

CLUB NÁUTICO BAHÍA BLANCA



INFORMACIÓN PARA LOS ASOCIADOS

23 de Enero de 2014

Visitamos al Intendente Municipal

El día 7 de Enero pasado fuimos recibidos por el intendente de la ciudad de Bahía Blanca. En la oportunidad le hicimos entrega al Dr. Gustavo Bevilacqua del diploma que lo acredita como Socio Extraordinario de nuestro club, tal como lo estipula el Estatuto Social.



***Dr. Gustavo Bevilacqua (Intendente Municipal), Oscar Isa (Comodoro del CNBB)
y Rodrigo Santos (Vicecomodoro del CNBB)***

La ocasión fue propicia para conversar de diversos temas de interés para nuestra Institución y acerca de la importancia del club en la relación con los jóvenes de nuestra comunidad.

De nuestro Estatuto (Artículo 6°): Serán socios Extraordinarios: El señor comandante del Área Naval y jefe de la Base Naval Puerto Belgrano; El señor jefe de Zona Mar Argentino Norte de la Prefectura Naval Argentina; el señor jefe de la Prefectura Bahía Blanca y el Sr. Intendente del Municipio de Bahía Blanca. Además lo serán todos aquellos que sean designados por la Comisión Directiva de acuerdo con su función pública y durante el desempeño de su cargo. Carecen de voz y voto y no pueden ser miembros de la Comisión Directiva.

Firma de Convenio de Reciprocidad

Culminando contactos realizados con el Club Náutico Posillipo de la ciudad de Nápoles (Italia), se suscribió un convenio de reciprocidad cuyo texto se indica a continuación.

Más información del club italiano se encuentra en el sitio: www.cnposillipo.org



CONVENIO DE RECIPROCIDAD

*ENTRE EL CLUB NAUTICO BAHÍA BLANCA DE LA CIUDAD DE BAHIA BLANCA (ARGENTINA) Y
EL CLUB NAUTICO POSILLIPO DE LA CIUDAD DE NAPOLES (ITALIA)*

Considerando el objetivo común de desarrollar el deporte náutico y teniendo en cuenta el interés de los asociados, las Instituciones anteriormente mencionadas resuelven establecer el presente Convenio de Reciprocidad, que se regirá por las siguientes normas:

1 Este convenio entrará en vigor el día de su firma por ambas partes, y se entenderá prorrogado indefinidamente, mientras uno de los Clubes firmantes no comunique al otro de su renuncia con tres meses de antelación.

2 Cualquier socio que desee visitar o utilizar las instalaciones del club al que se refiere el presente Convenio, deberá solicitar a su club una carta de presentación con el nombre de los visitantes, además de acreditar su condición social con el carné de su club.

3 El plazo establecido para cada período de visita será de 15 días, pudiendo ser renovado a criterio de cada Directiva. Solo en el caso de visitas eventuales o participación en competencias deportivas, la presentación del carné social será suficiente para que el socio goce de los beneficios de este Convenio.

4 Gozará de reciprocidad toda embarcación afiliada a los clubes que vincula el presente convenio, observando el plazo dispuesto en el artículo N° 3 y exigiendo igualmente carta de presentación, salvo los casos dispuestos en el artículo N° 4.

5 Los clubes del presente convenio se obligan a aplicar a los visitantes las mismas tarifas cobradas a los socios. Inclusive para eventos sociales deportivos. La Comisión Directiva del Club visitado podrá vetar en cualquier momento el ingreso de un socio o sus acompañantes, dando conocimiento de los motivos o la Directiva del otro club.

Se firma el presente Convenio a los quince días del mes de enero de 2014.

CLUB NÁUTICO POSILLIPO
(Nápoles, Italia)

Maurizio Marinella
Comodoro

CLUB NÁUTICO BAHIA BLANCA
(Bahía Blanca, Argentina)

Oscar Alberto Isa
Comodoro

Nuevos Timoneles de Motor

Finalizó un nuevo curso que habilita para la conducción de embarcaciones de motor. Como en anteriores oportunidades el dictado del mismo estuvo a cargo de Guillermo Eibar. Egresaron en esta edición nueve timoneles: Fernando Pilotti, Eugenia Beccacece, Leandro García, Javier Cao, Esteban Amaya, Carlos Yubero y Luis Yubero (en la foto) además de Sergio Amaya y Juan Cruz Amaya.



