

Asignatura: Prácticas de embarque.

DIARIO DE PRÁCTICAS DE EMBARQUE DMN

Actualizado el : 28/06/2011

Alumno: Angel Varela Geis

Buque: Remolcador Salvador Dalí

Período embarque: 22 de marzo al 23 de junio de 2011

Nota: Los días en que el barco está en el turno de 1º y/o 2º como estamos de maniobras habitualmente, no se relacionan actividades de mantenimiento.

- 22 de marzo: Como el Salvador Dalí está de servicio en el puente, me embarco por hoy en el Willi T, que es el más nuevo. Me encuentro con compañeros de DMN Raúl y Pau. Hago un reconocimiento rápido del barco y como tarea mantenimiento se procede a limpiar el tanque de equilibrio de aceite de la Shottel o la reductora?, Limpiamos entre Raúl, que es el mecamar, y los alumnos Pau y yo. Nos ponemos de aceite hasta el sobaco limpiando a través del registro de mano. En el interior encontramos unas pequeñas chapas y bastantes virutas de la soldadura. Parece que el tanque se dejó sucio en el astillero y se llenó el sistema de aceite. Ver fotos adjuntas.
- 23 de marzo: Me embarco definitivamente en el Salvador Dalí, a partir de ahora S.D. Jesús, el jefe, me acompaña para hacer reconocimiento del barco y el patrón me hace cumplimentar el procedimiento de seguridad como nuevo tripulante.
- 24 de marzo: Entre Quim e Isaac, el alumno de máquinas que se solapa conmigo una semana, limpian la depuradora de agua del servicio sanitario y cambian junta tapa depósito. Yo, me encargo de revisar y cambiar todos los tubos fluorescentes y cebadores del barco que no funcionan. Patrón y jefe catalanes y mecamar de Cádiz. Buen trato con el alumno.
- 25 de marzo: Hoy entre Jesus y yo hemos hecho la OT de revisión de baterías, entre el mecamar, Carlos el almacenero e Isaac, han limpiado sentina. Menos el alumno, los otros dos cobran por trabajo sucio. Jesús me ha explicado los formatos de OT que utilizan. Le he preguntado por una OT que pedía comprobar el Damper del eje motor principal y no tenía muy claro qué elemento era. Se lo ha consultado al Jefe mantenimiento de la flota y tampoco lo tenía claro. Han llamado al fabricante, Carterpillar y nos lo ha aclarado. Luego he visto en el manual del motor que es una "amortiguador de vibraciones del eje principal" que está entre el motor y la reductora, es como un acoplamiento con silicona líquida que amortigua las vibraciones axiales del eje y se comprueba que la temperatura no pase de 100°C en funcionamiento.

- 28 de marzo. Hoy conozco a tercera tripulación. El maquinista es Victor con el que coincidí en el Benirredra. El estaba de 2º de máquinas. Hoy hemos hecho bunker, 32.000l de diesel y he hecho todas las fotos del barco que me hacen falta.
- 29 de marzo. Nos dedicamos a dar remolques toda la mañana.
- 30 de marzo. Victor me explica las formas de arranque de los motores principales, en automático y manualmente al igual que con los motores auxiliares incluso acoplando generador previo ajuste de frecuencia.
- 31 de marzo. Damos remolque toda la mañana.
- 4 de abril. El remolcador está en el puente del muelle adosado. Me hago copias de los planos del buque.
- 6 de abril. Entran de tripulantes Adreu el patrón y Quim el jefe. Con Quim hemos cambiado uno de los filtros de aceite de lubricación del Aquamaster de Br y hemos lubricado todos los tapones de cubierta con grasa de base lítica. También hemos probado el funcionamiento de la maquinilla del ancla. El freno del motor eléctrico no funcionaba bien ya que al quitar el estopor y el freno del tambor manual el motor no aguantaba el ancla. Hemos desmontado tapa posterior motor y hemos ajustado apriete de los ferodos del freno eléctrico (frena al fallo suministro eléctrico)
- 7 de abril. Con Víctor hemos invertido posición del cabo de remolque.
- 11 de abril. Con victor hemos comprobado estado limpieza de las fibras de los filtros de aspiración de las turbo de los MP, desmontado y limpiado asiento válvula CI.(ver fotos).
- 12 y 13 abril. Estamos de primeros y hemos salido de maniobras toda la mañana.
- 15 de abril. Desmontamos latiguillos circuito hidráulico cabestrante cabo remolque para cambiar juntas tóricas por fuga aceite.
- 18 de abril. Con Quim, comprobamos disparo emergencia (hidráulico) válvulas aislamiento tanques combustible. El disparo se encuentra en cubierta del puente junto al guardacalor. Luego rearmamos válvulas. Ver fotos.
- 18 de abril. **NOTA IMPORTANTE:** entrevista con J.A. Moreno, me dice que el trabajo sólo debe constar del archivo de fotos clasificadas, esquemas de los sistemas del barco, diario de actividades a bordo y todo ello en un CD bien identificado y acompañado con copia de la libreta y los anexos IV. ENTREGAR EL 28 DE JUNIO A LAS 11H Y DEFENSA DE LAS PREGUNTAS QUE ME HAGA EL MISMO DÍA.
- 19 de abril. Hoy viene tripulación nueva sustituta. Jefe Andrés de Corme para variar. Salimos de maniobra, no se hace mantenimiento.
- 26 y 27 de abril. Estamos de primeros y salimos para hacer remolques toda la mañana. Ver fotos quimiquero válvulas PV.
- 3 de mayo. Hago con el patrón el inventario del botiquín.
- 4 de mayo. Cambiamos los filtros de las turbo de los motores principales y hacemos inventario de los materiales del bote de rescate y probamos el motor. Ha costado mucho arrancar, hemos limpiado bujías.
- 5 de mayo. Seguimos cambiando juntas de los portillos. Arrancamos el motor principal nº 2 para que recupere las 2 h. de funcionamiento menos respecto al nº 1.
- 6 de mayo. Ayudo a Fran, el mecamar, a pintar. Nos enseña a hacer una costura en un cabo a Sara y a mi.
- 9 de mayo. Desmontamos y limpiamos depuradora de gasoil Alfa- Laval

