

Revista de Revistas

BUQUES MERCANTES

EL CARGUERO A MOTOR "LONGFELLOW" ("Ship-builder & M. E. B.", septiembre 1953.)

Este carguero a motor, construido en Inglaterra para armadores ingleses, ha efectuado recientemente sus pruebas de mar. Como puede verse en su disposición general, se caracteriza por llevar su maquinaria propulsora a popa, según normas recientemente adoptadas en buques cargueros de cierto tonelaje. Tiene una sola cubierta, con castillo y toldilla, haciéndose resaltar las grandes dimensiones que tienen sus dos únicas bodegas de carga, separadas por un tanque "profundo" de combustible y servidas por cuatro amplias escotillas con tapas tipo Mac Gregor, que, como se sabe, evitan el empleo de los baos y encerados, permitiendo su cierre y apertura en menos de un minuto. En la disposición general se aprecia su estiba abierta, que no origina obstrucción alguna en la cubierta.

Su codaste pesa 8,6 toneladas, y la estructura forjada de su timón 5 t. Su hélice propulsora, de cuatro palas, es de acero inoxidable y tiene un diámetro de 3,657 m., siendo su peso de 3,55 t., por ser reforzada para navegación entre hielos.

La estructura de su casco se ha construido con elementos prefabricados, siendo sus características principales las siguientes:

Eslora total	108,700 m.
Eslora entre pp.	102,107 m.
Manga	15,240 m.
Puntal	8,077 m.
Calado en carga	6,641 m.
Peso muerto	5,710 t.
Capacidad de carga en bruto	7,295 m. ³
Capacidad para grano	7,360 m. ³
En balas	7,030 m. ³
Potencia propulsora	2.000 BHP.
Revoluciones correspondientes	155

Para compensar el trimado del buque en la condición de lastre o con carga reducida, se ha dispuesto un amplio pique a proa, así como un doble fondo debajo de las bodegas, para su uso exclusivo como tanques de lastre.

Las capacidades de los diversos tanques de lastre son las siguientes:

Pique de proa 232 t.

Tanques de doble fondo:

Núm. 1, entre cuadernas 113-140	252 t.
Núm. 2, Br. y Er., entre cuad. 86-113...	304 t.
Núm. 3, Br. y Er., entre cuad. 66-86 ...	282 t.
Núm. 4, Br. y Er., entre cuad. 36-61 ...	275 t.

Pique de popa 36 t.

que en total suman 1.381 t. de agua de lastre.

