



■ Construcciones y reparaciones en NODOSA

P. 26



■ Noticias de empresa

P. 29

Objetivo: eficiencia energética y pesquera

ARVI promueve proyectos de investigación pesquera para mejorar la eficiencia energética y pesquera a través de la utilización de nuevas tecnologías

Con el objetivo de trasladar al sector las acciones llevadas a cabo por ARVI INNOVAPESCA en los ámbitos de la eficiencia energética y de la gestión pesquera, el edificio Ramiro Gordejuela acogió el pasado 20 de octubre una jornada en la que se presentaron los proyectos “Estudio de la circulación de fondo y sus repercusiones ambientales y pesqueras” e “Investigación industrial para la optimización de la eficiencia energética en la flota pesquera”. Ambas iniciativas en las que participó la Universidad de Vigo, fueron subvencionadas por el programa INCITE, de la Consellería de Innovación e Industria. La jornada contó con la presencia del presidente de ARVI, Javier Touza, quien fue el encargado de presentar a los ponentes de los proyectos y de moderar el coloquio posterior a estas presentaciones.



Mejora de la gestión pesquera

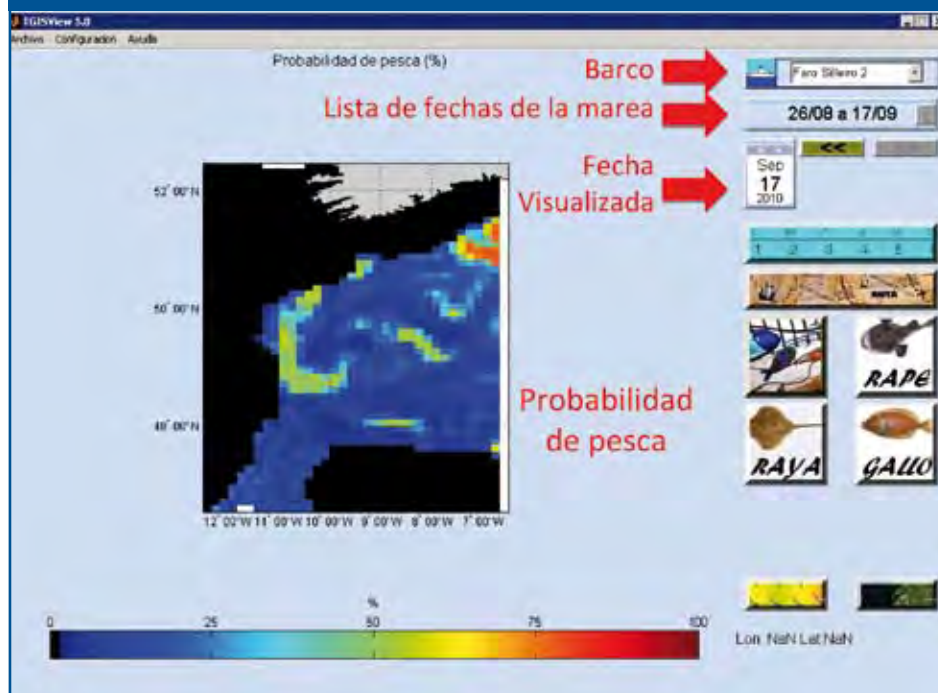
El primer proyecto presentado se centró en el estudio de la circulación de fondo y el diseño de un modelo relacional de los recursos pesqueros de arrastre y las variables ambientales del medio. Así, se analizó la relación entre los parámetros ambientales de fondo (temperatura, salinidad y corrientes) con los datos de captura, posición de maniobra y velocidad de la embarcación. Para ello se utilizaron los da-

ARVI acogió una jornada para presentar los proyectos de su departamento INNOVAPESCA

Estas iniciativas persiguen la mejora de la eficiencia pesquera y de la eficiencia energética

De izqda a dcha, Luis González; Valentina Ruíz; Jesús Torres; Javier Touza; Jorge Romón; Marta Darriba.

EJEMPLO DEL SISTEMA DE VISUALIZACIÓN A BORDO (Estudio de la circulación de fondo y sus repercusiones ambientales y pesqueras)



tos de captura y posicionamiento de tres buques de pesca de arrastre de la zona de Gran Sol durante 12 meses.

Además, se enviaron a los pesqueros los datos procesados de las variables de interés para ser visualizados en un entorno 3D mediante los sistemas de comunicación estándar de los buques participantes. Los datos enviados, junto a los recopilados por el sistema GPS a bordo de los barcos, fueron almacenados y visualizados en un PC a bordo y esta información y los modelos de circulación fueron procesados mediante una red neuronal, para el posterior análisis de la información y obtener así resultados significativos.

El proyecto también estableció una serie de objetivos parciales entre los que figuran dotar a los buques de la tecnología e información necesaria para la realización de los experimentos a bordo, el estudio de las condiciones de las variables de fondo, en la zona de trabajo, previamente a cada lance y el envío de los



NO HEMOS CRECIDO PARA SER MÁS GRANDES, SINO PARA ESTAR MÁS CERCA DE TI.

En PETROPESCA hemos estado cerca de ti desde el principio, viéndote crecer y surcar nuevos mares. Por eso, hemos ampliado el negocio para seguir ofreciéndote el mejor servicio estés donde estés y para seguir viéndote llegar cada día más lejos.



DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

(Investigación industrial para la optimización de la eficiencia energética en la flota pesquera)

SENSORES



UNIDAD DE ADQUISICIÓN DE DATOS



PC/SOFTWARE



datos encriptados procedentes de los modelos a las embarcaciones mediante un sistema estándar para la visualización a bordo.

