



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

GUÍA DOCENTE

CURSO: 2012/13

14900 - MÁQUINAS MARINAS I

ASIGNATURA: 14900 - MÁQUINAS MARINAS I

Vinculado a : (Titulación - Asignatura - Especialidad)

1316-Ingeniería Téc. Naval, espec. Estructur - 14846-MÁQUINAS MARINAS I - 00

CENTRO: Escuela de Ingenierías Industriales y Civiles

TITULACIÓN: Ingeniero Técnico Naval, especialidad en Propulsión y Servicios del Buque

DEPARTAMENTO: INGENIERÍA MECÁNICA

ÁREA: Construcciones Navales

PLAN: 10 - Año 2001 **ESPECIALIDAD:**

CURSO: Tercer curso

IMPARTIDA: Primer cuatrimestre

TIPO: Troncal

CRÉDITOS: 6

TEÓRICOS: 4,5

PRÁCTICOS: 1,5

Descriptores B.O.E.

Calderas. Turbinas de vapor y de Gas. Diseño de Cámara de Maquinas. Propulsión Eléctrica. Maquinaria Diesel. Reactores Nucleares.

Temario

CAPÍTULO 1º: CICLOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE TIPO ALTERNATIVO (6 horas)

CAPÍTULO 2º: POTENCIA Y RENDIMIENTOS (4 horas)

CAPÍTULO 3º: CLASIFICACIÓN DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA ALTERNATIVOS (2 horas)

CAPÍTULO 4º: COMBUSTIBLES, FORMACIÓN DE LA MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE Y COMBUSTIÓN (10 horas)

CAPÍTULO 5º: INYECCIÓN (6 horas)

CAPÍTULO 6º: REGULADORES (4 horas)

CAPÍTULO 7º: SOBREALIMENTACIÓN (8 horas)

CAPÍTULO 8º: MOTORES FUERABORDA (2 horas)

CAPÍTULO 9º: MOMENTOS, FUERZAS Y VIBRACIONES (8 horas)

CAPÍTULO 10º: ELEMENTOS DE UN MOTOR (8 horas)

Examen durante las últimas (2) horas lectivas.

Detalle del temario:

CAPÍTULO 1º: CICLOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE TIPO ALTERNATIVO

1.1) Conceptos fundamentales:

- 1.1.1) Fluido activo
- 1.1.2) Combustión interna
- 1.1.3) Combustión externa
- 1.1.4) Tipo alternativo
- 1.1.5) Tipo rotativo

1.2) Clasificación

1.3) Esquema y nomenclatura

1.4) Definiciones generales:

- 1.4.1) Punto muerto superior (P.M.S.)
- 1.4.2) Punto muerto inferior (P.M.I.)
- 1.4.3) Diámetro
- 1.4.4) Carrera
- 1.4.5) Volumen del cilindro
- 1.4.6) Volumen de la cámara de combustión
- 1.4.7) Volumen desalojado por el pistón
- 1.4.8) Relación volumétrica de compresión

1.5) Ciclos operativos de 2 y 4T.

1.6) Análisis y rendimiento de los ciclos teóricos de Otto, Diesel y Sabathè

1.7) Comparación de los tres ciclos teóricos

1.8) Ciclos reales e indicados: presión media de un ciclo

1.9) Diferencia entre los ciclos reales y teóricos Otto y Diesel:

- 1.9.1) Diferencias en el trazado:

-- 1.9.1.1) Pérdidas de calor

-- 1.9.1.2) Combustión no instantánea

-- 1.9.1.3) Tiempo de apertura de la válvula de escape

- 1.9.2) Diferencias en los valores de presión y temperatura máximos:

-- 1.9.2.1) Aumento de calores específicos del fluido con la temperatura

-- 1.9.2.2) Disociación en la combustión

-- 1.9.2.3) Presión en la carrera de admisión

1.10) Diagramas del indicador

1.11) Diagramas de distribución

1.12) Presión media indicada (p.m.i.)

Anexo: Funcionamiento de un motor de 2T. Diesel de cruceta, clásico (escape por lumbreras).