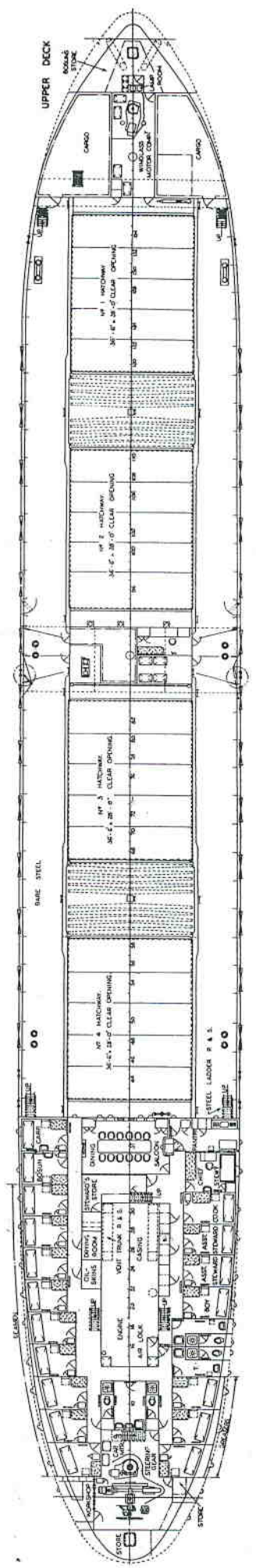
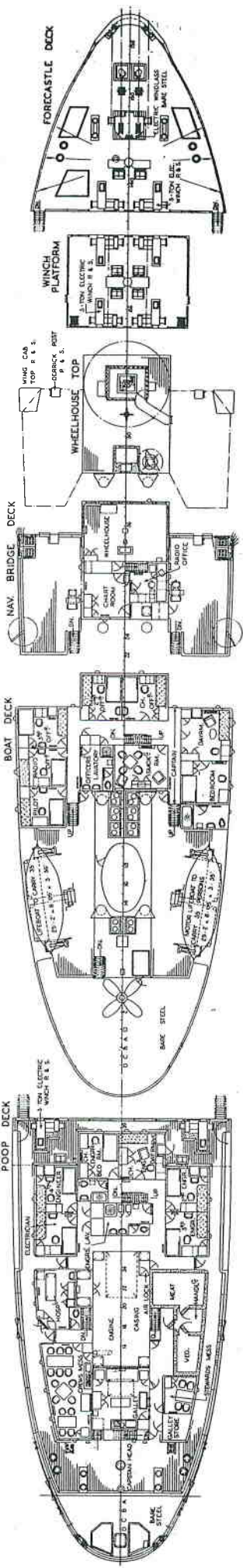
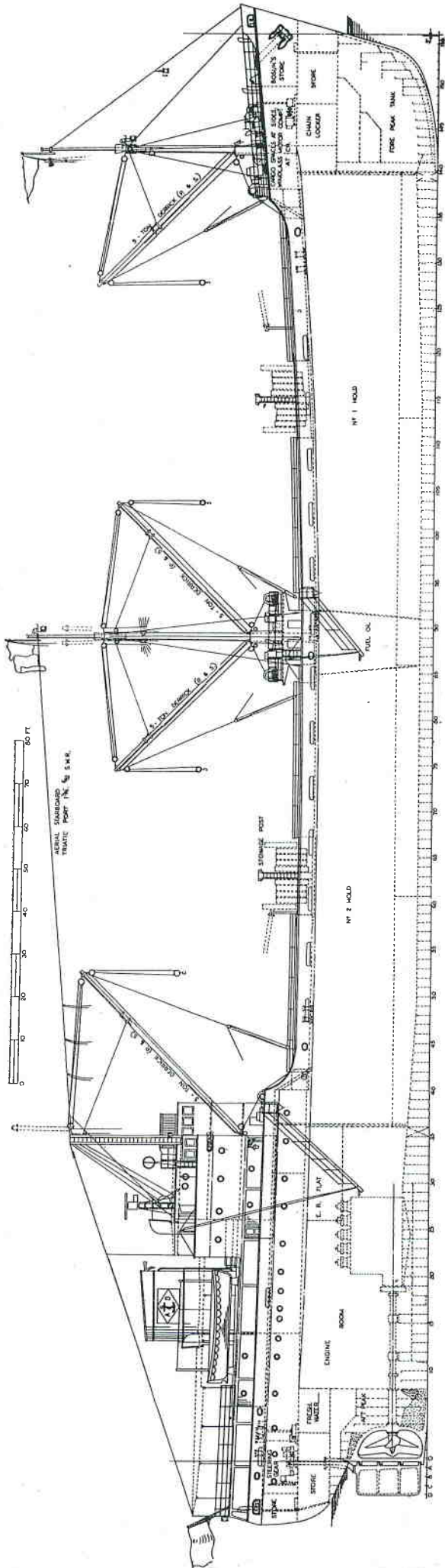
La capacidad de combustible de los tanques profundos citados es de 372 t., y la del tanque de derrame situado en la cámara de motores es de 6 t.

La capacidad total de agua dulce es de 114 t., estibadas en dos tanques de doble fondo, uno entre cuadernas 28-35, Br. y Er. (54 t.) y otro entre cuadernas 21-27, Er. (7 t.), en un tanque de entrepuente situado por la popa de la cámara de motores (53 t.) indicado en el alzado. La capacidad de aceite lubricante es de 12 t.