Los datos (ambientales, posicionamiento, capturas) se recogieron de los barcos en cada una de las mareas a lo largo del proyecto y se analizaron mediante técnica de Inteligencia Artificial y modelos estadísticos. Las especies estudiadas fueron el rape, gallo, raya santiaguesa y merluza europea, capturadas por barcos de Gran Sol.

Según concluye este importante proyecto, los resultados fueron bastante satisfactorios, aunque se podría mejorar de forma significativa con datos con una mayor precisión espacial y /o con una serie de tiempo más larga y un mayor número de barcos participantes. El estudio fue presentado por Marta Darriba, de la Universidad de Vigo, y Jorge Romón, responsable del departamento de I+D+i (INNOVAPESCA) de ARVI.

Uno de los estudios predice la situación de cada una de las especies capturadas

Se trata de una herramienta diferente y adaptada a cada barco

Eficiencia energética

Por su parte, el proyecto “Investigación industrial de la eficiencia energética en la flota pesquera”, desarrollado en colaboración con EMENASA y VICUSdt, pretende contribuir a que la pesca tenga un consumo de combustible más eficiente y sostenible mediante el desarrollo de novedades funcionales relacionadas con la reducción del consumo y la mejora de las emisiones que se puedan implantar a bordo de los diferentes tipos de pesqueros que componen la flota para el estudio: flota de arrastre del Atlántico Sudoccidental, de palangre de superficie del Océano Atlántico y para el arrastre de Mauritania, con la participación de seis barcos. Este ambicioso proyecto fue presentado por la ingeniera naval de la empresa EMENASA, Valentina Ruiz, y por Luis González de la Universidad de Vigo.

Para lograr el el consumo más eficiente y sostenible por parte de la flota pesquera es necesario el establecimiento de buenas prácticas para optimizar el consumo energético a partir de datos obtenidos por la flota en el ejercicio

VISUALIZACIÓN EN EL PUENTE

(Investigación industrial para la optimización de la eficiencia energética en la flota pesquera)

Pantalla táctil • PC • SAI



El motor Semilento



Anglo Belgian Corporation, N.V.
Tel.: 986 101 783
Fax: 986 101 645
Mail: br@abcdiesel.be
Web: www.abcdiesel.be



de su actividad, que sirvan como base para proponer mejoras operativas y tecnológicas, así como el establecimiento de una trayectoria óptima de los buques pesqueros en función de la previsión de vientos, corrientes y oleajes. Así, Valentina Ruíz explicó que el sistema desarrollado permite la captación y elaboración de datos de consumo energético a bordo. A través de un sistema electrónico se toman datos de potencia, consumos de gasóleo y eléctrico, generación eléctrica a bordo velocidad o posición del barco. Estos datos son procesados con un software, por lo que el patrón puede disponer de esta información a través de un ordenador situado en el puente de mando y adoptar decisiones

Entre los problemas identificados en este estudio figuran en el caso de los palangreros, la existencia de grupos auxiliares sobredimensionados y un perfil muy irregular de utilización. Por su parte, en los arrastreros se detectaron altas revoluciones y grandes pérdidas en sistemas con control hidráulico. Así, se propuso para los palangreros la aplicación de sistemas de generación eléctrica con paso fijo por control basado en electrónica de potencia y mejoras hidrodinámicas de carena (altas velocidades).

Por su parte, se propone a los arrastreros bajar las revoluciones del motor subiendo el paso,

El apoyo de los armadores ha sido decisivo para la consecución de estos proyectos.



Se proponen mejoras operativas y tecnológicas para mejorar la eficiencia del uso del combustible

Los proyectos presentados han sido subvencionados por el programa INCITE

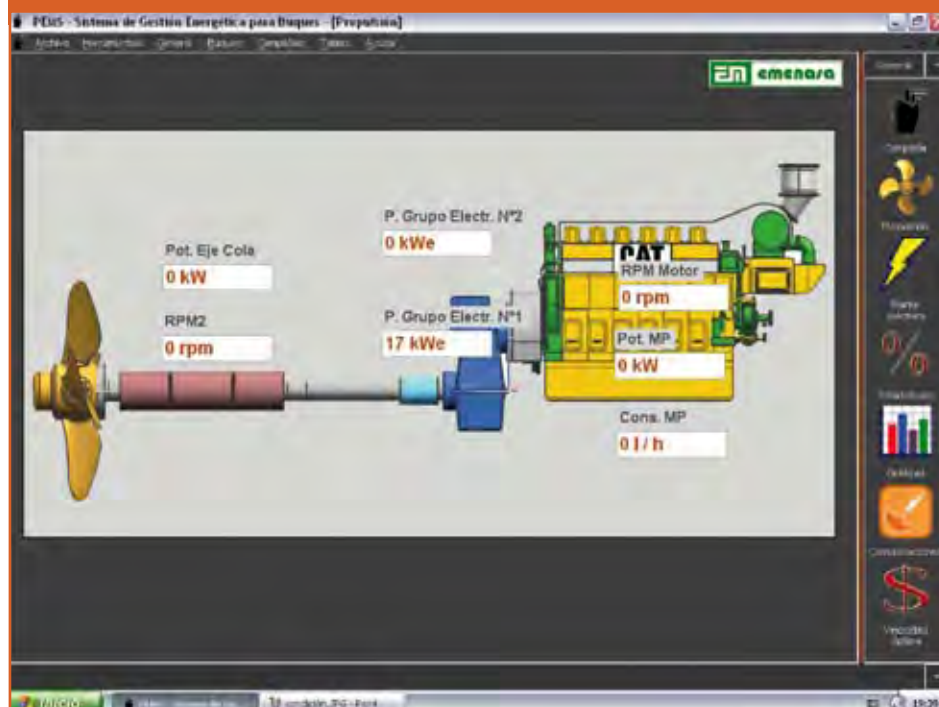
el accionamiento compacto de maquinillas de pesca basadas en un motor de corriente continua alimentado por dinamo y análisis del conjunto tobera-hélice.