- 17 de mayo. Probamos el bote de rescate con Quim. El motor, igual que la última vez que lo probamos únicamente con las orejetas, ha costado mucho de arrancar. Hemos cambiado bujías pero seguía costando, aún así hemos arriado el bote y se nos ha parado repentinamente, como si no llegara combustible. Después de comprobar, desmontado tubo de gasolina en aspiración de carburador, que llegaba combustible con presión, hemos desmontado el chicle del carburador, que estaba medio obturado. Lo hemos limpiado, montado y vuelto a probar el bote. Funcionaba correctamente pero se ha vuelto a parar, con lo que hemos llegado a la conclusión de que tiene suciedad la cubeta del carburador y probablemente el depósito combustible. Lo limpiaremos y probaremos el próximo día.
- 18 de mayo. Con Jesús desmontamos un tramo de tubería del circuito de lubricación del MP 1 cuyas juntas tóricas estaban en mal estado y fugaban, entre bridas, con muy mal acceso a una de ellas, queda pendiente el mismo tramo del MP 2.
- 19 de mayo. Con Quim cambiamos juntas tramo tubería circuito lubricación MP2, les sugiero hacer un útil para poder montar y desmontar tornillos de la brida más inaccesible y Manin (el de la base) lo hace rápidamente.
- 20 de mayo. Llevo la prolongación del convenio hasta el 23 de junio a la facultad para firma del decano. Con Jesus Canosa cambiamos filtros de aceite y aceite de carter así como filtros de combustible en los dos auxiliares.
- 23 de mayo. Con Quim hemos probado los disparos de los MP por baja presión de aceite y alta temperatura de agua, también hemos intentado cambiar un manómetro del compresor de cubierta para cargar botellas de respiración pero nos ha faltado un racor.
- 24 y 25 de mayo. Estamos de primeros y segundos y hacemos remolques. Sara y yo hemos practicado el manejo del remolcador.
- 6 de junio. Con Victor nos toca revisión semestral del pescante con el suministrador, revisión por Carterpillar de los MP, chequeo con PC y muestras de aceite y agua refrigeración. Comprobación de temperaturas a plena carga, para lo que salimos y empujamos a distintas revoluciones del motor. Con el inspector de Capitanía BCN probamos los disparos por presión de aceite y temperatura alta de refrigeración en los auxiliares. Probamos el disparo del MA 1 y arranque automático del MA 2 y viceversa, así como arranque manual del MA 1.
- 7 de junio. Se cambian los extintores de todo el barco y se hacen pruebas de presión y fugas a 15 bar de las mangueras contra incendios.
- 16 de junio. Montamos la campana extractora de la cocina después de reparada. También cambiamos las botellas revisadas de los equipos de respiración autónoma.
- 17 de junio. Ayudamos a la empresa que lleva el mantenimiento del pescante a cambiar el cable. Se sustituye cada 5 años. Hacemos la prueba de carga con el bote de rescate sin y con tripulación y se prueba el disparo rápido.