En la toldilla y superestructura, como puede apreciarse, van dispuestos los alojamientos de la dotación y sus servicios, pudiendo apreciarse que los camarotes de toda la dotación son individuales.

Se incluye el plano de la cuaderna maestra, en el que se aprecian todos los escantillones del buque clasificado en el Lloyd's.

Aproximadamente el 50 por 100 de la estructura del casco es soldado, así como los topes del forro y los topes y costuras de la cubierta. Esta lleva también, como puede verse, longitudinales soldados de ángulo. Las cuadernas son aboquilladas, y las



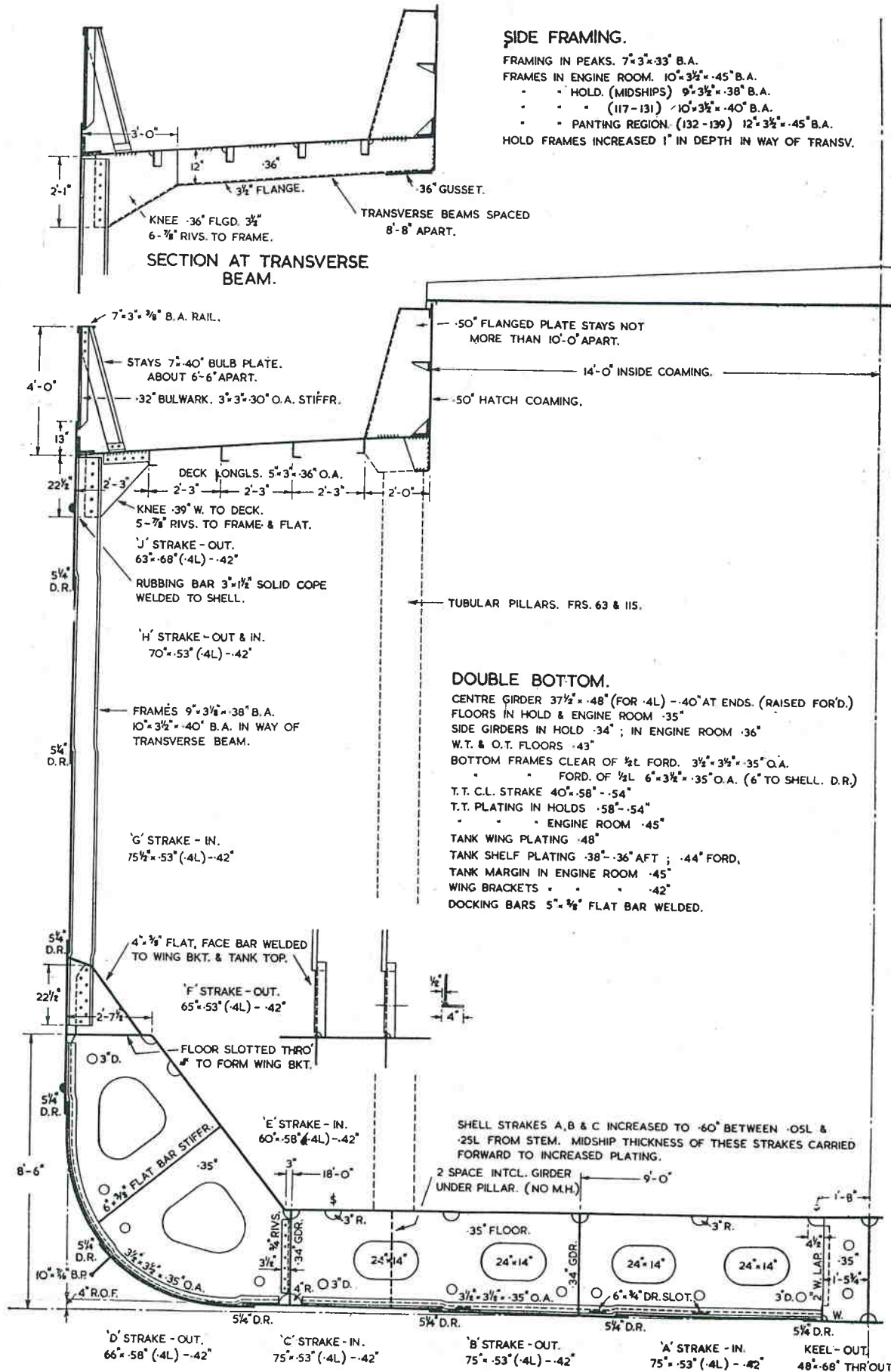


Fig. 1.—Disposición estructural de la "maestra".

