

Información de prensa

Met Rel 49

La experiencia de Metallock Engineering UK en la perforación de agujeros profundos in situ ha sido puesta a prueba por Deep Sea Seals, permitiéndole realizar una reconversión instalando nuevas juntas de timón de popa en el HMS Endurance, el buque de patrulla de hielo e investigación de la Royal Navy.

El buque, un rompehielos Clase 1, fue construido originalmente en Noruega en 1990. Su misión es "Patrullar e investigar el Antártico y el Atlántico Sur, manteniendo una presencia soberana con diplomacia de defensa y apoyo a la comunidad global de Antártica". Esto supone estrechos vínculos con la Foreign Office (Ministerio de Asuntos Exteriores del RU), la United Kingdom Hydrographic Office (Oficina Hidrográfica del Reino Unido) y el British Antarctic Survey (Investigación Antártica Británica). El buque está destacado 7 meses al año en el Antártico, su área operativa. Su puerto base es Portsmouth, que también es la ciudad afiliada del buque.

El HMS Endurance, había experimentado fugas de aceite al mar y penetración de aceite en su sistema de lubricación de timón de popa y el Ministerio de Defensa contactó con Deep Sea Seals (DSS) para que suministrara e instalara nuevas juntas de abordo y fuera borda y todos los tubos necesarios para conectar con los depósitos del sistema de lubricación de a bordo. DSS instaló un sistema de junta anticontaminación AC/Mk2 Coastguard, que difería del sistema existente y requería tubos sustancialmente modificados. Anteriormente, sólo se había utilizado una junta barrera única que era alimentada por un sistema de lubricación por gravedad. El nuevo sistema CA necesitaba ser alimentado por bomba.

La nueva configuración de tubos necesitaba agujeros de acceso en los muñones de cojinete de las hélices de popa y proa, y perforar y aterrajear nuevos agujeros para la junta AC fuera de borda. Este trabajo fue contratado con Metallock Engineering que además asumió la responsabilidad de la instalación de los nuevos tubos (tubos de junta) y los depósitos necesarios.

Para la junta fuera de borda, Metallock perforó y aterrajó 24 nuevos agujeros M20 equidistantes en un diámetro primitivo de 710 mm. El nuevo dispositivo de tubo de junta tenía que pasar a través del timón de popa de 5940 mm de longitud y para proporcionar acceso al tubo hubo que perforar cuatro agujeros de 20 mm de diámetro a través del muñón del cojinete de popa de 1030 mm y cuatro más a través de los 400mm del muñón del cojinete de proa. Los agujeros se posicionaron 30° a cada lado de los centros exactos superior e inferior de un diámetro primitivo de 680 mm en el muñón de soporte de popa y un diámetro primitivo de 640 mm en el muñón del cojinete de proa.

Además se perforó un agujero de 32 mm de diámetro en el centro exacto inferior de un diámetro primitivo similar del extremo interno de un muñón para admitir un tubo de diámetro mayor para drenar aceite del timón de popa.



Las conexiones de los tramos de tubos del timón de popa hasta los varios depósitos de aceite de lubricación se realizaron utilizando un anillo adaptador MK2 ubicado en una espiga y sujeto por 12 tornillos de cabeza hexagonal M20. El sistema utiliza tres depósitos, uno para la junta de abordó, un depósito de alimentación principal y un depósito de alimentación de espacio vacío, todos los cuales fueron instalados por Metalock Engineering UK.



Comentando sobre el proyecto, un portavoz de Deep Sea Seals dijo que habían sido contratados para suministrar el sistema completo, incluida su instalación, en la que no eran expertos. Sin embargo, con la asistencia de Metalock Engineering, que no sólo realizó el mecanizado necesario sino que también instaló los tubos de junta y depósitos, la tarea se realizó con éxito. Ahora el HMS Endurance vuelve a estar destacado en el Atlántico Sur con su nuevo sistema de juntas anticontaminación.

LA EXPERIENCIA DE METALOCK AYUDA A REALIZAR CON ÉXITO EL CAMBIO DE JUNTAS DE TIMÓN DE POPA DEL HMS ENDURANCE

