

XXV CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL



Tópic

Ingeniería naval

Diseño naval y Procesos de manufactura
Buques no tradicionales
Maquinarias y Equipos
Estructuras Offshore
Normas, Convenios y Regulaciones

Logística y Transporte Multiodal

Planificación y Tecnología Portuaria
Sistemas Inteligentes de Transporte
Logística de Mercancías y Procesos

Mantenimiento Marítimo

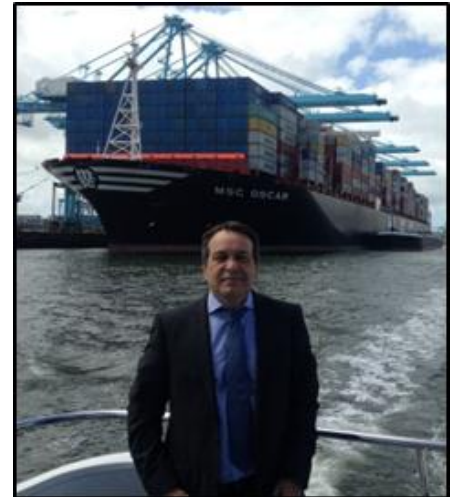
Mantenimiento de infraestructura marítima
Reparación Naval
Corrosión Marina

Sostenibilidad Marítima

Desastres naturales
Impacto Ambiental Marítimo
Recursos Marítimos y costeros

DESTACADOS

COPINAVAL contará con el Profesor Braga de Moraes de Brasil



El profesor Braga de Moraes cuenta con una licenciatura en Ingeniería Civil de la Universidad Federal de Pará (1986), Especialización en Ingeniería Naval por la UFRJ/UFGA (1988), Máster Universitario en Ingeniería Oceánica de COPPE/UFRJ (1991). Doctorado en Ingeniería Oceánica COPPE/UFRJ (1991) y un doctorado de la Universidad de Southampton en Inglaterra (2012). Fundador de la Licencia en Ingeniería Naval de UFPA (2004).

Actualmente es coordinador en el programa de Graduado en Ingeniería Marina y Profesor de la Universidad Federal de Pará (UFPA). Tiene experiencia en el área Naval e Ingeniería Oceánica, con énfasis en proyectos de embarcaciones, trabajando principalmente en los siguientes temas: proyecto de embarcación de pasajeros, hidrovías, puertos y transportes de agua.

Más información del congreso en www.copinaval2017.org

Barceló Congressos
Secretaría Técnica COPINAVAL2017
Copinaval2017@barcelocongressos.com - Madrid (SPAIN)

Canal de Ensayos Hidrodinámicos de la Universidad Austral de Chile es aceptado como miembro de la ITTC y concluye proceso de modernización

INFORMACION Dr Marcos Salas Junio de 2017



*Único en su tipo en Chile, este laboratorio es ahora parte de la Internacional Towing Tank Conference (ITTC) y actualizó su equipamiento en relación a sus instrumentos de medición, carro, interfaz del usuario y seguridad

Con fecha de 22 de mayo, el comité ejecutivo de la International Towing Tank Conference (ITTC) aceptó al Canal de Ensayos Hidrodinámicos de la Universidad Austral de Chile (CEH-UACH) como miembro. La ITTC es la asociación internacional que agrupa a canales de ensayos hidrodinámicos de todo el mundo y promueve activamente el continuo mejoramiento de procesos de medición y desarrollo de nuevas tecnologías en el ámbito de la hidrodinámica naval experimental y numérica.

Con la implementación de un nuevo sistema de control del carro y del generador de olas complementado con mejoras en la toma de datos, el sistema de medición, cargas y movimientos, Canal de Ensayos Hidrodinámicos culmina su proceso de modernización. Este proceso comenzó con la implementación de un nuevo carro de remolque de 3m de ancho y 1,5m de largo apoyado sobre guías lineales, la implementación de nuevas celdas de carga y sistemas de adquisición de datos, sensores ultrasónicos para la medición de movimientos y sensores de capacitancia para medición de altura de ola.