Con carácter general, las propuestas se centran en los sistemas de plantas frigoríficas basados en nuevos ciclos termodinámicos (gases de exhaustación), en la adaptación de la velocidad en ruta a la óptima y en mejoras en el sistema propulsor. Estos posibles cambios en los buques podrían suponer un ahorro energético de hasta un 40 por ciento.


En esta misma jornada, Luis González, de la Universidad de Vigo, dio a conocer las conclusiones del estudio en el que se analizó la derrota óptima, un modelo analítico que se basa en una serie de ecuaciones que combinan variables ambientales (altura de ola, dirección del viento e intensidad y dirección de las corrientes) y dos parámetros básicos del buque: el desplazamiento total del mismo (en toneladas) y la velocidad de crucero del buque (en nudos). Es decir, la velocidad que el barco mantiene en condiciones ideales. En este sentido, este experto señaló que “la ruta más corta no siempre es la más rápida, la más segura o la más económica”. Los resultados de este estudio han constatado ahorros energéticos que se cifran entre el 10 y el 15 por ciento. ⚓





Imagen del estudio para la optimización de la eficiencia energética.

SISTEMA DE GESTIÓN ENERGÉTICA PARA BUQUES (Investigación industrial para la optimización de la eficiencia energética en la flota pesquera)



Potencia natural para tu embarcación

Repsol Mar  es el gasóleo especialmente pensado para tu motor

-  Protege el sistema de alimentación del motor.
-  Respeta el medio ambiente.
-  Asesoramiento técnico y comercial en todo el litoral español.
-  La mayor presencia en puertos.

Garantía de calidad y servicio de Repsol.
Infórmate en cualquier puerto donde estemos presentes.

El astillero Nodosa acomete la construcción del remolcador "JOSITA C"

En sus instalaciones de Marín también se construye la draga "OMVAC DIEZ" y se realizan los trabajos de reparación y mantenimiento del buque oceanográfico "CORNIDE DE SAAVEDRA"

El astillero **Nodosa**, de Marín (Pontevedra) está a punto de concluir la construcción de un nuevo buque remolcador, denominado "JOSITA C", al que ya se le han hecho las pruebas de mar y de tiro. El buque, que pronto formará parte de la flota de la empresa Amare Marín S.A., permitirá que esta firma refuerce aún más el amplio servicio que está ofreciendo en la Ría de Pontevedra. Este será el sexto remolcador para esta casa armadora, quien vuelve a confiar una vez más la nueva construcción en **Nodosa**, ya que se trata del quinto buque que construye en sus instalaciones. El "JOSITA C" será un manejable y versátil remolcador de puerto a motor con casco de acero, especialmente equipado para trabajos de amarre y remolque (Clase S), disponiendo de zona de descanso para la tripulación durante la navegación. La propulsión estará compuesta por dos motores diésel marinos capaces de desarrollar 365 CV. de potencia a 1.800 r.p.m., acoplados cada uno de ellos a una reductora-inversora.

El remolcador posee una cubierta principal con un semi-castillo hacia el centro-proa del buque y sobre éste se situará la caseta del puente de gobierno.

Bajo la cubierta principal, y de proa a popa, se dispone el pique de proa. A continuación, el pañol de proa para estiba de amarras y otros elementos, y a popa el local de descanso para la tripulación, con dos literas dobles y comedor con bancos, mesa y el correspondiente mobiliario, cocina y aseo. Bajo estos locales se situarán los tanques de combustible en doble fondo. A continuación, se encuentra la cámara de máquinas con tanques laterales a popa de consumo diario de gasoil, tanques de reboses de gas oil y tanque de aceite. A popa de la cámara de máquinas existe un pañol, y a su popa se encuentra el local del servomotor para la maniobra de gobierno del buque, así como tanques laterales de gas-oil y agua dulce.

Sobre la cubierta principal, a proa del puente se encuentra la zona de maniobras de amarre y fondeo, una escotilla de acceso al pañol de proa hacia el costado de babor y el bitón de proa para el amarre de estachas. En el interior del puente de gobierno se instalará una consola en la que irán empotrados todos los elementos



El "JOSITA C", un manejable y versátil remolcador de puerto.



CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL REMOLCADOR "JOSITA C"

Eslora total	16.00 m
Eslora entre perpendiculares	14.28 m
Manga de trazado	5.50 m
Puntal de trazado	2.80 m
Calado real de máxima carga	2.00 m
Peso en Rosca	66 Tn
Potencia propulsora	2 x 385 C.V.
Tiro a punto fijo	12 Tns
Tripulación	6 personas
Velocidad	10 nudos

de mando y control del equipo propulsor y gobierno, además de los aparatos radioeléctricos de navegación y comunicaciones. Para las labores de remolque del "JOSITA C" se instalará un gancho de remolque de 12,5 toneladas de tiro con brazo y pista. En toda la cubierta se dispondrá también de todos los elementos necesarios para realizar las maniobras de amarre.

