

Información de prensa

Met Rel 28

METALOCK MANDRINA Y REFERENTA LINEALMENTE EL TRIMARAN RV TRITON DE QINETIQ

RV Triton, el barco de investigación concebido y diseñado por su empresa propietaria, QinetiQ, está sometido actualmente a extensas pruebas marinas. Una de estas pruebas es evaluar la idoneidad de un trimarán para satisfacer los requisitos de la Royal Navy para la fragata Future Surface Combatant (FSC) programada para entrar en servicio en 2013 para reemplazar al Tipo 23. QinetiQ fue formada por la mayor parte de DERA, anteriormente la Defence, Evaluation and Research Agency (Agencia de Defensa, Evaluación e Investigación) del Gobierno. Parte de esta prueba también tiene el fin de evaluar el comportamiento dinámico en el mar y el diseño estructural del trimarán en comparación con un monocasco convencional. La utilización de un diseño de trimarán para un barco de guerra es una desviación radical de la arquitectura naval estándar y el programa de pruebas está siendo observado atentamente por otras marinas.

Vosper Thornycroft se encargó de la construcción para QinetiQ y tenía el encargo de realizar varias operaciones de refrentado y mandrinado lineal en la estructura. Vosper Thornycroft seleccionó a Metallock Engineering, basada en Coventry, para realizar las diversas tareas ya que había tenido experiencia anterior de trabajar con ella y confiaba en un resultado exitoso.

Se utilizó una de las mandrinadoras especializadas de Metallock para mandrinar linealmente el timón de popa a un diámetro de 401 mm y 730 mm de longitud y refrentar a un diámetro de 610 mm la

ubicación del alojamiento de la junta inflable. La mandrinadora es de sección hueca e incorpora funciones de alineación que permiten realizar ajustes rápidos y exactos a referencias determinadas, típicamente en este caso la caja de engranajes del volante o una marca de referencia en un mamparo.

Una segunda tarea con la misma barra mandrinadora fue mecanizar in situ como un solo dispositivo el ánima del timón superior a una cara de 500 mm por 700 mm y el ánima del timón inferior en dos pasos a 592 mm de diámetro y 598 mm de diámetro y la cara superior a 655 mm de diámetro para formar una junta.

Utilizando equipo de barra mandrinadora más pequeño, Metallock también refrentó y mandrinó linealmente las estructuras de hélice del casco de los lados de babor y estribor a 320 mm de diámetro por 50 mm de profundidad y limpió la cara del casco a 430 mm de diámetro.

Metallock ha servido a la industria con reparaciones mecánicas durante casi 60 años y durante ese período ha acumulado muchísima experiencia en el arte de mecanizado in situ. La tecnología ahorra dinero porque ya no es necesario desmontar y retirar la maquinaria para transportarla a un taller para su reparación. En lugar de esto, Metallock se traslada al local del cliente y realiza el trabajo in situ, y fue esta experiencia a la que recurrió Vosper Thornycroft para el RV Triton.





www.metallock.co.uk

RV Triton, el barco de investigación, está siendo sometido a pruebas para evaluar su idoneidad para la Royal Navy. Durante la construcción para QinetiQ, Metallock Engineering mandrinó linealmente el timón de popa, las ánimas de timón superior e inferior y las estructuras de hélice. (Fotografía por cortesía de QinetiQ).



REG IN ENGLAND NO: 489827
VAT. No. GB 646 9227 09