CAPÍTULO 2º: POTENCIA Y RENDIMIENTOS

2.1) Conceptos fundamentales de potencia, r.p.m., par motor, carga parcial, total y sobrecarga, bancos de pruebas

2.2) Potencia indicada, efectiva y consumida en pérdidas mecánicas

2.3) Rendimiento mecánico, termodinámico, indicado y total

2.4) Presión media efectiva (p.m.e.)

2.5) Rendimiento volumétrico

2.6) Consumo específico de combustible y aceite

2.7) Balance térmico de un motor:

- 2.7.1) Agua de refrigeración

- 2.7.2) Gases de escape

- 2.7.3) Irradiación de calor

- 2.7.4) Calor para vencer los rozamientos mecánicos

2.8) Diferentes fórmulas para expresar la potencia:

- 2.8.1) Curva de potencia en los ejes (SHP) para distintas velocidades

- 2.8.2) Potencia a imprimir a un buque para una velocidad dada según la fórmula del Almirantazgo

2.9) Conclusiones generales:

- 2.9.1) Potencia comparativa de un dos tiempos (2T);

- 2.9.2) Potencia del motor frente al ensuciamiento del casco;

- 2.9.3) Tipos de motores a utilizar;

- 2.9.4) Aumento de potencia;

- 2.9.5) Limitación del par motor.

CAPITULO 3º: CLASIFICACIÓN DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA ALTERNATIVOS

3.1) Clasificación según su uso por instalación:

- 3.1.1) Plantas motrices
- 3.1.2) Plantas auxiliares

3.2) Según el principio de funcionamiento:

- 3.2.1) Otto
- 3.2.2) Diesel
- 3.2.3) Motores de 2 tiempos
- 3.2.4) Motores de 4 tiempos
- 3.2.5) Motores de pistón buzo
- 3.2.6) Motores de cruceta

3.3) Según el régimen de funcionamiento:

- 3.3.1) Motores lentos
- 3.3.2) Motores medios
- 3.3.3) Motores rápidos
- 3.3.4) Motores de régimen de giro variable
- 3.3.5) Motores de régimen de giro constante

3.4) Según su configuración:

- 3.4.1) Motores de muchos cilindros y poca cilindrada unitaria
- 3.4.2) Motores de pocos cilindros y mucha cilindrada unitaria
- 3.4.3) Motores de cilindros en línea
- 3.4.4) Motores de cilindros en V

3.5) Según la alimentación de combustible:

- 3.5.1) Alimentación del fluido activo por carburador
- 3.5.2) Alimentación por inyección:
 - - 3.5.2.1) Neumática
 - - 3.5.2.2) Inyección directa (sólida)
 - - 3.5.2.3) Inyección indirecta

3.6) Según la alimentación de aire:

- 3.6.1) Alimentación por la depresión del pistón (aspirados)
- 3.6.2) Sobrealimentados:
 - - 3.6.2.1) Sobrealimentados por compresores volumétricos
 - - 3.6.2.2) Turbocompresores de sobrealimentación (TCS):
 - - - 3.6.2.2.1) Sobrealimentación a presión constante
 - - - 3.6.2.2.2) Sobrealimentación por impulsos
 - - - 3.6.2.2.3) Sobrealimentación por convertidor de impulsos:
 - - - - 3.6.2.2.3.1) Convertidor elemental
 - - - - 3.6.2.2.3.2) Convertidor completo

3.7) Clasificación según la ubicación:

- 3.7.1) Motores intraborda
- 3.7.2) Motores intra-fueraborda
- 3.7.3) Motores fueraborda

3.8.) Características y parámetros técnicos para comparar motores Diesel:

- 3.8.1) Características de diseño
- 3.8.2) Factores limitadores de los parámetros máximos del motor Diesel:
 - - 3.8.2.1) Relación carrera/diámetro (C/D)
 - - 3.8.2.2) Presión media efectiva
 - - 3.8.2.3) Velocidad media del pistón
 - - 3.8.2.4) Potencia específica por superficie del pistón
 - - 3.8.2.5) Factor de potencia (FP)
 - - 3.8.2.6) Valor funcional (a)

