

INFORME DEL COMITÉ CIENTÍFICO DE ANÁLISIS DE DATOS DEL PRESTIGE – Número 2

CCA161202

Reunido el Comité, el lunes día 16 de diciembre, se han analizado los datos obtenidos en la segunda campaña del *L'Atalante-Nautile* que tuvo lugar del 11 al 15 de diciembre, llegándose a las conclusiones que el presente documento detalla.

Las desfavorables condiciones meteorológicas no permitieron completar el programa preestablecido de inmersiones del Nautile. Solo se pudo realizar una inmersión completa en el pecio de proa y una de dos horas en el pecio de popa.

Inspección y trabajos realizados en la Proa

Esta inmersión, realizada el día 12, tuvo una duración efectiva de 5 horas de trabajo durante la cual se realizaron las siguientes operaciones:

- Se tomaron medidas de temperatura en el efluente que sale de la bita número 3 (TL1, Er), dos veces durante 10 minutos cada vez. Se obtuvo una lectura estable de 9,8 °C .
- También se realizaron otras tomas de temperatura en la fuga número dos (TL1, Er). Esta medida es poco representativa debido a la proximidad del sensor al acero del casco, ya que las condiciones de trabajo no permitieron un posicionamiento óptimo del sensor. La temperatura medida fue de 4,2 °C. Se constata que la temperatura del agua es de 2,5 °C.
- Se calculó el flujo en la bita 3, empleando marcadores (láser y mecánicos) estimándose un caudal de 7,2 t/día en esa fuga.
- A continuación se efectuó la operación de obturar la boca de la bita 3 (de 35 cm de diámetro) para detener la fuga. Para ello se utilizó un disco de aluminio de 60 cm de diámetro que en la zona de contacto con la bita estaba recubierta de neopreno. Sobre el disco se pusieron dos lastres que totalizan 50 kg. La observación realizada inmediatamente después de la operación indica que el flujo se detuvo en esa bita. Se considera necesario comprobar en inmersiones posteriores la efectividad de la operación realizada.

Tal y como se indicó en el informe anterior (Informe nº 1) esta actuación tiene un carácter de evaluación preliminar para demostrar la viabilidad de este tipo de soluciones, siquiera de carácter temporal

- Se tomó una muestra de fuel de la fuga número 2 para su posterior análisis en el laboratorio.

- Se comprobó la presencia de pequeñas cantidades de fuel adheridas a distintas estructuras del casco, que muestran una gran adherencia.
- Se tomaron muestras de agua en la zona próxima al pecio para su posterior análisis.

Situación del pecio.

Aparentemente el pecio continua bien asentado en el sedimento, hundido 1,4 metros en el lado de estribor y 0,40 m en el de babor.

Inspección y trabajos realizados en la popa.

Durante las dos horas de inmersión del día 15, se pudieron realizar las siguientes operaciones:

- Inspección de la parte frontal de la superestructura
- Medición de la temperatura del flujo de fuel procedente del manguerote de ventilación de la cámara de bombas, identificado como fuga número 1 de popa. Esta medida es poco fiable debido al contacto del sensor de temperatura con una estructura metálica del manguerote.
- Se tomaron muestras de agua en la zona próxima al pecio.

Situación del pecio

Aparentemente este pecio también se encuentra bien asentado, si bien está sobre una superficie rugosa e inclinada (20° en dirección longitudinal, y 15° en la transversal). La inclinación de la cubierta del pecio, medida con clinómetro, proporcionó un valor de 10 ° en la dirección longitudinal, y entre 12° y 15 ° en la dirección transversal.

Conclusiones.

- El fuel de los tanques sigue fluyendo, debido a la diferencia de densidad con respecto a la del agua. Los pequeños depósitos de fuel adheridos a diversos elementos de la cubierta tiene la apariencia de un material elástico, viscoso y adherente.
- Se ha medido con fiabilidad la temperatura a la que fluye el fuel de la fuga número 3 de proa (TL1 de Er).
- Se ha tapado la bita número 3 (TL1 de Er).

- El estudio de las imágenes de algunas fugas sugiere cierta reducción del flujo (véase fotografías adjuntas de la bita 4), a la espera de un posterior estudio de las mismas.
- Se recomienda continuar con la máxima urgencia posible la obturación de las fugas con esta metodología o una similar adaptada a cada forma / situación de cada fuga, y en el máximo número de fugas que sean accesibles

Abreviaturas:

TL1: Tanque Lateral 1.

Er: Estribor.

Ilustraciones

Fotografías tomadas por el Nautilo en la 1ª y 2ª campañas sobre la bita 4

Esquema y plano elemental de la cubierta del Barco con indicación de la posición de las fugas