

PREMIO A LA
GOLDCORP
EXCELENCIA GLOBAL

impacto



operando para
la excelencia

Premian optimización de transporte de minerales

El equipo de Mina Subterránea ha sido pieza clave en el aprovechamiento de recursos. Al frente, la alta gerencia que lidera la Mina Marlin.

La cultura del ahorro se ha afianzado en la Mina Marlin. La búsqueda constante por optimizar los recursos y con ello reducir los costos y la actitud que empuja a ser cada vez más eficiente ha hecho del Departamento de Mina Subterránea (UG) una de las entidades líderes de la empresa, por lo cual se le acreditó el Premio a la Excelencia Global de Goldcorp

Con el proyecto de Eficientar el acarreo de West Vero, patrocinado por el gerente de UG, Orlando Chumpitaz, se piensa hacer más fluido el transporte de mineral procedente de la mina West Vero,

en dirección a la Planta de Procesos. El reto de lograr un mejor servicio de acarreo se debe a que con el paso de los meses esta zona se ha convertido en una importante área para cumplir con los planes productivos.

El proyecto se inició en julio de 2013, aunque desde marzo se habían comenzado algunos trabajos encaminados a mejorar el transporte dentro de la mina. Para alcanzar los objetivos se tomó en cuenta, expresa el líder del proyecto, Homero George, que se trata de una mina con un acceso largo, cuyo único acceso es la denominada Rampa West Vero, ubicada en

el interior de la Mina Marlin. Desde el arranque del plan se contó con una línea base, con información de 2012 y los datos captados hasta julio de 2013.

Este reporte refiere un estudio simple tomando en cuenta el tiempo de carga y los movimientos que realizan los camiones. De acuerdo con un informe de la Unidad de O4E, a cargo de George, los resultados obtenidos hasta julio de 2013, provinieron del trabajo realizado con camiones CAT AD 30, operados directamente por Montana Exploradora, y con los CAT 730, conducidos por personal de la firma contratista Hergo.



Se toman medidas



Para garantizar una medida exacta del tonelaje extraído de la mina subterránea, los camiones son pesados con carga y sin ella. La diferencia resultante de esta operación indica exactamente cuánto fue lo que transportó el camión que debe ser no menor a las 23 toneladas por viaje.

Alcanzar la meta propuesta implicó una readecuación de la citada rampa, adaptando la infraestructura para organizar el flujo de carga de una manera más eficiente. Con esto se evitó tener que desarrollar obras mineras de largo alcance y de inversiones sustanciales.

Al inicio se trató de acelerar la velocidad de los camiones, pero no se obtuvieron los frutos esperados.

Las reducciones en tiempo por viaje fueron de apenas unos minutos por lo que se trabajó para alcanzar la carga ideal de los camiones, sin alterar su condición mecánica o de seguridad, también se dio gran importancia a las sugerencias de los operadores de camión, ya que ellos conocen mejor que nadie la operación.

En ese sentido, se reformaron los camiones CAT 730, a los que se les adaptó una compuerta trasera para subir hasta 23.6 toneladas métricas de mineral por viaje. Se les habló, además, a quienes manejan los *Scoop* (vehículo con pala para mover el mineral), con el fin de sensibilizarlos para que coloquen el mineral de una mejor forma en los camiones. En promedio, de julio a diciembre, se pudo incrementar la carga de los CAT AD 30 a 22.9 toneladas.

El contratista Hergo cambió sus camiones 730 por los CAT 740. Estos movilizaron en promedio entre agosto y diciembre una carga de 37.3 toneladas por viaje. A esto se agregó que en la mina Cochís el transporte se comenzó a hacer con vehículos tipo volquetas, las cuales movilizan en promedio 15.6 toneladas métricas.

Otro punto de incidencia

El proyecto de mejoramiento del acarreo del mineral en la rampa West Vero ha sido impactado positivamente por otro: el Incremento del Tiempo Operativo de Bolter (vehículo con el que se abren los agujeros para colocar los explosivos).

Con esto se obtuvo la ganancia de una hora operativa, lo cual sumado a lo anterior ha incidido en un aumento de los niveles de extracción.

Una parte fundamental en el éxito de este proceso, ha sido el control del tráfico de camiones en la rampa de West Vero.

El Departamento Eléctrico construyó una maqueta para servir de apoyo en el entrenamiento de los operadores en la extracción y transporte del mineral. Este equipo humano también está dotado de un sistema electrónico de radio a fin de mantener una buena comunicación, y así, evitar contratiempos.