Próximo Evento Regional de Vela



Estamos organizando el viaje a ese hermoso lugar de nuestra Patagonia. Interesados en participar por favor comunicarse con Rodrigo Santos al teléfono 154275283.

Reparación de planchada del pontón

Debió ser retirada una de las dos planchadas (la del lado Oeste) del muelle de embarcaciones menores para su reparación. Se volvió a posicionar dentro de la semana.



Construcción de soportes para estibar mástiles

Son perfiles metálicos fijados mediante soldadura a la estructura de la ampliación del pañol náutico. Permite la estiba ordenada y segura de mástiles de veleros de los socios.

Reparación de barandas en la cantina

Se está reemplazando un tramo de la baranda que rodea a la cantina.



Piso en escollera

Estamos construyendo el piso en un sector del club tradicionalmente olvidado y abandonado, cual es el frente marítimo, entre el muelle del pontón y el limpiadero de pescado.



Hace 2 años

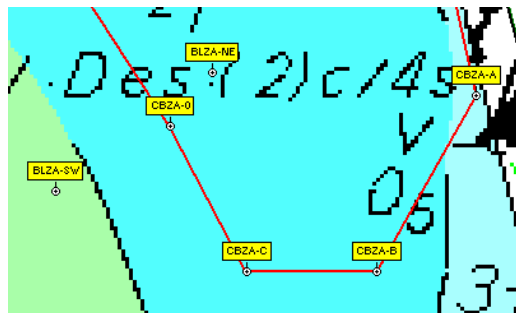


Así luce hoy

Entrada al canal “Cabeza de Buey”

En reunión mantenida con el Jefe del Área Dragado y Balizamiento del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Ing. Miguel Schnegelberger se nos informó acerca de la colocación de 2 balizas en la entrada al canal de Cabeza de Buey, siendo la posición de ambas las siguientes:

Baliza SW (sobre tierra): 38° 50' 24.90" Lat. S.; 062° 13' 35.76" Long. W. **Baliza NE:** 38° 50' 29.59" Lat. S.; 062° 13' 43.94" Long. W.



Por tal motivo, y para facilitar el ingreso, sugerimos a los navegantes programar en sus navegadores un punto intermedio que podría ser **38° 50' 27" Lat. S. y 062° 13' 38" Long. W.** (indicado en la imagen como CBZA-0). En rojo se muestra la ruta sugerida a partir de la Boya 29 Verde. Próximamente contaremos con la batimetría definitiva de todo el sector adyacente.

Sistema de vigilancia con cámaras de video

A fin de mejorar el control del ingreso y egreso de personas y vehículos, así como dar mayor seguridad a las embarcaciones estacionadas en el club, hemos incorporado un sistema de video-vigilancia con un equipamiento inicial de cuatro cámaras (dos de ellas apuntando a la entrada y la salida respectivamente). El monitor se encuentra instalado en la portería. Posee sistema de grabación de todos los eventos y alimentación mediante fuente de energía ininterrumpible.



Una de las cámaras

Imagen del monitor



Historias del Club: La Nueva Pluma
(Por Oscar Isa)

Esta nota es continuación de la publicada en el boletín Nº 48 del 19 de setiembre de 2012, titulada “*Historias del Club: La Vieja Pluma*” que se puede volver a leer haciendo clic en el siguiente enlace:

<http://www.cnbb.org.ar/documents/boletines/48.pdf>

Del artículo anterior: “.....Eso trajo como consecuencia que el CGPBB, además de la construcción del nuevo muelle y del traslado del malacate, motor, etc. se hiciera cargo de la construcción de un nuevo palo macho y todo el sistema de pluma...”