- - 3.8.2.7) Número de cilindros
- 3.9) Relación de fabricantes de motores marinos

CAPÍTULO 4º: COMBUSTIBLES, FORMACIÓN DE LA MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE Y COMBUSTIÓN

- 4.1) Generalidades sobre combustibles
- 4.2) Poder antidetonante del carburante, número de octanos (N.O.)
- 4.3) Facilidad de ignición de los petróleos, número de cetano (N.C.)
- 4.4) Poder calorífico del combustible: superior e inferior
- 4.5) Datos específicos y productos marginales de los combustibles:
 - 4.5.1) Datos específicos:
 - - 4.5.1.1) Densidad
 - - 4.5.1.2) Viscosidad
 - - 4.5.1.3) Punto de congelación (enturbiamiento) y punto de escurrimiento
 - - 4.5.1.4) Punto de inflamación (flash point)
 - - 4.5.1.5) Temperatura de autoignición
 - - 4.5.1.6) Poder calorífico
 - 4.5.2) Productos marginales:
 - - 4.5.2.1) Contenido en azufre
 - - 4.5.2.2) % de residuos carbonosos (índice de Conradson)
 - - 4.5.2.3) % de cenizas
 - - 4.5.2.4) % de contenido en agua
 - - 4.5.2.5) Ppm de vanadio
 - - 4.5.2.6) Grado de acidez del combustible
 - - 4.5.2.7) % de sustancias de siliconas
- 4.6) Cantidad de aire necesaria para la combustión: relación estequiométrica; dosado y dosado relativo
- 4.7) Formación de la mezcla aire-combustible
- 4.8) Requerimientos del motor de E.B.
- 4.9) Requerimientos del motor de E.C
- 4.10) Variables que influyen en el retraso del encendido:
 - 4.10.1) Efecto de la pulverización:
 - - 4.10.1.1) Pulverización respecto al diámetro de las gotas
 - - 4.10.1.2) Penetración del chorro de combustible pulverizado
 - 4.10.2) Efecto de la turbulencia del aire
 - 4.10.3) Efecto de la relación de compresión
 - 4.10.4) Efecto de la temperatura del aire de entrada
 - 4.10.5) Efecto de la temperatura del fluido de refrigeración
- 4.11) La combustión en los motores Otto y Diesel
- 4.12) Cámaras de combustión
- 4.13) La contaminación de los motores Otto y Diesel:
 - 4.13.1) Tipos de contaminantes:
 - - 4.13.1.1) Monóxido de carbono
 - - 4.13.1.2) Óxidos de nitrógeno
 - - 4.13.1.3) Hidrocarburos sin quemar
 - - 4.13.1.4) Óxidos de azufre
 - - 4.13.1.5) Partículas sólidas
 - 4.13.2) Parámetros que influyen sobre el grado de contaminación:
 - - 4.13.2.1) El combustible
 - - 4.13.2.2) Parámetros de diseño
 - - 4.13.2.3) Soluciones que actúan sobre el proceso de inyección

- - 4.13.2.4) Poder de combustión
- 4.13.3) Aparatos para reducir la contaminación:
 - - 4.13.3.1) Filtros para eliminar las emisiones de plomo
 - - 4.13.3.2) Reactores térmicos (Diesel)
 - - 4.13.3.3) Reactores catalíticos de oxidación (Diesel)
 - - 4.13.3.4) Reactores catalíticos de reducción (Otto)
 - - 4.13.3.5) Reactores catalíticos mixtos o de tres vías (Otto)
- 4.14) Problemas y prevención de reclamaciones por combustibles:
 - 4.14.1) Problemas por cantidad de combustible
 - 4.14.2) Problemas por calidad de combustible
 - 4.14.3) Problemas en motores por combustible de mala calidad
 - 4.14.4) Prevención de reclamaciones