Este nuevo remolcador de Amare Marín S.A. estará dotado de un completo equipo de seguridad y salvamento que garantiza la tranquilidad de toda la tripulación: un aparato flotante para 8 personas, un aro salvavidas con luces de encendido automático, un aro salvavidas con rabiza de 27,50 m, chalecos salvavidas, señales de socorro visuales con paracaídas, bengalas de mano, etc. Todo ello de acuerdo con la reglamentación correspondiente. A bordo del remolcador "JOSITA C" también se dispondrá,

tal y como requiere la normativa vigente para este tipo de buques, de medios contraincendios, así como de los más modernos equipos de socorro, seguridad marítima y comunicación. Todas estas características y unidades de equipo, personalizadas al máximo según las exigencias de la casa armadora y llevadas a cabo por el Astillero **Nodosa**, hacen de este

nuevo remolcador una herramienta de trabajo muy completa y polivalente al servicio de las necesidades del Puerto de Marín, de la Ría de Pontevedra, y de cualquier prestación que se requiera en su ámbito de trabajo.

Cornide de Saavedra

Además, las instalaciones de **Nodosa** acogen

en la actualidad los trabajos anuales de varada y mantenimiento del prestigioso buque del Instituto Español de Oceanografía, "CORNIDE DE SAAVEDRA". Las inmovilizaciones planificadas del buque tienen dos objetivos fundamentales: La renovación de los certificados reglamentarios, y el mantenimiento general del buque, dado que el IEO tiene la necesidad de mantenerlo en condiciones adecuadas para la navegación y la realización de su servicio como buque oceanográfico. Así, las obras programadas y correctivas son múltiples y variadas, por lo que se efectuarán diversas tareas de mantenimiento y mejora a través de diferentes acciones relativas al casco, equipos y sistemas.

De esta forma, el mantenimiento de los Equipos Críticos será realizado por personal especializado y altamente cualificado. Así, se llevará a cabo el mantenimiento y puesta a punto de los motores principales, la reductora, la hélice de paso variable, el Grupo Ward Leonard, los compresores, etc. También, se realizará una revisión y reforma del sistema del mando neumático de los MMPP, con especial atención a la válvula que lo controla.

Además, se acometerá el pintado del buque que permitirá una adecuada protección de pintura durante el periodo que transcurre entre las varadas anuales. Este suministro incluye también el asesoramiento e inspección técnica de la totalidad del proceso de pintado, así como la preparación de la superficie previa. En las instalaciones de **Nodosa**, el "CORNIDE DE SAAVEDRA" también se someterá a otras labores de mantenimiento no menos importantes, como la limpieza de hélices y caldera o la realización de diversos trabajos de revisión de diversos elementos del buque.

Para la realización de estos trabajos, el astillero dispone de sus servicios generales y habituales de varada y botadura del buque,



El "CORNIDE DE SAAVEDRA" se repara en **Nodosa**.

Nodosa realiza trabajos de reparación y mantenimiento en este buque oceanográfico

MANTENIMIENTO DE MOTORES

La empresa Every Parts se ha encargado de realizar el mantenimiento de los motores principales modelos Deutz 528 (12M y 6M) emplazados en el "CORNIDE DE SAAVEDRA". Estos trabajos incluyeron la revisión de los siguientes sistemas: Sistema de alarmas, Sistema de motor, Fleximetría, Sistema de bancada, Sistema bloque de cilindros, Sistema de inyección, Sistema de sobrealimentación, Sistema de lubricación, Sistema de refrigeración, Sistema de escape y Sistema alternativo. Tras la verificación, reacondicionado de materiales y sustitución de piezas en cada uno de estos sistemas se procedió a la realización de pruebas de mar con lectura de parámetros de funcionamiento y toma de diagramas, obteniendo un resultado satisfactorio en ambos motores, siguiendo los modos de actuación y normas del fabricante, en el que Every Parts tiene una amplia experiencia (tras haber pertenecido a su plantilla), tanto en su fabricación como en lo que se refiere a su reparación y mantenimiento.



Every Parts, S. L.

VENTA DE REPUESTOS PARA MOTORES MARINOS
ASISTENCIA Y SOLUCIONES TÉCNICAS

Almacén - C/ Casiano Martínez, 12. 36208 Bouzas - Vigo
Contacto - Tfno/fax: 986 24 14 31 - ep@everyparts.es
www.everyparts.es (en Portugal: www.everyparts.com.pt)



así como los especiales de andamiaje, acceso, seguridad, retirada de residuos, grúa, remolcadores y marineros, vigilancia, etc.

Draga Omyac Diez

El astillero **Nodosa** también realiza actualmente la construcción de la draga gánguil “OMVAC DIEZ”, un tipo de buque autopropulsado de casco partido (“Split Hopper Barge” en su terminología anglosajona), que tiene dos cascos, es “autodescargante”, y opera con una capacidad de cántara de unos 1200 m3 de cabida. El buque será muy completo y polivalente, ya que estará equipado para poder realizar diversas operaciones de obra marítima y está especialmente diseñado para dragado en marcha mediante bomba de succión, aunque podrá también dragar con retro, o bien ser usado

La draga “OMVAC DIEZ” estará equipada para realizar diversas operaciones de obra marítima

Esta completa, versátil y potente unidad dispondrá de un amplio sistema de control de dragado

simplemente como transporte de productos de dragado. El dragado se realizará por bomba y podrá dragar hasta una profundidad máxima de 30 metros. La bomba de dragado se dimensionará de forma que podría llenar la cántara de arena en 1,5 horas. Podrá dragar también fango, en cuyo caso el equipo será capaz de llenar la cántara con una concentración de lodo de un 80 por ciento. La descarga podrá realizarse de dos maneras: una, mediante la apertura del casco, en caída libre, de forma instantánea o controlada; la otra, mediante la bomba de dragado, por la proa del buque, impulsando la pulpa de agua y árido a tierra por una tubería flotante, en cuyo caso el buque podrá descargar a 750 m. de distancia. Ambas situaciones son las ideales para la regeneración de playas.