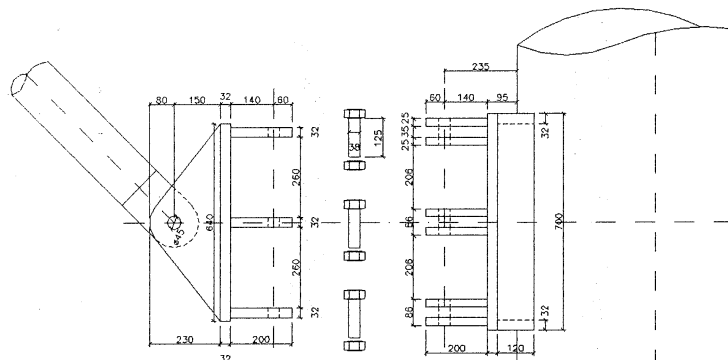


EL ARMADO DEL PALO MACHO: Aporté un caño que me había regalado la empresa Boskalis (en los '90) y que yo reservaba para instalar en Puerto Piojo como plataforma flotante para amarrar mi embarcación. Este caño era de 0,90 m. de diámetro, con 16 mm de espesor y 12 metros de largo, luego cortado a 9,50 m. Durante unos años lo tuvo prestado (los créditos fueron para el Club) la empresa Techint, constructora de Profertil, para poder cruzar, terraplén mediante, el arroyo que desemboca al lado del club.



El palo macho fue maquinado con herrajes que dibujamos con Francisco Bugatti que aportó su tremenda experiencia.

Teníamos el antecedente de la vieja pluma y multiplicamos todo por 2 o por 3. Los pernos de las poleas, que eran de 1" los diseñamos de 2", y así todo por el estilo. Una vez dibujados en borrador los hicimos verificar por el Ing. Enrique Adolfo Gil para que fueran aptos para levantar como mínimo 10 toneladas.



EL TRASLADO Y MONTAJE DEL PALO MACHO

Se utilizaron 2 grúas, una en tierra y otra a bordo de un pontón de la empresa Lavigne, constructora del muelle multipropósito.

Con esta última grúa se hizo el izado y posicionamiento sobre la plataforma de hormigón. Otro pontón más pequeño se usó para el traslado por agua.





Según los cálculos de ingeniería de la gente del consorcio, estaba previsto que se montara "apoyado" sobre la plataforma, con llenado de hormigón solamente hasta los 2 metros de altura, con armadura de 28 hierros de 25 cm. de diámetro cada uno (1"), previamente hormigonados en el piso de la plataforma. En las fotos se ven los hierros de 2 metros que quedarían dentro del caño.

El hormigón cubriría apenas los hierros, o sea 2 m. de altura. El resto del caño quedaría hueco, y soportaría un esfuerzo de 10 toneladas **autosoportado**, o sea sin riendas. Luego petitionamos al CGPBB y conseguimos que el caño fuera relleno completamente con hormigón, con una armadura interior de hierro.

EL CÁLCULO: El Ingeniero Gil, al verificar el cálculo, lo consideró como si fuera una columna de hormigón, despreciando el caño propiamente dicho. Como soy un poco exagerado, aproveché que el caño estaba en el suelo y le hice soldar 4 cáncamos donde posteriormente hicimos firmes 4 riendas de 5/8 de pulgada (por las dudas). Los cáncamos están, con respecto a la gancera, a 90° - 150° - 210° y 270°. Estas riendas tampoco se tuvieron en cuenta para el cálculo.

En resumen: El cálculo era de un caño con hormigón solamente hasta los 2 metros, sin riendas. Y lo que está instalado es eso mismo, pero completo de hormigón armado y el agregado de 4 riendas de acero. La estructura fue verificada —a nuestro pedido— para 10 toneladas. Tal vez si se le hubiera pedido al ingeniero que la verifique para más kilos también hubiera soportado el cálculo.