El Jefe del Canal de Ensayos Hidrodinámicos, Dr. Gonzalo Tampier, se refirió a los beneficios de este proceso que comenzó a principios del 2016. "Para nosotros es un orgullo el haber sido aceptados como miembros de la ITTC, y la modernización de nuestros equipos nos permite estar actualizados a nivel internacional. Nuestro laboratorio podrá seguir avanzando en el ámbito académico y científico, así como seguir apoyando a la industria naval".

Más de 40 años al servicio de la comunidad

El Canal de Ensayos Hidrodinámicos de la Universidad Austral de Chile (CEH-UACH), tiene más de 40 años al servicio de la comunidad con el objetivo de realizar ensayos hidrodinámicos de modelos a escala para simular las condiciones de operación de distintos tipos de naves y artefactos flotantes.

Este laboratorio, que es parte del Instituto de Ciencias Navales y Marítimas, tiene 40 m de largo, 3 m de ancho y 2 m de profundidad, y es utilizado para actividades de docencia, investigación y para el asesoramiento de distintas empresas e instituciones del mundo marítimo a nivel nacional e internacional. Cuenta además con un taller de fresado CNC 3D para la fabricación de modelos a escala y desarrolla investigación en el ámbito de la hidrodinámica naval, ingeniería oceánica y energías marinas.

PASANTIA Universidade Federal Fluminense Escola Engenharia Industrial Metalúrgica de Volta Redonda Coordenador do Centro de Estudo para Sistemas Sustentáveis – CESS Universidad VERACRUZANA

FUENTE Dr NEWTON PEREIRA Junio de 2017

El alumno de la Universidad Veracruzana Cesar Francisco Salazar Morales, en Boca del Rio México, llevara a cabo un programa de Estancia de verano, teniendo como institución educativa sede a la Universidad Federal Fluminense, la cual se encuentra en la

ciudad de Volta Redonda Rio de Janeiro, para el periodo Junio – Julio, con la temática de investigación “Reciclagem de Navios e Plataformas”, en el área de sustentabilidad marítima y portuaria. En este periodo estará apoyando al Dr. Newton Narciso Pereira en las actividades que se realicen, además asistirá al Primer Congreso Brasileño de Sustentabilidad Portuaria realizado en la UFF y a las visitas técnicas que se tienen planeadas.



Petróleo se desploma a su mínimo en siete meses

Stock del hidrocarburo en buques tanque influyó en la caída del precio 23 de junio de 2017

El petróleo ha caído al nivel más bajo en siete meses por el repunte de la producción de Libia y el incremento de los volúmenes de combustible almacenado en buques tanque, según Bloomberg.

Los futuros llegaron a caer un 2,2% en Nueva York tras perder un 1,2% el lunes. Libia está extrayendo crudo al nivel más alto en cuatro años después de que un acuerdo con Wintershall AG permitiese reanudar la producción en al menos dos de sus yacimientos. La cantidad de petróleo almacenado en buques cisterna alcanzó un máximo de 2017 en 111,9 millones de barriles a principios de este mes, según la compañía de seguimiento de París, Kpler SAS.

El petróleo ha caído por debajo de los US\$45 el barril por la abundancia de suministros y las nuevas torres de perforación en Estados Unidos, lo que intensifica la inquietud de que los límites a la producción de la Organización de Países Exportadores de Petróleo y sus aliados, entre ellos Rusia, no lograrán reducir el exceso de existencias.

Los comerciantes están almacenando más crudo en el mar en medio de la creciente producción en la región atlántica, una señal de que el mercado está lejos de un reequilibrio. “En estos momentos hay poco respaldo ante los avances recientes del lado de la oferta, entre ellos un repunte de la producción en Libia, otro incremento de la cifra de torres de perforación en Estados Unidos y unos informes que indican un incremento del almacenamiento en la Cuenca Atlántica nuevamente”, dijo Harry Tchilinguirian, director de estrategia de mercados de materias primas de BNP Paribas SA en Londres.