Para la propulsión, la draga contará con dos motores diesel, cada uno acoplado a una hélice-timón (cola tipo Z), con giro de 360°. El buque que además está diseñado para operar en otros trabajos de obra marítima, estará sujeto a la normativa SOLAS. Todas estas características convierten a esta embarcación en una potente y versátil unidad de dragado capaz de trabajar en el lecho de ríos dársenas, puertos, mares abiertos de aguas poco profundas y, además, trabajar como elemento de transporte de productos de dragado, escolleras, áridos, etc, así como operar en acciones de regeneración de playas. Toda una gama de servicios que harán de la unidad una de las más rentables para sus armadores. ⚓

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA DRAGA “OMVAC DIEZ”

Eslora total	67,65 m.
Manga de trazado	12,90 m.
Puntal de construcción	4,50 m.
Calado máximo	4,00 m.
Longitud de la cántara	37,40 m
Manga máxima de la cántara	9,10 m
Volumen de la cántara	1.200 m3
Arqueo Bruto	1.138 GT
Velocidad a plena carga	9,5 nudos
Tripulación mínima para operación en Aguas Abrigadas	4 Personas
Tripulación mínima para navegación costera	10 Personas

FRUSTINO CARCELLER S.L.
Ingenieros Navales - Consultores



**Proyectos
Valoraciones
Arbitrajes
Comisariado
Peritajes
Estudios
Estabilidades**

C/ Montero Ríos 30, 1º
36201 Vigo
Telf.: +34 986 430 560
Fax.: +34 986 430 785
fcarceller@carceller.com



Más rendimiento con las nuevas hélices Alpha de MAN

Las nuevas hélices de paso controlable de MAN Diesel & Turbo presentan un rendimiento mayor, resultado de su diseño con tecnologías de última generación (Computational Fluid Dynamics, Finite Elements Methods y Topology Optimisation) y de la experiencia acumulada en la fabricación de más de 7.000 unidades.

Con sus nuevos modelos VBS Mk 5 de hélices de paso controlable Alpha, MAN ha extendido su rango de potencia propulsoras desde los 1.000 kW hasta los 40.000 kW con diámetros de núcleo entre 600 y 2.150 mm distribuidos en tres series: S (600-940 mm), M (1.020-1.550 mm) y L (1.640-2.150 mm). Su innovador diseño incluye, entre otras, las siguientes caracte-



rísticas:

- Optimización mecánica: los nuevos núcleos han reducido el número de componentes en un 40% y su peso en un 15%.
- Nueva unidad de distribución del aceite (ODF), instalada en la reductora, con un

20% menos de componentes. La longitud de instalación ha sido reducida un 15% sin comprometer el espacio de acceso y servicio. La unidad de distribución de aceite incluye una válvula de seguridad que fija el paso de la hélice en cualquier posición

El innovador diseño de estas hélices supone una importante reducción de su peso.

en caso de fallo en el sistema. El sistema de aceite está adaptado para la utilización de aceites biodegradables y minerales, no siendo necesario el reemplazo de componentes cuando se opte por un cambio del tipo de aceite.

• Con los nuevos propulsores es posible la inspección/repelación de las partes interiores del núcleo con la hélice in situ, lo que conlleva un ahorro de costes y tiempo. Por otro lado, los proyectos de "retrofit" en hélices diseñadas hace más de 10 años presentan grandes posibilidades de mejora. De hecho, se pueden obtener reducciones de hasta un 12.5% en el consumo de combustible simplemente cambiando las palas de la hélice existente por unos diseños más modernos. ↓

Guascor Power aumenta la potencia de sus motores de gama marina

Guascor Power acaba de anunciar un incremento de un 5% de potencia en su gama marina, con lo que ha conseguido obtener un rango final de 560 a 1800 CV y la disponibilidad de la Certificación IMO Tier II en sus motores rápidos.

Guascor Power ha trabajado en su Centro de I+D+i en la estrategia de cada uno de estos motores para conseguir disminuir consumos, mejorar las prestaciones y disminuir emisiones.

Básicamente se ha trabajado en el sistema de inyección, para optimizar la eficiencia de combustión, sin sacrificar con ello ni eficiencia ni fiabilidad.

Los resultados han sido muy satisfactorios en toda la gama de motores disponible

que va de 6L a 16V de configuración cilíndrica y el rango de producción de 412 a 1324 kW a distintos regímenes. Estos motores están adaptados para trabajar en las aplicaciones más exigentes de propulsores y auxiliares. Guascor Power, una Corporación Industrial comprometida con la energía sostenible, puede suministrar desde el motor básico hasta el conjunto motor, inversor-reductor y línea de ejes.

Guascor Power ha ido desarrollando desde sus orígenes en 1966 una importante gama de motores que opera reduciendo al máximo el nivel de emisiones y mejorando las pautas de mantenimiento y disponibilidad,

Modelo SF-480TA 16V de 1800 CV.



todo lo cual se traduce en la consecución de un motor altamente competitivo en el mercado marino.