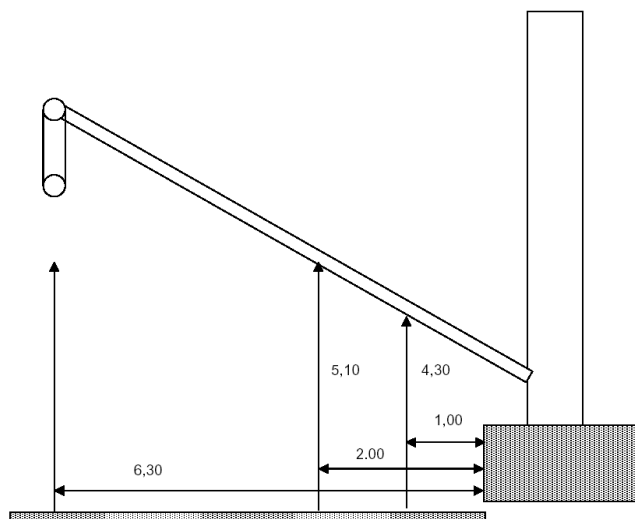
El caño ya descansa sobre la plataforma



LA PLUMA O PUNTAL: Hasta acá habíamos proyectado intuitivamente y después lo hacíamos verificar. Con la pluma o puntal el método fue al revés, le pedimos al ingeniero que determinara qué perfil había que usar para que aguantara 10 toneladas, trabajando a 45° y para que con 10 metros de longitud (casi el doble que la que teníamos antes) "pescara" un barco a 8 metros de distancia.

El resultado fue un caño Schedule 40 de 8" de diámetro y 8,18 mm de espesor. Según especificaciones soporta una compresión de casi 21 toneladas, lo que significa que podría levantar un peso de 13 toneladas.

DIMENSIONES QUE LIMITAN LA ESLORA DE BARCOS PARA IZAR Y ARRIAR



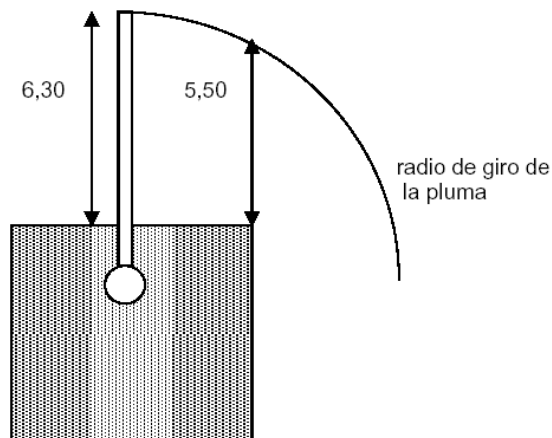
La distancia desde el macizo de la plataforma hasta la vertical del gancho es de 6,30 metros.

Esta (en teoría) sería la distancia máxima que tendría que haber desde donde se cuelga el barco hasta la popa.

Pero también se tiene que tener en cuenta la altura de la popa (o la parte más elevada del barco en la popa) sobre el suelo. La altura libre también está indicada en el gráfico.

Otro factor a tener en cuenta es la distancia al macizo de la plataforma, cuando el barco va desplazándose en el aire. La distancia mínima para que no pegue la popa en el esquinero, si mantenemos el barco paralelo al viaducto es de 5,50 m.

Esto es relativo pues se puede girar el barco en el aire y sacarlo o entrarlo en forma "no paralela" al viaducto.



EL VIADUCTO; Otra parte que integra el conjunto "Guinche" es el viaducto por el cual se llega a la zona de izado y arriado. Está construido con 12 pilotes metálicos (acero X42) de un diámetro exterior = 407 mm., espesor = 8 mm. La distancia entre pilotes (en el sentido longitudinal del viaducto) es de 7 metros. La distancia entre pilotes (en el sentido transversal del viaducto) es de 4 metros. En el proyecto original, los pilotes serían de caños de hierro huecos. Solicitamos y obtuvimos que éstos se rellenaran con hormigón, lo cual estaría agregando un factor de resistencia adicional. Uniendo los pilotes en el sentido longitudinal se instalaron perfiles IPN36, de 36 cm. de altura. La luz máxima es de 7 metros. El cerramiento horizontal se efectuó mediante losetas pre armadas de 0,10 a 0,12 m. de espesor, colocadas en sentido transversal y apoyadas sobre los perfiles IPN36.

