

ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DINÁMICO DE UNA EMBARCACIÓN PESQUERA EN EL MAR PERUANO

AUTOR:

Yarín Achachagua, Anwar Julio anwaryarin@yahoo.es
Yarín Achachagua, Yasser Hipólito yhya_20_1@hotmail.com

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA FACULTAD DE INGENIERÍA MECÁNICA ESPECIALIDAD DE INGENIERIA NAVAL

RESUMEN

El presente trabajo describe la metodología utilizada para predecir el comportamiento presentado por una embarcación de desplazamiento cuando esta navega en determinada condición de mar. Es importante que el ingeniero naval determine este comportamiento en la fase de proyecto de la embarcación, porque de esta forma puede evaluar efectos perjudiciales para el desempeño de esta, como por ejemplo la emersión del propulsor, embarque de agua en la cubierta, slamming y excesivas aceleraciones verticales.

Los efectos perjudiciales descritos anteriormente son predecidos a través de los espectros de respuesta de la embarcación para una determinada condición de mar y para un determinado movimiento. El procedimiento utilizado para la obtención de los Espectros de Respuesta consiste en la superposición del Operador de Respuesta Unitaria en olas regulares de la embarcación para un determinado movimiento (RAO) y el Espectro de Energía de Pierson- Moskowitz utilizado para representar una determinada el mar en una determinada condición. El Operador de Respuesta Unitaria de la embarcación fue determinado utilizando un programa de Dinámica de Navíos basado en la Teoría de las Rebanadas (Strip Theory) y las diversas condiciones de mar consideradas fueron caracterizadas utilizando datos meteorológicos como la altura significativa (Hs) y periodo medio (Tm) de las olas, siendo estos datos importantes en la generación del Espectro de Energía para determinado estado de mar.

Son mostrados resultados del comportamiento de una embarcación pesquera operando en diversas condiciones típicas del litoral peruano. Los efectos perjudiciales fueron determinados y se evaluó su severidad en el desempeño de la embarcación a través de criterios de diseño.

1- Introducción

El presente estudio, muestra el análisis del comportamiento de un buque pesquero en nuestro mar. Para dicho fin se hará uso de los conceptos de la Dinámica del Buque. Asimismo se empleará el software Ship Motion and Sea Load Computer Program desarrollado por Naval Ship Research and Development Center.

2- Planteamiento del problema

En nuestro país la industria de la Construcción Naval juega un rol importante en el diseño y fabricación. Existen astilleros que no realizan un diseño adecuado debido a que no consideran muchos de los efectos que mostraremos a continuación en su diseño.

3-Fundamento teórico

3.1-Programa Ship Motion and Sea Load

Computer

Debido a que para poder usar este software y entender adecuadamente cada uno de los resultados que este proporciona es necesario conocer a cabalidad en que teorías esta fundamentado este software que fue desarrollado por NSRDC.

3.2-Teoría de fajas

La respuesta de un barco moviéndose en un fluido que a su vez contiene el efecto del oleaje es un fenómeno muy complejo, pues contiene la interacción entre la dinámica del barco, la hidrodinámica del fluido, la coexistencia en dos medios muy diferentes, fluido y gas, y el efecto extra del oleaje. Debido al gran coste de producción de un barco, es interesante poder hacer un estudio teórico del comportamiento de este a priori. Para ello se ha desarrollado toda una teoría, la teoría de franjas o fajas. Esta teoría obtiene los coeficientes de unas ecuaciones lineales que generan un

comportamiento muy semejante al comportamiento real del barco.

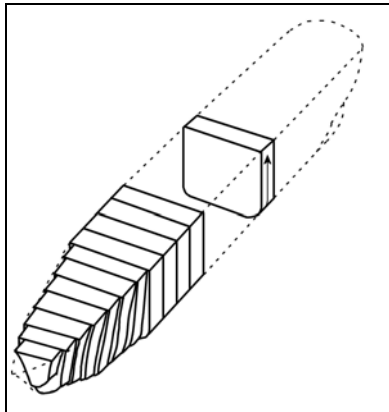


figura1 Casco del buque representado por un número finito de fajas.