El centro de I+D+i de Guascor Power, situado en Álava,

es una referencia internacional en su actividad. Cuenta con importantes recursos humanos y técnicos, que lo sitúa en la vanguardia tecnológica mundial. ↓

Motores Caterpillar: adaptables al medio y con la máxima potencia



Instalar motores marinos Caterpillar, propulsores o auxiliares, es asegurar y garantizar la más alta productividad con los más bajos costes de explotación y mantenimiento.

Son motores de diseño equilibrado, más potentes y fiables, que cumplen la norma IMO de emisiones contaminantes y se adaptan a cualquier tipo de embarcación.

Además, son inigualables en potencia y prestaciones, pues con ellos se consigue un rendimiento superior sobre el agua.

Los motores Caterpillar

disponen de una red de distribución a lo largo de toda la costa española, que proporciona un inmejorable servicio y atención a sus clientes.

Como distribuidor oficial de Caterpillar en España, Barloworld Finanzauto distribuye maquinaria, motores y grupos electrógenos y repuestos Caterpillar, y ofrece el Sistema Integrado de Propulsión Marina: un paso adelante para potenciar aún más el barco, consumiendo menos combustible.

Este sistema integrado incluye motor, reductor, eje, hélice de paso variable y sistema electrónico de control. ↴

NORMACONNECT®RFP, eficaz protección contra las llamas

NORMACONNECT® RFP es un protector contra las llamas reutilizable que permite identificar claramente si la unión para tubo está protegida contra las llamas o no y asegurar una máxima resistencia contra el fuego hasta los 850° C.

Su bajo peso y sencillo diseño permiten un rápido y fácil montaje sin necesidad de ninguna herramienta. Además, el protector lleva in-

corporado un tejido de fibra mineral resistente al fuego que proporciona un nivel óptimo de protección contra las llamas.

El protector resistente al fuego, NORMACONNECT® RFP, ha sido testado a fondo y aprobado por la Germanischer Lloyd.

Este producto ha sido especialmente diseñado para su utilización en todas las uniones NORMACONNECT® FLEX, GRIP y REP. ↴



La NORMACONNECT® RFP es un producto rápido, fiable y reutilizable.

VETUS presenta su novedoso motor DEUTZ y nuevos molinetes Maxwell

VETUS presentará en el Salón Náutico de Barcelona, entre otras novedades, el nuevo motor VETUS DEUTZ MODELO DT4.85 y varios modelos de molinetes Maxwell.

El nuevo motor VETUS DEUTZ modelo DT4.85 se basa en un motor DEUTZ de 4 cilindros turboalimentado y post-enfriado de 2.29 litros, que entrega una potencia de 62 kW (85 cv) a 3000 rpm. La combinación de este motor base de funcionamiento suave, las más avanzadas técnicas de marinización aplicadas por VETUS, el aislamiento de vibraciones y alta calidad de materiales, garantizan una total fiabilidad, gran durabilidad y suavidad de funcionamiento.



Motor VETUS DEUTZ modelo DT4.85.

En el Salón de Barcelona, entre los días 6 y 14 de noviembre, presentará también la novedosa Serie Horizontal HRC10 de molinetes sigue los pasos de los antiguos chigres de ancla totalmente automáticos de cabo/cadena de Maxwell. Esta serie está diseñada para recuperar y desplegar

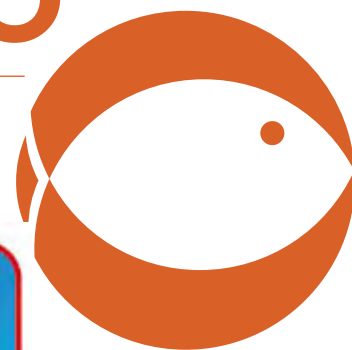
partes, ahorrando espacio por debajo de la cubierta. Junto a esta serie, llevará también a Barcelona los modelos HRC6 y HRC8, dos elegantes unidades que incorporan la tecnología automática de Maxwell de caída libre. La transición está garantizada por medio de un sistema de presión del brazo, innovador, probado y patentado, dentro de un diseño seguro y compacto. VETUS NV, situada en Schiedam (Países Bajos), anunció la incorporación de su nueva oficina en Dinamarca. Desde la ubicación en Vejen, VETUS ApS Dinamarca será responsable de todas las actividades comerciales en Dinamarca, Groenlandia y las Islas Feroe para VETUS y Maxwell. ↴

CENTRAMAR acude al Salón Náutico de Barcelona

La empresa CENTRAMAR acudirá al Salón Náutico Internacional de Barcelona, que este año cumple su 49ª edición, y que tendrá lugar entre los días 6 y 14 de noviembre. CENTRAMAR ocupará el stand número 136 (Palacio 2, Nivel 0, Calle A) del recinto ferial de Gran Vía.

Dedicada a la representación, comercialización y asistencia técnica de equipos marinos (principalmente de propulsión y para salas de máquinas de todo tipo de buques), CENTRAMAR llevará al Salón de Barcelona su catálogo general de productos, y facilitará a sus visitantes precios para cualquier proyecto.

