30/12/2014 - 03:30 am

A toda máquina en el corazón del ARC 20 de Julio /dic28

Reproducir Detener

Las horas de guardia del Marinero Segundo Daniel Cantor, motorista de la División de Propulsión a bordo del *ARC 20 de Julio* son cortas pero intensas.

“Son cuatro horas de guardia y luego ocho de descanso”, dice una tarde durante el inicio del descanso, cuando abren la Cantina y muchos marineros se agolpan a comprar paquetes de papas, gaseosa y paletas. Estamos volando a toda marcha hacia Valparaíso, con mares encabritados. Las olas son tan empinadas que dejan a veces huecos de aire bajo el casco, y sentimos los golpes del metal cuando cae de nuevo sobre el agua. “Cada hora pasamos un monitoreo visual al equipo del cuarto de máquinas, verificando temperaturas, presiones, niveles de aceite y de agua en todas y cada una de las máquinas del cuarto, asegurándonos que estén dentro de los niveles normales”.

Eso significa anotar cuidadosamente columna tras columna de números en una planilla, y acercarse a las válvulas, ventanillas y mirillas de los tanques de combustible diésel diario, los tres inmensos generadores más el de emergencia, los compresores de aire para el sistema de arranque de los motores, las bombas de enfriamiento, lastre y achique, y las de transferencia de fluidos de combustible y lubricante.

“Es chévere ser la primera tripulación que va a la Antártida. Es un desafío. Nosotros como ingenieros nos vemos exigidos al máximo ya que la maquinaria nunca se ha visto sometida a condiciones como las que está entrando, y temperaturas bajas. Pero nos hemos ido adaptando y es un esfuerzo que hay que hacer”.

Cantor tiene 22 años, y se describe a sí mismo como un híbrido, nacido en Bogotá, que vive en Cartagena desde los 10 años. Estudió en el Sena en Cartagena para ser Tecnólogo de Mantenimiento Mecatrónico Automotriz. “Ahí fueron dos años y medio, más medio de práctica, antes de entrar a la Escuela Naval de Suboficiales de Barranquilla, y me siento bien preparado y orgulloso de estar dentro de una misión así”.

Le pregunto si hablan mucho de las expectativas antárticas.

“Lo que más hablamos es de cuánto se va a mover el buque en el famoso Estrecho de Drake, porque es algo muy exigente. Estamos ahora con las máquinas al límite de velocidad y llevamos así más o menos desde que salimos, alternando entre el 90 y el 100%. Pero ahora en Valparaíso es bueno porque ahora las vamos a dejar respirar unos días. Es como el cuerpo humano. Cuando tú te exiges al máximo va a haber un momento en el que tienes que descansar”.

Los cuatro motores italianos diésel Wärtsilä 6L26 son prácticamente nuevos, no tienen cinco años. Están cubiertos por caparazones azules oscuras, al lado de los generadores, que entregan un total de 1350 Kva (kilovatio-amperios).

Durante los últimos días, los ingenieros de máquinas han tenido que vérselas con lo que sucede en las ‘cajas de mar’, que son seis huecos en el casco del buque por donde entra agua para enfriar los motores y la planta de aire acondicionado. A veces, cuando las olas son muy altas, el buque escora (se bambolea de u lado al otro), o cabecea (de proa a popa) dejado momentáneamente al aire algunas cajas de mar, y entonces, en lugar de chupar agua chupan aire. Esto es malo porque ese aire puede entrar a los generadores y apagarlos.

Esa es una preocupación en el cuarto de máquinas para cuando crucemos el Estrecho de Drake, donde las olas podrían ser grandes porque allí se encuentran las aguas de los océanos Pacífico y Atlántico. Es también el mejor lugar del buque dónde estar en mares revueltos porque es la parte más baja del buque.

Para evitar problemas vamos a cerrar las válvulas de las cajas de mar, y enfriaremos los motores usando el agua fría de los tanques de lastre, que se mantiene a temperatura del ambiente antártico”, dice el Teniente de Navío Mauricio Fernando Cerquera, jefe de la División de Propulsión. “Entonces, recircularemos esa agua constantemente, y así no tendremos el potencial problema de chupar aire de afuera, y al mismo tiempo los motores estarán enfriados”.

En Valparaíso recibiremos 53,000 galones de combustible, y también agua. Y aunque el buque estará más pesado, y uno imaginaría que el casco está más asentado en el agua, una ola grande nos dejaría de todas formas con las cajas de mar al aire. Son cosas de la navegación.

Me voy a la cama oyendo las vibraciones y sonidos del buque, que ya me son tan familiares como las de mi propio automóvil. Esta es una máquina viva, “una nave”, como dice el Capitán Segovia. Una nave que está explorando su propia Terra Incognita Australis (o mejor ¿Agua Incógnita?) a la par de todos nosotros.

https://www.dimar.mil.co/

Autor del blog

Por Ángela Posada-Swafford (http://www.angelaposadaswafford.com/) *Corresponsal de El Tiempo, DIMAR y la Armada en la I Expedición Antártica Colombiana