Además los cálculos teóricos permiten ampliar el rango de estudio, incluso realizar experimentos que en el barco real o en la maqueta son difíciles de conseguir. El estudio teórico se realizó sobre oleaje regular y se extrapola a mares irregulares basándonos en que el mar irregular es una composición de olas regulares. Un barco moviéndose con una velocidad media, sin ningún tipo de sujeción, enfrentándose a un oleaje posee seis grados de libertad, tres de traslación y tres de rotación, como se muestra en la figura 1.

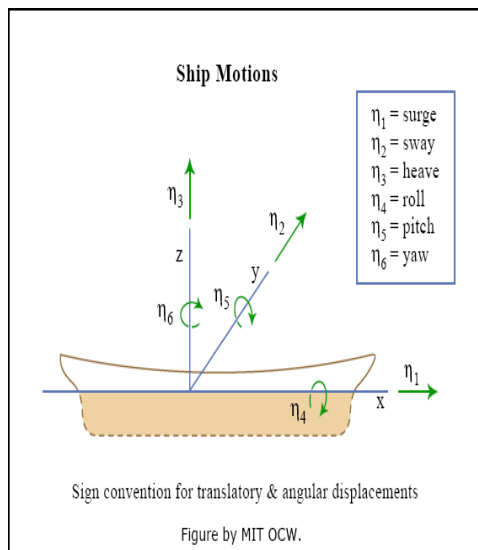


figura2

El sistema de referencia que vamos a tomar será el mismo que el del CEHIPAR, para el convenio de signos utilizaremos los ejes de la mano derecha. Para referirnos a los diferentes movimientos utilizaremos tanto la nomenclatura española como la inglesa:

- **Surge:** Avance del barco, positivo hacia adelante. Normalmente se trabajará con modelos linealizados en torno a una velocidad. Debido a las fluctuaciones en la velocidad, el barco va a estar por delante o por detrás del punto esperado si navegase a velocidad constante. Esta desviación es lo que denominaremos surge.
- **Sway:** Desplazamiento lateral, lo consideraremos positivo hacia babor, izquierda.
- **Heave:** Arfada o altura del barco, positivo hacia arriba.
- **Roll:** Escora o balanceo lateral del barco, positivo es hundir la parte derecha del barco, estribor, rotación respecto a eje X.
- **Pitch:** Cabeceo vertical del barco; positivo hundir la proa, rotación respecto a eje Y.
- **Yaw:** Guiñada o Cabeceo horizontal del barco; positivo girar hacia la izquierda, rotación respecto a eje Z.

No se contemplarán los grados de flexión del barco por complicar excesivamente el problema y no ser muy importante en el estudio que se quiere realizar. Estos grados de libertad conllevan seis ecuaciones diferenciales no lineales de movimiento, acopladas entre si. Si se considera un barco simétrico por babor y estribor, entonces las ecuaciones se pueden desacoplar en dos grupos, incluso se pueden aproximar por ecuaciones lineales. Un grupo lo constituye el movimiento longitudinal: surge, heave y pitch. El otro grupo se encarga del movimiento lateral del barco: sway, roll y yaw. Nos quedaremos con las ecuaciones del movimiento longitudinal al ser este el que queremos controlar.

Vamos a utilizar dos sistemas de referencia, uno denominado ejes tierra "Earth" cuyo origen se encuentra fijo en tierra y a la altura de la línea de aguas tranquilas, coincidiendo en dirección la velocidad del barco y el eje X, y otro denominado ejes cuerpo "Body" que se encuentra fijo al centro de gravedad del barco y en continua orientación con él. El ángulo que forman la velocidad de avance del oleaje con respecto a la velocidad del barco, μ , será 180° cuando el barco se encuentre las olas en sentido contrario.

El comportamiento del buque cuando esta en el mar tendrá una relevancia importante con la incidencia de las olas por donde navegara el buque , algunas de estas serán:

- Resistencia estructural .
- Estabilidad.
- Movimiento.
- Velocidad y potencia.

- Incidencia de agua en cubierta.
- Impacto contra las olas.

Cuando las olas inciden con el buque este tiene que responder con una buena resistencia estructural. El buque tiene que tener una buena estabilidad desde su diseño para soportar condiciones críticas cuando este entre en contacto con las olas. En cuanto a los movimientos del buque, si estos movimientos son excesivos serán indeseados sobre todo cuando los buques lleven pasajeros, por lo cual se requieren de un confort. En cuanto a la velocidad y la potencia las olas causaran que la resistencia al avance aumente por consiguiente la velocidad de avance del buque disminuye, además producirán condiciones desfavorables para el sistema de propulsión.