- CAPÍTULO 5º: INYECCIÓN

- 5.1) Características del equipo de inyección:
 - 5.1.1) Dosificación del combustible
 - 5.1.2) Regulación
 - 5.1.3) Gradiente de inyección
 - 5.1.4) Penetración del chorro
 - 5.1.5) Difusión del combustible en la cámara de combustión
- 5.2) Inyección mecánica y neumática
- 5.3) Tipos de inyección mecánica:
 - 5.3.1) De acumulación de presión
 - 5.3.1) De presión intermitente
- 5.4) Clasificación de los equipos de inyección mecánica de presión intermitente:
 - 5.4.1) Bloque único inyector-bomba
 - 5.4.2) Bombas de inyección separadas del inyector:
 - - 5.4.2.1) Bombas de émbolo rotativo
 - - 5.4.2.2) Bombas con válvula de derrame
- 5.5) Bombas de émbolo rotativo monobloque tipo Bosch
- 5.6) Bombas individuales con válvula de derrame tipo Sulzer
- 5.7) Inyectores y tubería de inyección
- 5.8) Mecánica del proceso de inyección
- 5.9) Inyección en motores Otto:
 - 5.9.1) Equipo Bosch D-Jetronic
 - 5.9.2) Equipo Bosch L-Jetronic
 - 5.9.3) Equipo Bosch K-Jetronic
- 5.10) Fallos y desgastes en sistemas de inyección:
 - 5.10.1) Roturas mecánicas
 - 5.10.2) Desgastes por uso
 - 5.10.3) Obstrucción del inyector
 - 5.10.4) Agarrotamiento del sistema de inyección
- 5.11) Mantenimiento de sistemas de inyección
- 5.12) Sistemas especiales de inyección:
 - 5.12.1) VIL de Sulzer
 - 5.12.2) Inyección electrónica MAN
 - 5.12.3) Aumento de la presión e inyección doble (Wärtsilä)
- 5.13) Análisis del color de los gases de escape:
 - 5.13.1) Gases de color negro
 - 5.13.2) Gases de color azul
 - 5.13.3) Gases de color blanco

CAPÍTULO 6º: REGULADORES

- 6.1) Reguladores, propiedades generales de los reguladores
- 6.2) Características generales del regulador:
 - 6.2.1) Asegurar la marcha al ralentí
 - 6.2.2) Controlar el funcionamiento del motor
 - 6.2.3) Impedir velocidades peligrosas del motor
- 6.3) Clasificación de los reguladores:
 - 6.3.1) Reguladores según el funcionamiento del motor
 - - 6.3.1.1) Reguladores limitadores de velocidad
 - - 6.3.1.2) Reguladores de velocidad constante (isócoros)
 - - 6.3.1.3) Reguladores de velocidad variable (isócronos)
 - 6.3.2) Según el tipo de regulador elegido:
 - - 6.3.2.1) De vacío
 - - 6.3.2.2) Centrífugos
 - - 6.3.2.3) Centrífugos con señal de entrada
 - - 6.3.2.4) Reguladores electrónicos
- 6.4) Ejemplos de reguladores:
 - 6.4.1) Regulador centrífugo para bombas monobloque Bosch RQV
 - 6.4.2) Regulador centrífugo con señal de entrada para bombas individuales Woodward tipo PG
- 6.5) Caída de velocidad en el regulador Woodward
- 6.6) Grado de insensibilidad y sensibilidad de un regulador
- 6.7) Funcionamiento esquemático de instalación con regulador Woodward
- 6.8) Parada por sobrevelocidad