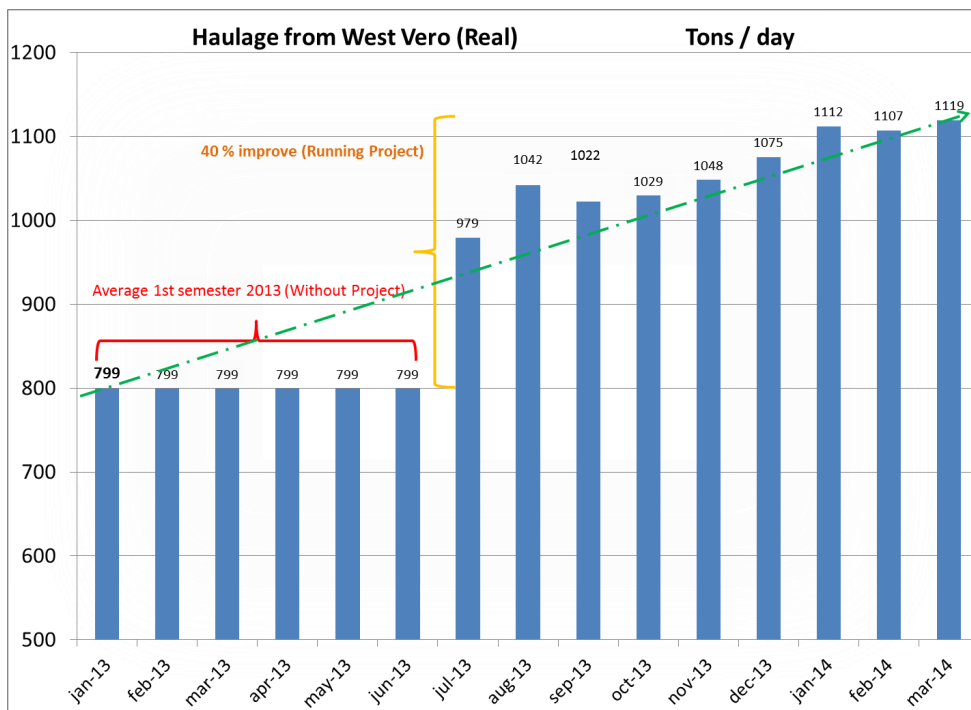
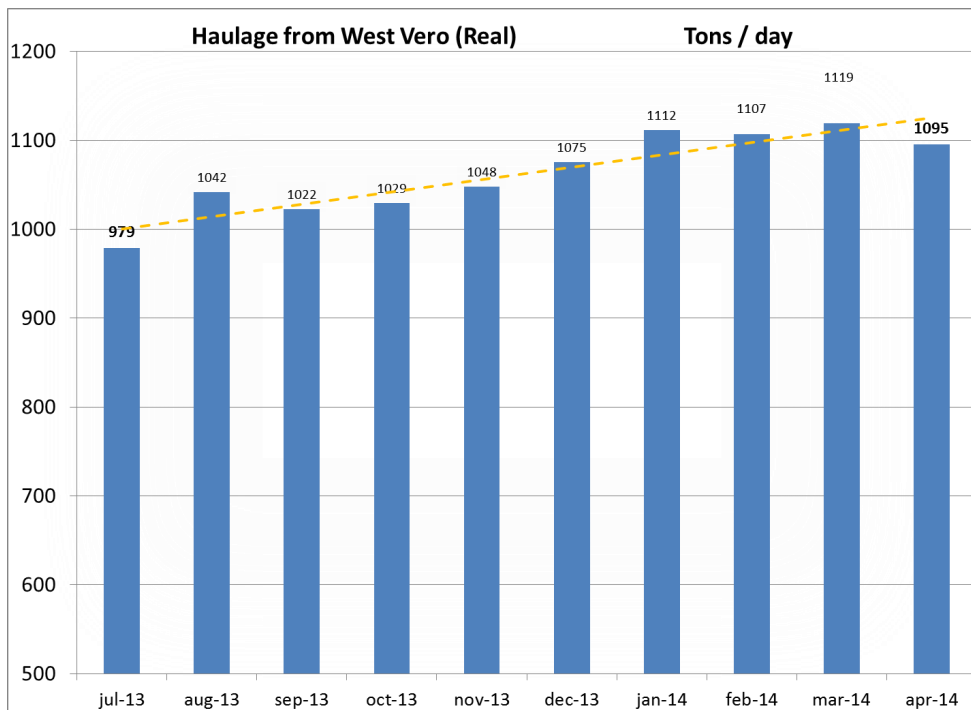
La comunicación del encargado de la báscula donde se pesan los camiones, con los operadores de carga en subterránea, ha sido fundamental para alcanzar el tonelaje deseado en cada turno.





Movilización estable

El acarreo muestra un incremento estable en el número de viajes y de toneladas de mineral extraídas y transportadas.



impacto 04E

Es una publicación trimestral de la Unidad de Comunicación Local y Regional de la Mina Marlin.

Si desea comunicarse con **impacto 04E** puede hacerlo por medio de los correos electrónicos:
francisco.anchevta@goldcorp.com
 o filogonio.gomez@goldcorp.com