El West Texas Intermediate para entrega en julio, que vence el martes, cayó 90 centavos a US\$43,30 el barril en la Bolsa Mercantil de Nueva York a las 11:51 am en Londres, el nivel más bajo desde el 14 de noviembre. El contrato de agosto, más activo, cayó 86 centavos a US\$43,57.

Realizan botadura de la cuarta sección de dique autocadenante en Astilleros de Marina No. 1

ENLINEADIRECTA. INFO edición 28 Jun 2017(19:38:36)

Tampico, Tamaulipas.-Hoy se realizó la botadura de la cuarta sección de dique autocadenante en el Astillero de Marina número uno en Tampico, de 6 secciones que tendrán en total y con la cual este año estiman dar mantenimiento a un promedio de 10 embarcaciones.

Fue el capitán de Navío, Armando Torres Martínez, ingeniero naval, Director del Área de Proyectos de Construcción Naval de Astilleros de Marina número uno, quien dijo que además de la botadura de la patrulla Costera ARM Chichén Itzá PC 340 también las autoridades efectuaron esta acción con el dique autocadenante.

“Este es el casco 97, una sección de dique auto cadenante de su clase es la cuarta, ya tenemos 3 secciones más, y se llama auto cadenante porque entre ellas se pueden sacar del agua para darle su mantenimiento”.

Explicó que la botadura de este dique se llevó a cabo de manera transversal o de costado, y se utilizó para ello un sistema de gatos

hidráulicos para despegarla de su base con ayuda de unos remolcadores se da impulso y corrió sobre una cama de ensamble y cayó al agua.

Para ello, también se contó con protocolo de botella para amadrinar a la embarcación o sección de dique auto cadenate. Indicó que esta es la cuarta de 6 secciones que se harán en total en Astilleros de Marina número uno, y cada sección tiene capacidad de cadenar o darle mantenimiento a barcos de hasta 1200 toneladas, y su construcción se realizó en un período de aproximadamente año y medio.

"Es parte de un dique, van a ser 6 secciones en total, esta es la cuarta sección, las cuales funcionan de manera similar a un dique, en los costados tiene unos tanques y en el fondo tienen unos tanques y unas bombas, se llena de agua y se empiezan a sumergir en el agua, hasta cierta profundidad hasta que el barco pueda entrar por encima de ellas, se posiciona en su cama de varada y una vez que esta posicionado empieza a sacar toda el agua de tal forma que empieza a levantar hasta que deja el barco que este en su interior, lo deja fuera del agua para trabajos de mantenimiento".

Refirió que depende del tamaño del barco pero se pueden acoplar tres, cuatro y hasta 6 secciones, pero en este astillero se le puede dar simultáneamente mantenimiento a 3 embarcaciones, una en el dique flotante, dos simultáneamente en el varadero.

Manifestó que no ha aumentado su capacidad el Astillero de Marina número uno, siguen teniendo un dique flotante de 1500 toneladas que es el medio de varada más grande con la que cuentan.

"Este año vamos a cadenar 10 embarcaciones aproximadamente, de diferentes tipos, desde patrullas interceptoras polaris, patrullas oceánicas. Aumento en relación a otros años por disposición de unidades".

Indicó que para ello participan 150 gentes, marinos, militares y personal civil de base.

Cabe mencionar que previo a esta explicación llegó a las instalaciones de Astilleros de Marina, Ángel Enrique Sarmiento Beltrán, Subsecretario de Marina, en un helicóptero de esa dependencia.

