

Información de prensa

Met Rel 41

TÉCNICOS DE METALOCK REALIZAN REPARACIÓN IN SITU Y EN ALTA MAR PARA BARCO DE INVESTIGACIÓN SÍSMICA

Debido a las limitaciones impuestas por un activo programa de adquisición de datos sísmicos, Metallock Engineering envió técnicos a Ghana para mecanizar in situ dos tambores de freno de cabestrante en el SR/V Veritas Viking II mientras navegaba con rumbo a Camerún, en el Océano Atlántico.

The Veritas Viking II forma parte de una flota de barcos de investigación sísmica operados por Veritas DGC Inc, de Houston, y dos de los tambores de freno de cabestrante de 45 toneladas de capacidad situados en la cubierta superior habían perdido eficiencia debido a rayados graves. En lugar de optar inmediatamente por cambiarlos, Veritas contactó con Metallock Engineering, basada en Coventry, una empresa que había utilizado anteriormente para trabajo de mandrinado lineal en Aberdeen, para establecer si los tambores podrían mecanizarse para restaurar la eficiencia de frenado del cabestrante y recuperar el control preciso de los cables con sensores y los paravanes durante operaciones de remolque.

Veritas suministra servicios geofísicos integrados a empresas de exploración de petróleo y gas de todo el mundo y es líder mundial en la adquisición de datos sísmicos en todos los entornos.

Los dos cabestrantes, uno a babor y uno a estribor se utilizan para controlar el remolque de los paravanes que controlan el despliegue en el agua del equipo de adquisición de datos sísmicos. Ocho cables con sensores hidrófonos de hasta 8 km de longitud son remolcados desde el nivel de la cubierta

utilizando una ropa de fibra especial sobre las bordas del barco. Cada uno de los cabestrantes tiene un tambor de freno fundido de 1,7 m de diámetro y 200 mm de anchura, ambos de los cuales habían sido endurecidos y rayados por el trabajo. La dureza excluía el utillaje de un solo punto y la deposición y remecanizado de metal no eran opciones viables debido a la composición del material base.

Una vez a bordo, el equipo de Metallock preparó una de sus rectificadoras portátiles, soportadas por una estructura especial para asegurar que las líneas centrales de la rectificadora y del tambor estuvieran en una referencia común para garantizar un acabado óptimo.

El tambor se hizo girar lentamente utilizando transmisiones hidráulicas de cabestrante. Al terminar el primer tambor, el dispositivo de rectificado se trasladó al segundo para repetir la operación. Se eliminaron 4 mm de diámetro de cada tambor para

limpiar las superficies a lo largo de un período de dos días trabajando día y noche con dos equipos de Metallock de dos hombres.



Mientras se realizaba este trabajo, Veritas instaló nuevos materiales de frenado más gruesos a las bandas de los frenos para compensar los diámetros de tambor ligeramente más pequeños y restaurar los huelgos originales. Después de que se volvieran a montar, los diámetros de los frenos de cabestrante se comprobaron y en las palabras de uno de los técnicos de Veritas: "eran tan buenos como si fueran nuevos". Además el trabajo se había realizado a una fracción del coste de cambiar los tambores y dentro del calendario y presupuesto asignados.

Veritas Viking II frente a la costa de Ciudad del Cabo