La incidencia de agua en la cubierta dependerá del francobordo y de la altura mínima de proa. El impacto de proa producirá lo que se conoce como SLAMING, que se refiere al impacto de la proa con las olas, este efecto tendrá importancia relevante de entre 10 % a 25 % de la eslora entre perpendicular.

3.2-Incidencia del buque con la ola

Cuando nos referimos a las olas que se producen en el mar nos referimos a olas que tienen una característica de ola gravitacional regular; esto quiere decir que son olas producidas y formadas por gravedad, mareas altas y mareas bajas. Estas olas están caracterizadas por su periodo (T) y frecuencia (Wo)

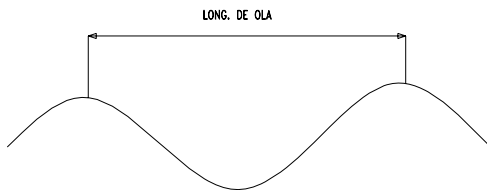


figura3
periodo(T), frecuencia(Wo), longitud de ola(λ)

$$\lambda = \frac{2\pi g}{W_o^2}$$

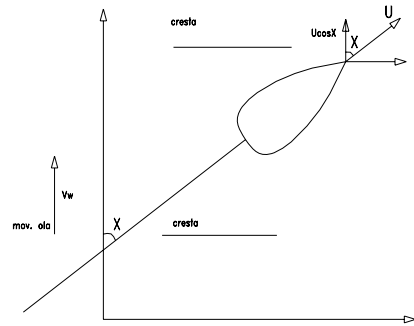


figura 4
X : Angulo entre la velocidad del buque y la velocidad de la ola

Del grafico anterior se puede observar que la velocidad relativa entre el buque y la ola esta dado por:

$$V_w - U \cos X$$

Por otro lado también el podemos decir que el tiempo requerido para que el buque alcance la próxima cresta (Te). Este tiempo esta dado por la siguiente relación básica.

$$T_e = \frac{\lambda}{V_w - U \cos X} \dots\dots\dots (1)$$

También se sabe que :

$$W_e = \frac{2\pi}{T_e} \dots\dots\dots (2)$$

$$V_w = \frac{\lambda}{T} = \frac{2\pi g}{W_o^2 T}$$

Remplazando (1) en (2)

$$W_e = \frac{2\pi(V_w - U \cos X)}{V_w T}$$

Ordenando los términos teniendo en cuenta la relación (3)

$$W_e = (W_o) \left(1 - U \frac{W_o \cos X}{g} \right) \dots\dots\dots (4)$$

La relación (4) nos representa la frecuencia de encuentro del buque con las olas.

En la figura siguiente se observa la consideración principalmente de este estudio la consideración de un mar de proa.

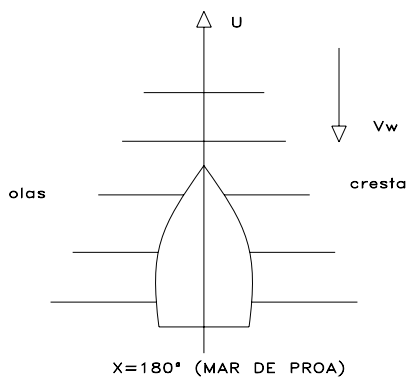


figura5

3.3-Características de las olas en el mar

La característica más importante de las olas oceánicas es su irregularidad esto en el espacio y en el tiempo. Para los cálculos de *seakeeping*, el estado del mar mantiene sus características estadísticas, esto es estadísticamente estacionario.

3.4-Seakeeping

Este efecto se da cuando ocurren en el buque embarque de agua por la proa, golpe de la proa con el mar (SLAMING), efecto de aceleraciones especialmente verticales debido al HEAVE y PITCH, en puntos críticos a lo largo de la eslora del buque, pérdidas de velocidad. Debido a la resistencia adicional existente en olas y debido a reducciones voluntarias, rotación en vacío del motor; debido a la inmersión del propulsor

3.5-Generación de las olas

Las olas son generadas por la interacción entre el viento y la superficie del agua, esto a través de:

- Fuerzas de fricción entre los dos fluidos.
- Campo de presión local que cambia en espacio y tiempo.
- Si las olas son de corta amplitud luego la propagación y dispersión de olas es gobernado por el principio de superposición.
- El estado del mar resulta por múltiples interacciones entre el viento y la superficie libre, que varía en espacio y tiempo.