El Banco Mundial insta a Latinoamérica a apostar por un "regionalismo abierto"

Los obstáculos se centrarían la falta de infraestructura y homogeneización de normas 27 de junio de 2017

Latinoamérica debe mirar hacia un "regionalismo abierto" que potencie la integración tanto dentro como hacia afuera, si quiere mantener la transformación social vista en los últimos años, recalcó el vicepresidente del Banco Mundial (BM) para Latinoamérica y El Caribe, Jorge Familiar. "Estamos convencidos que la integración económica y la agilización del comercio son cruciales para el futuro de la región y el crecimiento de modo que se mantenga la transformación social que hemos visto en los últimos años", afirmó a EFE.

No obstante, Familiar remarcó que el BM no cree "que la integración regional sea suficiente", por lo que habla de "un regionalismo abierto, una integración regional que mire también hacia afuera". En el centro de estudios "Council of the Americas" en Washington, el funcionario del BM señaló que la integración va más allá de la reducción de aranceles y la firma de acuerdos de libre comercio." En 2000 la media de acuerdos de libre comercio con países de la región era de 4, en 2013 la cifra se situó cerca de los 10. Pese a ello el porcentaje de exportaciones dentro de la región siguió en torno al 20 %, por lo que todavía queda un gran camino por recorrer", agregó.

Los obstáculos, según la autoridad económica, se centran en las carencias de infraestructura o la falta de homogeneización de normas y procedimientos. En este sentido, puso como ejemplo las dificultades que encara Centroamérica. "Dos casos chocantes: la velocidad media de un camión de mercancías en Centroamérica es de apenas 17 kilómetros por hora. Enviar un contenedor marítimo desde Baltimore (costa este de EEUU), a Centroamérica es más costoso que hacerlo a Yakarta (Indonesia)", dijo.

Familiar se refirió a un reciente informe de la institución multilateral "Mejores vecinos: Hacia una renovación de la integración en América Latina", que subraya cómo las exportaciones internas son muy bajas comparadas con las que se hacen a otras regiones, y que respalda una "ambiciosa" agenda de integración. En él se destacan los "significativos avances" impulsados por la Alianza del Pacífico, el mecanismo establecido por Colombia, México, Chile y Perú. Familiar subrayó, además, el amplio respaldo de los ciudadanos a incrementar tanto la integración regional como global en América Latina.

"El último Latinobarómetro señaló que el 77 % de los latinoamericanos las ven como positivas, lo que sorprende dada la posición actual sobre la cuestión a nivel internacional", afirmó el funcionario. El BM, la principal institución de desarrollo global, se desmarcó de los llamamientos al proteccionismo impulsados por la llegada del republicano Donald Trump a la Casa Blanca y la victoria del "brexit" en el Reino Unido, al asegurar que la agenda de integración debe ser a "largo plazo".

No obstante, Familiar reconoció la "preocupación" existente sobre el "posible impacto" que tendrá en Latinoamérica la retórica contra la globalización que se está viendo a nivel mundial, "si no es que ya lo ha tenido". Sobre las perspectivas de cara a la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado con Canadá y México, cuyas primeras conversaciones tendrán lugar a mediados de agosto, se mostró optimista al apuntar que espera que concluyan con "una modernización del pacto que dé lugar a un TLCAN 2.0". En sus últimos pronósticos, el BM anticipó que este año América Latina y el Caribe saldrá de sus dos años consecutivos de recesión con un crecimiento del 0,8 %, a medida que Brasil y Argentina abandonan la contracción económica. Mientras que para 2019, espera que siga consolidando su avance hasta 2019 con un crecimiento cercano al 2 %.

Por MundoMaritimo

PRIMER DIQUE FLOTANTE DE LA ARMADA DE LA INDIA

REVISTA DEL SECTOR MARITIMO Ingeniería Naval, 21 de junio de 2017

El 20 de junio de 2017 tenía lugar la flotadura del primer dique flotante de la Armada de la India íntegramente diseñado y construido íntegramente en India, el FDN-2, fue botado ayer 20 de junio en las instalaciones del astillero Larsen & Toubro (L&T) en Kattupalli, cerca de Chennai.