El viaducto fue calculado aplicándose el mismo criterio que se tuvo en cuenta cuando se planificó el traslado del guinche por cesión de terrenos al CGPBB: mantener la operatividad con barcos de 5 toneladas. Cualquiera que tenga un poco de memoria, pensará que si el viaducto de madera que teníamos antes, con rieles clavados en el barro y pilotes de madera, aguantaba 5.000 kilos, esto que tenemos ahora tiene que aguantar muchísimo más.

No sabemos cuál es la limitante en el viaducto: si los pilotes (no lo creo), las vigas longitudinales de hierro doble T de 36 cm (tampoco creo) o la losa superior (me inclino a pensar que ahí está el problema). Algunos ingenieros a los que consulté me dijeron que se efectuó el cálculo para 5.000 kilos apoyados en forma puntual en el centro de la losa. Otros me dijeron que no es así, que no fueron tan generosos y se distribuyó el peso en 4 puntos (como si fueran las ruedas de un tráiler). **Conclusión:** el viaducto es una limitante, no para el izado, sino para los kilos que se quieran transportar. A simple vista aguanta un montón, pero no sabemos cuánto.

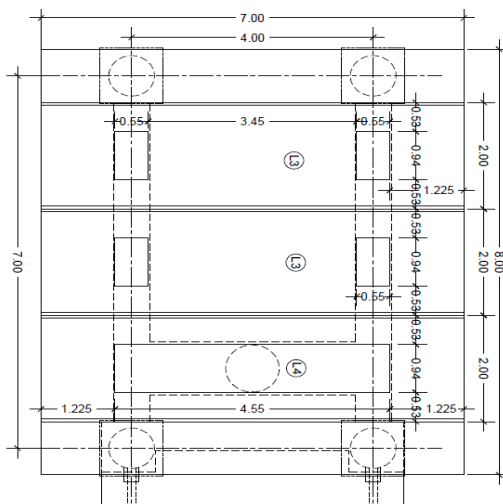
Teóricamente la carga máxima se podría obtener si las ruedas del tráiler se apoyaran sobre los perfiles “doble T” de 36 cm. que unen los pilotes y soportan la losa. El viaducto tiene 5 metros de ancho, y la separación de los perfiles de 36 cm. (apoyados sobre los pilotes) es de 4 metros, que sería la distancia ideal entre ejes de un tráiler. Quedarían solo 50 cm. de cada lado con lo cual se aumentaría el riesgo de que el tráiler se vaya al agua con barco y todo.

CONCLUSIONES

Hice el proyecto y la dirección de obra de la nueva pluma. Se decía por ahí (con un poquito de maldad) que yo estaba haciendo un guinche para levantar mi barco... ¡Era cierto!. Lo malo hubiera sido que el ejecutor de proyecto hubiera tenido un barco más chico. El club probablemente ahora tendría una pluma para solo 5 toneladas...

No trabajé solo. Consulté a todos los que se me cruzaron, pero recibí valiosísimo aporte de los empleados del club. Ellos, especialmente Eduardo (el turco) Takla y Benito Bahamonde, me transmitieron la experiencia y yo puse la cara y la espalda para llevar a cabo todas las sugerencias que me hicieron. Si tuviera que revisar, arreglar, redimensionar, re proyectar, o lo que sea relacionado con el sistema de izado de embarcaciones del club, nunca dejaría de consultar a los empleados, y a Francisco Bugatti.

La información citada y demás documentación técnica fue digitalizada y se encuentra en la Secretaría del club a disposición de los socios que quieran estudiar la problemática del guinche.



Como el título lo indica, el tema fue “La Nueva Pluma”. Y repasé los elementos que se incorporaron como “nuevos”. Un desarrollo más completo debería contemplar el análisis de los demás componentes del sistema de izado a saber: **malacate, motor, caja reductora, cable y polea**. Pero como dice Osvaldo “Oso” Marcucci, *eso... ya es otra historia!*.