CAPÍTULO 7º: SOBREALIMENTACIÓN

- 7.1) Objeto de la sobrealimentación
- 7.2) Ventajas de la sobrealimentación:
 - 7.2.1) Aumento de la potencia
 - 7.2.2) Reducción del consumo específico
 - 7.2.3) Disminución del coste
 - 7.2.4) Aumento de la fiabilidad y reducción del mantenimiento
 - 7.2.5) Posible uso de combustibles de peor calidad
- 7.3) Sistemas de sobrealimentación:
 - 7.3.1) Compresores volumétricos:
 - - 7.3.1.1) Compresores alternativos de pistones
 - - 7.3.1.2) Compresores de lóbulos (tipo Roots)
 - - 7.3.1.3) Compresores de husillo (tipo Lyström)
 - 7.3.2) Turbocompresores de sobrealimentación:
- 7.4) Tipos de sobrealimentación por turbocompresores:
 - 7.4.1) Presión constante, ventajas e inconvenientes
 - 7.4.2) Por impulsos (2,3,4), ventajas e inconvenientes
 - 7.4.3) Por convertidores de impulsos, elemental y completo
 - 7.4.4) Tipos de sobrealimentación recomendados
- 7.5) Sobrealimentación aplicada a los motores de 4T
- 7.6) Sobrealimentación aplicada a los motores de 2T
- 7.7) Consideraciones sobre el aire comprimido por T.C.S
- 7.8) Límites de la sobrealimentación
- 7.9) Problemas de funcionamiento, averías y mantenimiento en T.C.S.

CAPÍTULO 8º: MOTORES FUERABORDA

- 8.1) Introducción
- 8.2) Principio operativo
- 8.3) Admisión y tipos
- 8.4) Barrido: distintos sistemas
- 8.5) Funcionamiento del carburador y bomba de combustible
- 8.6) Refrigeración en motores fueraborda
- 8.7) Principios constructivos
- 8.8) Encendido:
 - 8.8.1) Bujías calientes
 - 8.8.2) Bujías frías
- 8.9) La inversión de marcha en los motores fueraborda
- 8.10) La inversión de marcha en las colas intra-fueraborda
- 8.11) Problemas operativos en fuerabordas:
 - 8.11.1) Problemas externos
 - 8.11.2) Problemas eléctricos
 - 8.11.3) Problemas de carburación
- 8.12) Actualizaciones varias:
 - 8.12.1) Encendido
 - 8.12.2) Mezcla aceite-combustible
 - 8.12.3) Instalación de hélices contrarotantes
 - 8.12.4) Instalaciones intra-fueraborda
 - 8.12.5) Fuerabordas de 2 y 4T con inyección electrónica

CAPÍTULO 9º: MOMENTOS, FUERZAS Y VIBRACIONES

- 9.1) Introducción general
- 9.2) Fuerzas externas y momentos
- 9.3) Movimiento del pistón y fuerzas resultantes
- 9.4) Fuerzas y momentos externos producidos por un motor monocilíndrico
- 9.5) Fuerzas y momentos generados en motores bicilíndricos
- 9.6) Fuerzas externas y momentos generados en un 2T de 4 cilindros
- 9.7) Vibraciones torsionales (V.T.):
 - 9.7.1) Fuentes de vibraciones torsionales
 - 9.7.2) Resonancia, rango de velocidades prohibidas de la instalación propulsiva
 - 9.7.3) Resonancia, rango de velocidades prohibidas del motor
- 9.8) Resumen del capítulo:
 - 9.8.1) Irregularidades del movimiento alternativo
 - 9.8.2) Torsión
 - 9.8.3) Flexión
 - 9.8.4) Frecuencia natural vibratoria y resonancia
 - 9.8.5) Motor: amortiguador de V.T.; cojinete de empuje
 - 9.8.6) Conjunto propulsivo: acoplamiento elástico; chumacera de apoyo y cojinete de empuje de la línea de ejes.

CAPÍTULO 10º: ELEMENTOS DE UN MOTOR

- 10.1) Generalidades constructivas sobre bancadas, bastidores y bloques
- 10.2) Materiales empleados, ventajas e inconvenientes, averías y reparaciones

Construcción, operación, averías y fallos en:

10.3) Camisas

10.4) Pistones

10.5) Culatas

10.6) Aros

10.7) Bielas

10.8) Válvulas de arranque, motores de arranque neumático

10.9) Cigüeñales:

- 10.9.1) Apoyados

- 10.9.2) Suspendidos

- 10.9.3) Armados

- 10.9.4) Semi-armados

- 10.9.5) Enterizos, forjados

10.10) Cojinetes de bancada y biela:

- 10.10.1) Cojinetes de antifricción (enterizos, blandos)