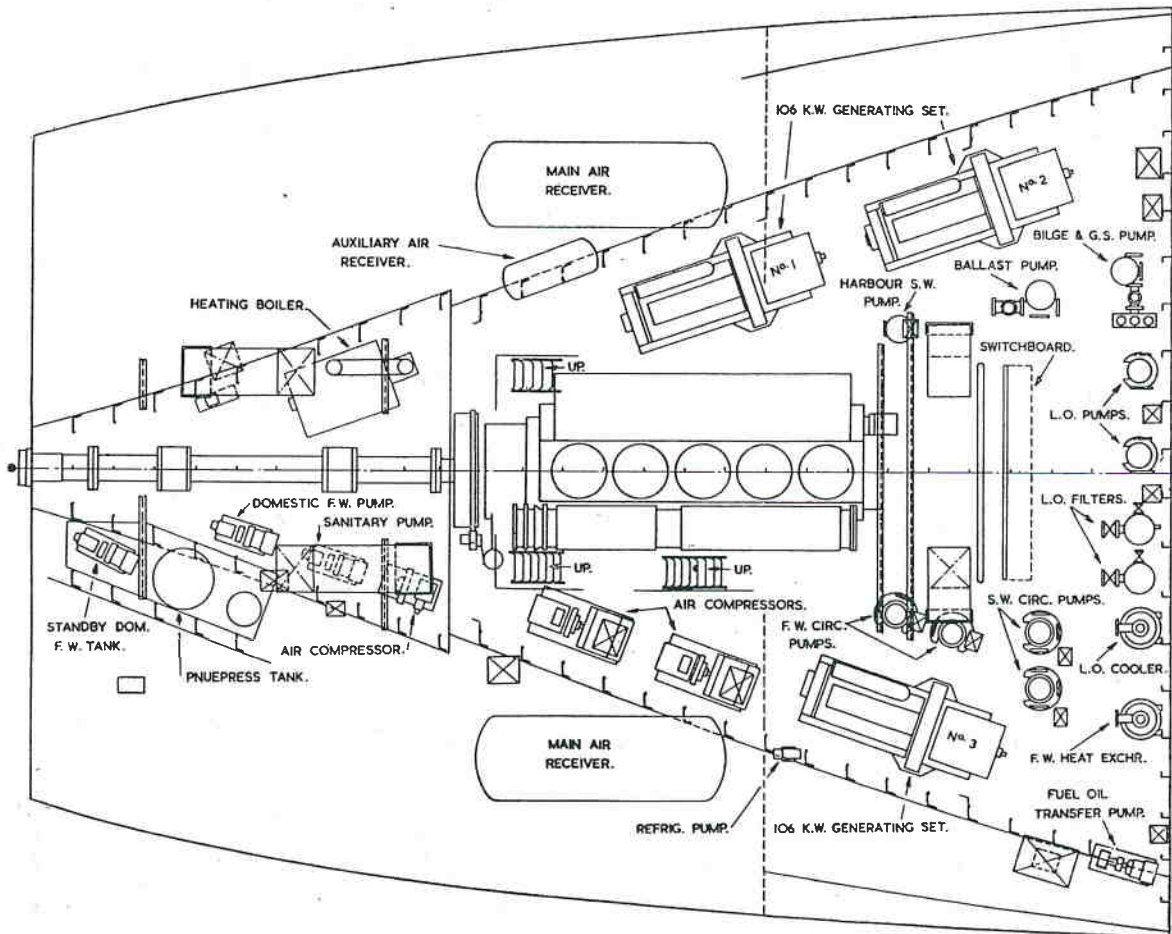