Esta construcción se convierte en un hito para el astillero L&T que se afianza en el sector del diseño, construcción y gestión de proyectos de buques de guerra.

L&T fue seleccionado por el Ministerio de Defensa en mayo de 2015 para diseñar y construir el FDN-2 y con el que firmaron un contrato valorado en 4.680 millones de Rupias indias (65,1 M€).

Las dimensiones de este dique son: 185 m de eslora y 40 m de manga, diseñado específicamente para buques y submarinos de la Armada hindú de hasta 8.000 t de desplazamiento con calados de hasta 7 m. El diseño y la construcción cuenta con la certificación de la sociedad de clasificación Lloyds Register of Shipping y supervisada también por un equipo representante de la armada. El dique, que cumple con la normativa internacional, incorpora un sistema de control de lastre completamente automatizado de última generación.

Ha sido diseñado como un muelle versátil que permite llevar a cabo su labor tanto en puerto como anclado en aguas tranquilas todos los días del año.

Tras la flotadura de este dique en la Bahía de Bengala será entregado a la Marina tras las pruebas a las que será sometido. Este dique mejorará la capacidad técnica de reparación de la Armada del país de los buques que escalen o que tengan como puerto base aquellos localizados en las islas de Andamán y Nicobar.

L&T ya había construido 32 buques guardacostas para la armada con anterioridad. Ha invertido en mejorar sus instalaciones para poder llevar a cabo este y futuros proyectos. También diseñó y construyó siete patrulleras offshore, dos de éstas, botadas durante la segunda mitad del 2016. Este astillero realiza trabajos de reparación y mantenimiento de los buques guardacostas regularmente además de otros buques de guerra como, por ejemplo, de uno de los mayores buques de aprovisionamiento logístico de la armada, el INS Jyoti (178 m de eslora, 25,3 m de manga, 11,35 m de calado y 35.900 t de desplazamiento).

Comienza la construcción de la primera draga fabricada en Uruguay

Sólo la proa y la popa se construyen en los astilleros de IHC en Rotterdam 27 de junio de 2017

Una eslora total de 91 metros, 18 metros de manga y una capacidad mínima de 4.200 metros cúbicos en cántara tendrá la primera draga fabricada en Uruguay. Según informó la Administración Nacional de Puertos (ANP), la proa y la popa de la draga se construyen

en los astilleros de IHC en Rotterdam, mientras que en Uruguay la propia empresa seleccionó tres proveedores metalúrgicos para la construcción de los módulos que conforman el resto de la embarcación (cántara). Cabe recordar que el 11 de diciembre de 2016 la ANP y la empresa IHC suscribieron, con la presencia del ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, el contrato de construcción de la draga de succión. El precio del contrato supera los US\$61 millones y la construcción de la nave, que establece la ocupación de mano de obra uruguaya, llevará un plazo máximo de dos años,

Alberto Díaz, titular de la ANP, destacó que “el proyecto genera posibilidades de empleo y participación de numerosas empresas subsidiarias”. Agregó que la nueva draga tendrá una capacidad superior a las otras dos con que cuenta el organismo, la número 7 y la número 9 “Alfredo Labadie”. Consideró: “Nuestro personal está habituado a manejar dragas de estas dimensiones, versátiles para trabajar en distintos puntos del puerto de Montevideo y también apropiadas para el dragado del río Uruguay”.

Por MundoMaritimo



LLAMADO PARA TRABAJOS

El Comité de la celebración del 45 Aniversario de la creación del Programa Educativo de Ingeniería Naval de la Universidad Veracruzana ha tenido a bien organizar El Simposio Internacional de Ingeniería Naval, por lo que se le invita a participar como conferencista, presentando trabajos, sobre los siguientes:

TEMAS

Serán bienvenidos Trabajos con temas relacionados sobre:

1. Enseñanza de la Ingeniería Naval
2. Tecnologías de Diseño Naval
3. El Desarrollo de la Industria Naval costa afuera y aguas profundas
4. El Desarrollo Sustentable en la Industria Naval
5. El Transporte Marítimo
6. Astilleros e Instalaciones Portuarias

IDIOMA Se puede usar cualquiera de los idiomas: español, portugués o inglés.