- 10.10.2) Cojinetes de tapillas (tapillas de metal rosa o trimetálicos, duros)

10.11) Émbolos (gatos) hidráulicos para montaje/desmontaje de maquinaria

10.12) Resumen y actualización de elementos de motores de dos y cuatro tiempos

10.13) Resumen de averías y fallos más frecuentes en Diesel de 2T de cruceta:

- 10.13.1) Golpeteo del motor

- 10.13.2) Desaceleración del motor

- 10.13.3) Gases de escape no son incoloros

- 10.13.4) Alta temperatura de escape

- 10.13.5) Baja presión de aceite de lubricación

- 10.13.6) Fallos en cojinetes: diseño defectuoso dimensionado defectuoso; forma geométrica incorrecta; revestimiento inadecuado del cojinete; reparación o fabricación defectuosa; montaje defectuoso; fallos durante el funcionamiento; desperfectos en función del tipo de cojinete

- 10.13.7) Sistema de inyección de combustible

- 10.13.8) Levas de la distribución

- 10.13.9) Agarrotamiento (trancón) de un pistón

- 10.13.10) Agarrotamiento de un cojinete de bancada o de cruceta

Requisitos Previos

Procesos Termodinámicos

Mecánica de Fluidos

Ciencia y Tecnología de los Materiales

Teoría de Estructuras

Tecnología Mecánica

Se valorarán los conocimientos de Inglés Técnico I y II

Objetivos

• Conocimiento del principio de funcionamiento de los motores de combustión interna, relacionando los principales tipos; despiece en las principales partes constitutivas; explicación exhaustiva de del principio de funcionamiento y misión de las principales partes de los motores.

• Comprensión, interrelación de parámetros operativos y relevancia de averías para la Ingeniería Técnica Naval de las áreas temáticas del programa, con el debido dominio de la terminología específica del sector.

• Selección de plantas motrices de máquinas marinas, su montaje, mantenimiento y sustitución.

 Capacidad de abordar la nueva tecnología emergente sin ayuda adicional, y su presentación en grupos multidisciplinares.

 Posibilitar la ampliación de conocimientos partiendo de la bibliografía recomendada.

Metodología

 Lección magistral sobre apuntes propios del temario, a disposición de los alumnos.

 Exposición voluntaria de los discentes de determinados capítulos.

 Amplio respaldo audiovisual de la materia.

Criterios de Evaluación

 Los alumnos deberán aprobar un examen de la totalidad de la asignatura, que podrá ser oral o escrito según decida el alumnado al comienzo de cada curso. La calificación del examen puntuará sobre 7 de 10.

 Los exámenes se basarán en el material didáctico estudiado en clase, pudiendo ser tanto de tipo test, como un desarrollo de determinados supuestos teóricos dentro de cada capítulo, o incluso abarcando varios capítulos.

 Durante el curso se podrán llevar a cabo dos tests de evaluación escritos, en horas normales de clase y con el uso de los apuntes, sin previo aviso. La duración de cada evaluación no deberá ser superior a 45 minutos. Las calificaciones obtenidas promediarán con la nota del examen. El 'no presentado' a cualquiera de las evaluaciones anulará la posible media.

 Las evaluaciones serán comentadas en clase para aclarar las posibles dudas.

 Se valorará la asistencia a clase (2 puntos sobre 10) y la participación en los debates y/o exposiciones teóricas (1 puntos sobre 10), para sumarlas a la nota del examen; ambas se asignarán según el principio de “todo o nada”.

Descripción de las Prácticas

 Identificación del trinomio montaje/desgaste/fallo o rotura de los diversos componentes de las instalaciones propulsoras marinas, con referencia a su sintomatología.

 Amplio soporte audiovisual de casos reales de averías obtenido, en parte, de informes realizados en la vida profesional del profesor.

 Visita a los talleres/laboratorios de la EUP y/o a instalaciones exteriores específicas para ver físicamente los detalles expuestos en clase.

Bibliografía

[1 Básico] Marine medium speed diesel engines /

by Dr. Denis Griffiths.