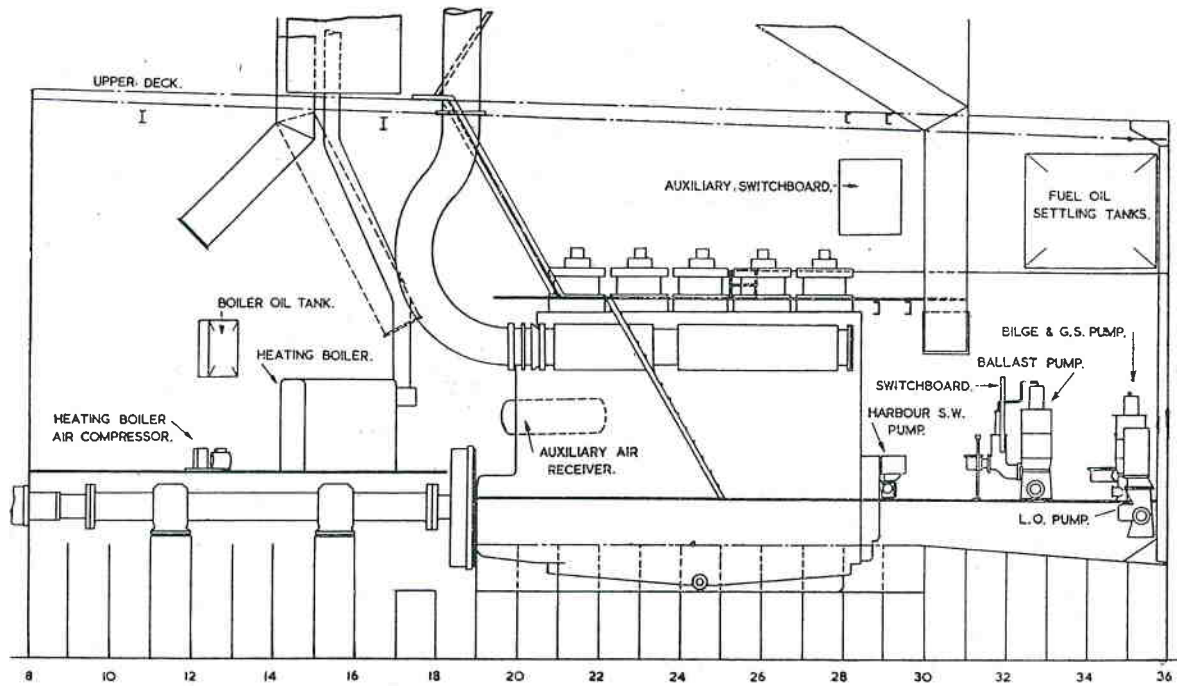