Paralelamente a sus acciones



CENTRAMAR dispone ya de su nuevo catálogo general de productos.

comerciales y de servicio, CENTRAMAR tiene por norma asistir como expositor a las principales Ferias y Exposiciones dedicadas a la náutica, tanto deportiva como profesional, que

se celebran anualmente en España y Portugal para dar a conocer su gama de productos a los usuarios de embarcaciones. CENTRAMAR dispone de un centro de formación para

capacitación a profesionales de la propulsión marina, con cursos técnicos que se imparten, de forma gratuita y periódicamente cada año, a sus principales colaboradores y agentes de servicio. ⚓

Nuestro motor eres tú.



Nuevo Motor
DI-16L

Y el tuyo, éste.

Cuando creamos nuestros motores marinos lo hicimos pensando siempre en un mismo objetivo: tú. De esta manera, hemos unido nuestra larga experiencia y nuestros avances tecnológicos para conseguir la máxima potencia al menor consumo. Esta idea nos ha impulsado no sólo a ofrecer el mejor servicio, sino también a que estos motores se conviertan en líderes del sector.



Dedicados día a día

TRANSDIESEL culmina su exposición de motores en los puertos gallegos

TRANSDIESEL, S.L., distribuidor de John Deere Power Systems, junto con SERGANO, S.A., servicio oficial de Transdiesel, llevaron a término una exposición de motores por algunos de los principales puertos pesqueros de Galicia. El evento, que podría repetirse en otras autonomías, tuvo lugar entre los días 27 de septiembre y 10 de octubre. Durante 2 semanas completas ininterrumpidamente, y a pesar de las adversas condiciones climatológicas de algunos días, un equipo de cinco personas instaló su stand de 54 m² en un puerto diferente cada día a lo largo de toda la costa gallega, desde Burela hasta Bueu. En la exposición se mostraron, con un atractivo acabado de pintura y cromados, dos



de los nuevos modelos introducidos recientemente por la marca de Moline (Illinois, EEUU): el 6068AFM75 de 265 hp en servicio pesado y el 6090SFM75 de 375 hp, junto con otros dos modelos de la línea habitual: el 6125AFM75 de 400 hp y el 6081AFM75 de 300 hp, este

último ensamblado en un módulo especial preparado para puesta en marcha con su bancada, depósitos de refrigerante y combustible, cuadros de control, mandos, y silencioso y tubo de escape. La exposición estuvo complementada con proyecciones de

Aspecto del stand montado para la exposición de motores.

videos en pantalla gigante de TV, grabaciones de entrevistas a usuarios de motores John Deere y entrega a los mismos de kits de mantenimiento, con aperitivos y sorteo final de un importante premio entre los asistentes. El éxito de público fue total. Augusto Antón, Jefe de Producto de Transdiesel, explicó que “montar y desmontar todos los días 7 toneladas de mercancía, durante 14 días seguidos, fue un trabajo duro, pero mereció la pena por el elevado número de profesionales del sector pesquero que asistieron al evento, que nos agradecieron haberles dado a conocer unos motores que consideraron muy notables y adecuados para sus barcos de pesca, en términos de simplicidad y robustez”. ↴

SUFLENORSA, 26 años suministrando combustible en alta mar



Una de las especialidades que ha mantenido el grupo Suflenorsa desde sus inicios es la de suministrar combustible en alta mar, un complejo operativo que ha ido perfeccionando a lo largo de 26 años, para el que cuenta con la colaboración de importantes navieras que contribuyen a dar el mejor servicio a sus clientes, con todas las garantías de recepción del carburante solicitado, allí donde se encuentren.

Los acuerdos con armadores de buques tanqueros le permiten llevar combustible a todas las zonas en las que opera la flota pesquera, cumpliendo escrupulosamente con los protocolos de seguridad y respeto medioambiental. Desde el Atlántico Sur al Pacífico, pasando por el Índico, la red de Suflenorsa ofrece servicios como la entrega de provisiones, perretchos o lubricantes, además del suministro de carburante, entre otras. ↴

Ecoviasystem: soluciones para el ahorro de combustible

Ecoviasystem, con sede en Colmar, produce y distribuye soluciones de gestión del presupuesto de combustible en funcionamiento (medidores de flujo, aditivos ahorradores de combustible, etc.) para los motores térmicos diésel de entre 100 y 10.000 CV. Esta joven empresa alsaciana propone a los particulares y a los profesionales un enfoque global con la mayor gama de productos y soluciones. Con ellos, sus clientes

pueden reducir su consumo de combustible mediante el conocimiento y el control de las rutas, la presencia de aire o las bacterias en el combustible, por ejemplo. Ecoviasystem fomenta de este modo el control de los efectos de la conducción ecológica. Los ahorradores de combustible, por ejemplo, permiten una reducción de entre un 5% y un 7% de su consumo mediante la optimización de la combustión. Más información en: www.ecoviasystem.com. ↴





Península Petroleum llega a los puertos de Sudamérica

Península Petroleum es una empresa líder mundial en suministro de combustibles. Con un registro ininterrumpido de expansión dinámica en los últimos 14 años, ha surgido rápidamente como una fuerza importante en la industria de combustibles para uso marítimo.

Península Petroleum es considerada por las principales compañías suministradoras como una de las empresas comercializadoras más fiables a la hora de buscar las oportunidades de suministro de combustible o lubricantes en diferentes partes del mundo.

La compañía proporciona almacenamiento de petróleo y gas y los servicios de aprovisionamiento y distribución

de lubricantes de petróleo en el mar.

El pasado año, anunció la creación de su nueva oficina de Montevideo. Este año ha cosechado gran éxito en



América del Sur al ofrecer a sus clientes un excelente servicio, así como diferentes alternativas para lograr sus preferencias. Península Petroleum de América del Sur tiene tres comerciantes especializados que cubren todos los puertos de América


del Sur, especializados en cada sector del transporte marítimo.