The Institute of Marine Engineers, Science and Technology, London : (2004) - ([Reimp.].)

1902536185

[2 Básico] Marine low speed diesel engines /

by Dr. Denis Griffiths.

The Institute of Marine Engineers, Science and Technology,, London : (2004) - ([Reimp.].)

1902536339

[3 Básico] Medium and high speed diesel engines for marine use /

by S.H. Henshall.

The Institute of Marine Engineers,, London : (1973)

0900976098

[4 Básico] Reed's motor engineering knowledge for marine engineers /

by Thomas D. Morton ; technical editor, William Embleton.

T. Reed,, Sunderland : (2002) - (3rd ed., repr.)

[5 Básico] Marine diesel engines: Maintenance, troubleshooting, and repair.

Calder, Nigel

International Marine,, Camden(Maine) : (1992) - (2nd ed.)

0070096120

[6 Básico] Diesel motor ships'engines and machinery /

Christen Knak.

The Institute of Marine Engineers,, London : (1997)

0907206255 (v.1) 0907206263 (v.2)

[7 Básico] Motores endotérmicos /

Dante Giacosa.

Dossat,, Barcelona : (1986) - (3ª ed.)

8423703827

[8 Básico] Motores de combustión interna alternativos /

Dirigido por M. Muñoz, F. Payri.

Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales,, Madrid : (1989)

8486451019

[9 Básico] Pounder's marine diesel engines and gas turbine /

edited by Doug Woodyard.

Elsevier,, Amsterdam [etc.] : (2004) - (8th ed.)

0750658460

[10 Básico] Modern marine engineer's manual /

Everett C. Hunt, editor...[et al.].

Cornell Maritime Press,, Centreville : (2002) - (3rd ed.)

0870334964 v.1. -- 0870335375 v.2

[11 Básico] Características, pruebas y vibraciones

J. Miralles de Imperial, J. Villalta Esquiús

- (1986)

84-329-1205-0

[12 Básico] Inyección: sistemas de regulación e inyectores

J. Miralles de Imperial, J. Villalta Esquiús, M. de Castro

- (1988)

84-329-1206-9

[13 Básico] Turbo: sobrealimentación de motores rápidos /

Juan Miralles de Imperial.
CEAC,, Barcelona : (1983)
8432911208

[14 Básico] Teoría elemental de adaptado de motor diesel de dos tiempos: aplicado a motores con barrido uniflujo y sobrealimentación a presión constante /

Luis Asenjo Ajamil, Alvaro Zurita y Saez de Navarrete.
Fondo Editorial de Ingeniería Naval,, Madrid : (1990)
8450597595

[15 Básico] Materials for Marine Machinery

S.H. Frederick, H. Capper (editores)
- (1976)
0 900976 42 X

[16 Básico] Marine engineering /

written by a group of authorities; editor Roy L. Harrington.
The Society of Naval Architects and Marine Engineers,, Jersey City : (1992)
0939773104

[17 Recomendado] Máquinas para la propulsión de buques/ Enrique Casanova Rivas.

Casanova Rivas, Enrique
Universidade,, A Coruña : (2001)
849532296X

[18 Recomendado] Gas turbine engineering handbook /

Meherwan P. Boyce.
Gulf Professional Pub.,, Boston, MA : (2006) - (3rd ed.)
0750678461

Equipo Docente

ESTANISLAO ALEMÁN CASTRO

(COORDINADOR)

Categoría: TITULAR DE ESCUELA UNIVERSITARIA

Departamento: INGENIERÍA MECÁNICA

Teléfono: 928451890

Correo Electrónico: ealeman@dim.ulpgc.es

Resumen en Inglés

Marine Diesel engines operation, maintenance & failures, including chapters such as: combustion, injection, turbocharging and one on outboard engines.

Written exam rating a maximum of seven points over of ten (7/10).

Two points for assistance to lectures, one point for participating in debates, (3/10) non fractionable points.

Please check above \\\\\\\\\\\"Requisitos previos\\\\\\\\\\\\\\" for required knowledge.