Fig. 2.—Disposición de la cámara de motores.

bulárcamas están a una separación de 2,642 milímetros. Para facilitar la construcción, el costado es vertical, teniendo los fondos una reducida astilla muerta.

La maquinaria auxiliar de cubierta es eléctrica. El motor del molinete es de 31 HP. La cadena es de 50,8 mm. de diámetro. El motor del cabrestante de popa es de 23 HP.

El equipo de carga se compone de ocho plumas de 5 t.: dos de 13,7 m., cuatro de 13,4 m y dos de 16,15 m. Para su maniobra van dispuestos ocho chigres eléctricos capaces de ejercer una tracción de 3 t. a 30,5 m. por minuto, y 1,5 t. a 61 m. por minuto, siendo la velocidad del gancho en vacío de 137 m. por minuto. Estos chigres están accionados por motores eléctricos de 26 HP.

El servo del timón es electrohidráulico, accionado por su telemotor correspondiente en el puente.

En las bodegas de carga se ha instalado un equipo contra incendios "Pyrene" de CO₂. La bomba de emergencia contra incendios está accionada por un motor Diesel de 11,5 B. H. P., que acciona una bomba centrífuga de 32 t. de agua a una presión de 36,5 m. de altura.

Entre su equipo de navegación se incluyen una giroscópica "Sperry Minor", sondador de eco, gonio y radar.

MAQUINARIA PRINCIPAL Y AUXILIAR.

En la cámara de motores, cuya disposición se incluye, va instalado un motor "Sulzer" tipo 5 TD 56, de dos tiempos, cinco cilindros, directamente reversible—suizo—, que desarrolla 2.000 B. H. P. a 155 revoluciones por minuto. Sus cilindros tienen un diámetro de 560 mm. y una carrera de 1.000 milímetros. Para la carga del aire de arranque lleva dos compresores de una capacidad de 1,7 m.³ por minuto a una presión de 31,5 kg./cm.², girando a 725 r. p. m., accionados por motores eléctricos de 25 HP. Lleva, además, un compresor de emergencia de 0,26 m.³ a 31,5 kg./cm.² de presión, accionado por un motor Diesel de un cilindro y 9 HP. Para su equipo eléctrico lleva tres grupos electrógenos de 106 kw. a 220 V. c. c., acoplados a motores "Sulzer" de cuatro cilindros, de 160 B. H. P. a 500 r. p. m.

MOTONAVE INGLESA DE CARGA CONSTRUIDA EN ALEMANIA ("Shipbuilding & S. R.", 21 de mayo de 1953.)

La motonave de carga "Baltic Exporter", que ha sido entregada recientemente por los "Werft Nobiskrung", de Rendsburg, para la "United Baltic Corporation", de Londres, es el primer buque

de una serie de cuatro, todos ellos proyectados para adaptarse a servicios de distancia muy variable, y para los cuales se necesitaba un amplio margen de velocidades.

Las principales características del "Baltic Exporter" son las siguientes:

Eslora total	96,518 m.
Eslora entre pp.	86,995 m.
Manga	12,962 m.
Puntal	8,103 m.
Calado	5,575 m.
Tonelaje bruto (arqueo)	1.665 GT.
Tonelaje neto (arqueo)	667 GT.
Peso muerto	2,411 t.
Velocidad de servicio	13,75 n.
Capacidad para grano de las tres bodegas de carga	4.709 m. ³
Capacidad en balas	4.392 m. ³

Sus alojamientos son notables en numerosos aspectos. En el plano de disposición general puede verse que los alojamientos contiguos del Capitán y Jefe de máquinas, compuestos de salón, camarote y aseo, son idénticos. Esta importante decisión, que está de acuerdo con la creciente importancia de los maquinistas en los últimos cincuenta años, fué tomada por sugerencia del Director-Gerente de la Compañía armadora. La mayoría de los camarotes de la tripulación son de literas dobles. En los planos puede verse cómo se ha cuidado el confort de los alojamientos, todos los cuales, así como la casetta de gobierno y la derrota, están forrados, y, por ejemplo, el camarote del Contramaestre tiene tres portillos.

La planta frigorífica es de la casa "Hall". Todas las cubiertas situadas sobre los alojamientos están forradas con madera de pino de Oregón.

El forro del casco tiene topes soldados y costuras remachadas. De cada cuatro cuadernas, una es remachada y las demás soldadas. El forro interior del doble fondo está totalmente soldado. El "Baltic Exporter" se ha construido reforzado para los hielos.

Las faenas de carga se realizan por medio de nueve plumas de 5 t. y una de 10 t., que trabajan en unión de ocho chigres eléctricos de 3 t. y dos de 5 t. El molinete y el cabrestante son también eléctricos.

Todas las escotillas son de 5,08 m. de ancho, y sus longitudes desde la proa son: escotilla primera, 9,19 m.; segunda, 11,91 m.; tercera y cuarta, 7,93 metros. Las escotillas tercera y cuarta están separadas por secciones portátiles que al levantarlas forman una escotilla de 15,85 m. de largo. Las escotillas están cerradas con cubiertas del tipo Mac