3.6-Respuestas verticales

- En términos prácticos la alta frecuencia es un problema como las bajas frecuencias, las fuerzas externas son denominadas por fraude-krilov fuerzas restauradoras.

- En cuanto al movimiento de las olas ACRO frecuencias de encuentro allí podrá ser problemas con una alta respuesta irreal.
- En general la teoría de franjas da buenos resultados del movimiento vertical del buque.
- Referente al movimiento de roll la viscosidad húmeda es importante y una buena estimación de este coeficiente es esencial.
- Predicción del momento flector vertical y la fuerza cortante son satisfactorios para el gran coeficiente de bloque del buque.

Para coeficiente de bloque pequeño el método es no viable a representar el asimétrico del momento flector vertical.

3.7-Respuestas horizontales

- En general uno puede expresar una teoría de franjas pudiendo no ser buenos para las respuestas verticales.
- Desde allí son fuerzas no restauradoras la buena estimación de la radiación y difracción de fuerzas todavía para pequeñas frecuencias es importante.

3.8-Comentarios finales

- Este capítulo presenta con frecuencia soluciones para el problema de los movimientos y cargas estructurales inducidas a buques que avanzan en olas armónicas.
- La solución está basada en la teoría de franjas que aproxima el medio lineal 3D reduciéndolo a 2D alrededor de cruce de secciones.
- Los efectos de la velocidad a proa son introducidas en un muy simplificado modo y cuenta solo al ángulo de ataque del casco con el flujo hacia el infinito.
- Las simplificaciones son:
 - El casco es muy delgado el vector normal a la superficie del casco es 2D
 - La frecuencia de oscilación es alto.

La incidencia de las olas y los movimientos son de pequeñas amplitudes.

4.1-Análisis en Mar Irregular

Para empezar este análisis se debe seleccionar el Estado de Mar que refleja la cantidad de energía y su distribución entre las olas componentes presentes y que están incidiendo sobre la embarcación. En este caso, se ha considerado realizar el análisis para los Estados de Mar 2, 3, 4 y 5, cuyas características se muestran en la tabla 1.

Tipo de mar	T (s)	Lw (m)	Hs (m)	Lw/Lpp	Lw/Hs	Hs (pies)
2	2.9	13.131	0.427	0.429	30.771	1.4
3	4	24.981	1.006	0.816	24.836	3.3
4	5.1	40.610	1.859	1.327	21.842	6.1
5	5.7	50.727	2.438	1.658	20.803	8

Tabla 1

Donde:

Lw = Longitud de la Ola

Hs = Altura significativa de la Ola

T = Periodo

El análisis desarrollado se realizó siguiendo el criterio de la Tabla 2.

DESPLAZAMIENTO	VELOCIDAD
100% 401.7TON	8 nudos
	11 nudos
75% 301.27TON	8 nudos
	11 nudos

Tabla 2

Además se considero que el ángulo de incidencia del buque con las olas será de 180, o igualmente llamada seahead.

Para describirlo analíticamente, se escogió entre varios espectros matemáticos al de la ITTC ec5, el cual está basado en un único parámetro que es la altura significativa de la ola, cuya función básica es determinar el valor de dos constantes A ec6 y B ec7.

$$S_{\eta}(\omega) = (A/\omega^5) * \text{EXP}(-B/\omega^4) \dots(5)$$

Donde A y B se definen de la siguiente manera:

$$A = 8.1 * 10^{-3} * g^2 \dots(6)$$

$$B = 3.11/H1/3^2 \dots(7)$$

H1/3 = Altura significativa de la Ola

g = aceleración de la gravedad

Como resultado de la aplicación del espectro

matemático seleccionado se obtuvo el Espectro de Mar en función de la frecuencia de olas, para así poder determinar su Espectro de Mar modificado en función de la frecuencia de encuentro, cuyas representaciones gráficas se muestran en la figura 6.

Espectro del Mar - ITTC

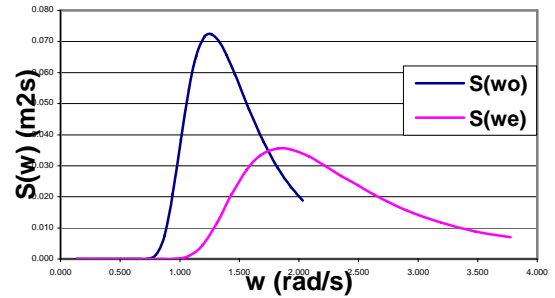


Figura 6: Para un análisis realizado con un estado de mar 3, 8 nudos y 75% de su desplazamiento.