Enfocada hacia el sector pesquero, junto con la contribución de sus comerciantes

experimentados localizados en 11 oficinas en todo el mundo, Península Petroleum de América del Sur asistió a más del 60% de la flota internacional de pesca en los puertos de Montevideo, Natal, Recife, Belem, en la Costa Atlántica, y Callao,

Guayaquil, Manta, en la costa del Pacífico.

El equipo comercial de Península Petroleum está disponible 24 horas al día, 365 días al año. Con los beneficios de la experiencia y una red internacional de contactos en los principales proveedores, es capaz de asegurar los precios más competitivos, manteniendo los más altos niveles de servicio y garantizar la entrega de los mejores combustibles de calidad.

En España, Península Petroleum es proveedor físico de bunkers y lubricantes en los principales puertos de las Islas Canarias, los de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Obtiene sus productos directamente de sus socios, Cepsa. 

PESCA
internacional

PRÓXIMO NUMERO
DICIEMBRE

SEGURIDAD y
PREVENCIÓN DE RIESGOS
en el sector pesquero

↓

RESERVAS DE ESPACIOS
informativo@arvi.org www.arvi.org/revista.asp

portal especializado en el sector portuario
marketplace de maquinaria portuaria
herramienta de gestión para agentes portuarios

portualia [com]

www.portualia.com

Madrid Grande - Edificio Spanish Peag - Puerta A
35006 Puerto de la Luz y de Las Palmas
Las Palmas de Gran Canaria
TEL: 928 327 210 FAX: 928 327 211 portualia@portualia.com

“Marine Inova”, concurso pionero para estudiantes del Campus do Mar

La Universidad de Vigo acaba de poner en marcha el primer concurso en Galicia destinado al ámbito universitario. En colaboración con INOVA, Consultores en Excelencia e Innovación Estratégica, y Marine Instruments, el premio “Marine Inova 2010” tiene como finalidad impulsar el uso de la innovación tecnológica entre los estudiantes para que desarrollen aplicaciones prácticas relacionadas con el mar. De hecho, “Marine Inova 2010” se integra dentro del proyecto de Campus de Excelencia Internacional “Campus do Mar”, por lo que, en su vocación por apoyar firmemente esta iniciativa, los trabajos candidatos deberán coincidir con las áreas de especialización incluidas en la planificación académica del nuevo campus.

Excelencia en la I+D+i marina

El concurso está dirigido exclusivamente a los alumnos menores de 30 años de cualquiera de las titulaciones pertenecientes al Campus del Mar. Los participantes deberán desarrollar un trabajo de creación propia, original e innovador, que tenga aplicación real y directa con el medio marino. La intención final es contribuir a mejorar, a través de las nuevas tecnologías, tanto la exploración del mar como la explotación sostenible de sus recursos, su conservación ambiental y la seguridad de las personas que trabajan en él.

Para confirmar la calidad excelente de los proyectos presentados, se valorarán conforme a tres estrictos criterios: el grado de innova-

ción, el nivel tecnológico, y la funcionalidad y eficiencia del diseño. Habrá premios en metálico para los tres mejores proyectos: el primero de 3.000 €, el segundo de 2.000 € y el tercero de 1.000 €. Además, los candidatos que obtengan el primer

El premio busca reconocer proyectos tecnológicos que tengan aplicación directa al medio marino

Marine Instruments, INOVA y la Universidad de Vigo colaboran en esta iniciativa

cindible complementar con la auténtica práctica laboral la formación de nuestros mejores investigadores. No debemos dejar pasar la oportunidad de impulsar la actividad de nuestros universitarios más destacados, y ayudarlos a convertirse en los empresarios innovadores y exitosos del futuro”, afirmó Alberto Casal, socio director de INOVA, durante la firma del convenio de colaboración con la Universidad de Vigo. El premio “Marine Inova 2010” también tendrá un jurado acorde con sus objetivos de excelencia, y contará

Francisco Pino, director de I+D y Carlos Groba, responsable Área TIC, por Marine Instruments). El plazo de admisión de las candidaturas se cerrará a mediados de junio de 2011. Para obtener toda la información necesaria, los interesados pueden dirigirse a la página web www.campusdomar.es. El convenio entre la Universidad de Vigo, INOVA y Marine Instruments fue suscrito el pasado día 7 de octubre, unas semanas antes de que el Campus do Mar de la Universidad de Vigo recibiera el reconocimiento



El rector, Salustiano Mato, junto a los directores de INOVA, Alberto Casal, y de I+D de Marine Instruments, Francisco Pino.

y segundo premio tendrán la posibilidad de realizar tres meses de prácticas en INOVA Consultores en Excelencia e Innovación Estratégica y Marine Instruments. “Queremos hacer efectiva la sinergia entre la empresa y el mundo académico, por eso consideramos impres-

con los mejores especialistas seleccionados de entre los 1.260 doctores que componen el “Campus do Mar”, además de representantes de las dos firmas organizadoras (Alberto Casal, socio director, y Christian Larsson, socio consultor y responsable de I+D+i, por INOVA;

de Campus de Excelencia de ámbito regional y un crédito de 5,3 millones de euros que el Ministerio de Educación concederá a la comunidad autónoma para su desarrollo. El Campus do Mar agrupa toda la investigación marina que se realiza en Galicia y el Norte de Portugal. ↴