FECHAS CRÍTICAS

Los resúmenes deberán ser enviados por correo electrónico al Comité Organizador para su revisión, con fecha límite del 31 de agosto 2017.

Hasta el 14 de Septiembre de 2017 el Comité analizará los resúmenes y sólo si se considera que no es apto el mismo para su presentación se le informará al autor, por lo que aquellos autores que no reciban notificación alguna en esa fecha deberán considerar su trabajo aprobado.

El trabajo completo será enviado por correo electrónico al Comité Organizador y recibido hasta el 20 de Octubre de 2017.



Infojobs

Empleo Freelance Executive Consejos Zona empresas

ACCEDE

DATE DE ALTA

Ingeniero /a Naval (Beca)

- MADRID ING 1
- Cádiz, Cádiz (España)
- Publicada hace 4d
- Salario no disponible
- Experiencia mínima: no requerida
- Tipo de oferta: jornada completa

INSCRIBIRME A ESTA OFERTA

Requisitos

Estudios mínimos

Ingeniería Técnica

Experiencia mínima

No Requerida

Requisitos mínimos

Requisitos:

- Recién titulados de Ingeniería Naval o Ingeniero Industrial o Aeronáutico
- Nivel de inglés medio alto
- Nivel alto de Excel (requisito indispensable)
- Nivel alto de Visual Basic

Duración de la beca 9 meses

Descripción

Nos encontramos en la búsqueda de un Ingeniero/a Naval para realizar una beca remunerada a jornada completa para uno de nuestros clientes, una importante multinacional del sector naval en Cádiz.

La persona seleccionada dará soporte al área de cadena de suministro en la realización de informes y automatización de datos.

Requisitos:

- Recién titulados de Ingeniería Naval o Ingeniero Industrial o Aeronáutico
- Nivel de inglés medio alto
- Nivel alto de Excel
- Nivel alto de Visual Basic

Lugar: Cádiz

Duración: 9 meses



El congreso COPINAVAL 2017 se realizará en el Hard Rock Hotel de Panamá

Con motivo del congreso Copinaval 2017, que tendrá lugar del 16 al 19 de Octubre en Panamá, la Secretaría técnica del congreso les sugiere alojarse en el Hotel Sede (Hard Rock Hotel).



El distinguido hotel de la cadena Hard Rock es considerada la mejor opción de alojamiento puesto que es la propia SEDE del Congreso, por tanto, el asistente ya se encontraría in situ en el mismo sin la necesidad de desplazamientos adicionales.

El hotel se encuentra en pleno corazón de Panamá, a tan solo 20 minutos desde el aeropuerto y a 15 del Canal de Panamá, lo que convierte esta cercanía en una gran ventaja de cara a hacer algo de turismo por la zona una vez finalicen las jornadas del Congreso, sin necesidad de hacer uso de medios de transportes para dicho fin.

Para su comodidad, les facilitamos el enlace para hacer la **Inscripción y la Reserva de alojamiento** a través del Formulario online (<http://copinaval2017.org/inscripcion.html>), dónde podrán, a su vez, encontrar más información al respecto, así como las tarifas.

Las tarifas de dicho hotel han sido negociadas para los delegados asistentes a COPINAVAL 2017, e incluyen desayuno tipo buffet, impuestos de turismo y conexión a Internet Wireless.

¡NO PIERDAN LA OPORTUNIDAD DE ALOJARSE EN EL HOTEL SEDE!

Para cualquier duda, pueden contactarnos vía email:
Barceló Congresos - Secretaría Técnica COPINAVAL 2017
copinaval2017@barcelocongresos.com