A continuación se calcula el espectro de respuesta ec8, producto del cuadrado de la amplitud de respuesta por unidad de amplitud de ola incidente, multiplicado por el espectro de olas incidentes.

$$S_w(\omega) = (W^2) * S_{\eta}(\omega) \dots(8)$$

Siendo sus resultados mostrados en forma gráfica en las figuras 7 y 8, para los movimientos del buque de HEAVE y PITCH respectivamente.

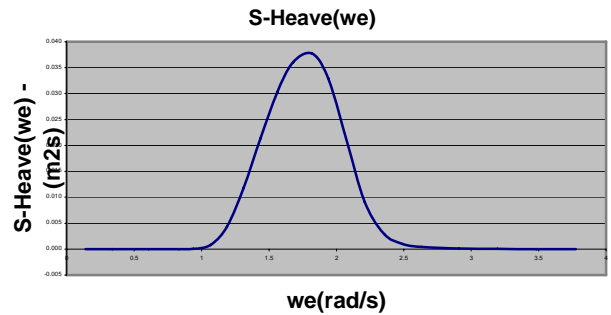


Figura 7: Para un análisis realizado con un estado de mar 3, 8 nudos y 75% de su desplazamiento.

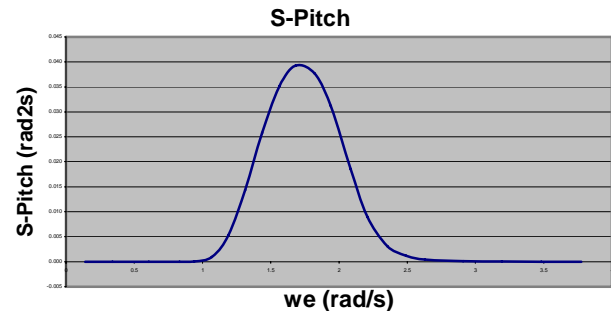


Figura 8: Para un análisis realizado con un estado de mar 3, 8 nudos y 75% de su desplazamiento.

Como parte de nuestro cálculo se determinaran las áreas bajo las curvas de los espectros de respuestas que se puedan obtener, para ello se hace uso de la siguiente expresión:

$$m_n = \int \omega^n S(\omega) d\omega \dots (9)$$

Donde:

m_n = área de la curva del espectro de respuesta

4.2-Calculo de los Movimientos del Buque

Las funciones que definen el movimiento del buque para los movimientos de heave y pitch, las cuales tienen como centro de coordenadas el centro de gravedad del buque y son desarrolladas para describir el movimiento vertical de un punto ubicado a una distancia x_i del C.G. , tienen la siguiente forma:

$$\mathfrak{Z}_{vi} = \mathfrak{Z} - \chi_i \cdot \theta$$

$$\text{Heave: } \mathfrak{Z} = \mathfrak{Z}_o \cdot \cos(w_e \cdot t - \gamma_{\mathfrak{Z}}) \dots (10)$$

$$\text{Pitch: } \theta = \theta_o \cdot \cos(w_e \cdot t - \gamma_{\theta}) \dots (11)$$

De la suma de las funciones 10 y 11 obtenemos la función resultante que describe el movimiento vertical total del buque queda definido en ec12.

$$\mathfrak{Z}_v = \mathfrak{Z}_{vo} \cdot \cos(w_e \cdot t - \gamma_v) \dots (12)$$

Donde:

$$\mathfrak{Z}_{vo} = \sqrt{\mathfrak{Z}_o^2 + (x_i \cdot \theta_o)^2 - 2\mathfrak{Z}_o \cdot x_i \cdot \theta_o \cdot \cos(\gamma_{\mathfrak{Z}} - \gamma_{\theta})}$$

$$\gamma_v = \arctan \left[\frac{\mathfrak{Z}_o \cdot \text{sen} \gamma_{\mathfrak{Z}} - x_i \cdot \theta_o \cdot \text{sen} \gamma_{\theta}}{\mathfrak{Z}_o \cdot \cos \gamma_{\mathfrak{Z}} - x_i \cdot \theta_o \cdot \cos \gamma_{\theta}} \right]$$

Así mismo la ecuación que define el movimiento relativo del buque queda definida con la siguiente expresión:

$$\mathfrak{Z}_{vR} = \mathfrak{Z}_{vi} - h(x, t)$$

Donde:

h = Ecuación que define el movimiento de la superficie del Mar

$$h = h_a \cdot \cos(k_e \cdot x_i - w_e \cdot t) \dots (13)$$

\mathfrak{Z}_{vi} = Ecuación que define el movimiento del buque para un punto ubicado en x_i

$$\mathfrak{Z}_{vi} = \mathfrak{Z}_{vo} \cdot \cos(w_e \cdot t - \gamma_v) \dots (14)$$

de las ecuaciones 13 y 14 obtenemos la expresión representativa del movimiento relativo del buque \mathfrak{Z}_{vR} .

$$\mathfrak{Z}_{vR} = \mathfrak{Z}_{vRo} \cdot \cos(w_e \cdot t - \gamma_{vR})$$

Donde:

$$\mathfrak{Z}_{vRo} = \sqrt{\mathfrak{Z}_{vo}^2 + h_a^2 - 2\mathfrak{Z}_{vo} \cdot h_a \cdot \cos(\gamma_v - k_e \cdot x_i)}$$

$$\gamma_{vR} = \arctan \left[\frac{\mathfrak{Z}_{vo} \cdot \text{sen} \gamma_v - h_a \cdot \text{sen} k_e \cdot x_i}{\mathfrak{Z}_{vo} \cdot \cos \gamma_v - h_a \cdot \cos k_e \cdot x_i} \right]$$

4.3-Calculo de la probabilidad de embarque de agua

Para determinar la probabilidad de embarque de agua ec15 se debe determinar primero los valores de las áreas bajo las curvas de los espectros de movimiento m_{oS} y la del área correspondiente al espectro de aceleración m_{2S} haciendo uso de ec9.

$$p\{\mathfrak{Z}_{vR} \geq f\} = e^{-\frac{(f')^2}{2m_{oS}}} \dots (15)$$

Donde:

f = francobordo

m_{oS} = Área del espectro de movimiento relativo

Además se calcula el periodo característico de pitch con la siguiente formula:

$$T \approx T_{\theta} = 2\pi \sqrt{\frac{2m_{oS}}{2m_{2S}}}$$

Por ultimo para obtener el número de embarques de agua por hora se recurre a la siguiente relación:

$$N_T = \frac{P}{T} \cdot 3600$$

Donde:

P = Probabilidad de embarque

T = Periodo característico de pitch

4.4-Probabilidad de Emersión del Propulsor

La probabilidad de embarque de agua se calcula de la siguiente expresión:

$$p\{\mathfrak{S}_{vR} \geq t\} = e^{-\frac{(t)^2}{2m_{os}}} \dots(16)$$

Donde:

t = distancia del extremo superior del propulsor a la superficie del agua

m_{os} = Área del espectro de movimiento relativo

4.5-Aceleración Vertical del Buque

Se determina la aceleración vertical del buque como resultado de la segunda derivada de la ecuación de movimiento del buque ec12 respecto del tiempo para una determinada posición a lo largo de la eslora del buque.

$$\mathfrak{S}_v'' = -w_e^2 \cdot \mathfrak{S}_{vo} \cdot \cos(w_e t - \gamma_v)$$

Donde:

w_e = Frecuencia de encuentro

\mathfrak{S}_{vo} = Amplitud del movimiento del buque

γ_v = Angulo de desfase total

4.6-Probabilidad de Slamming

la probabilidad de slamming es calculada de la suma de la probabilidad de emersión del propulsor ec16 y la probabilidad de que la amplitud de la velocidad relativa exceda la velocidad limite de slamming ec17.

$$p\{v \geq v_o\} = e^{-\frac{(v_o)^2}{2m_{2s}}} \dots(17)$$

Donde:

v_o = Velocidad limita de Slamming

m_{2s} = Área bajo el espectro de velocidad relativa

La probabilidad de slammming resulta de la suma de las ecuaciones 16 y 17.

$$p\{slam\} = e^{-\left(\frac{(v_o)^2}{2m_{2s}} + \frac{(t)^2}{2m_{os}}\right)}$$

4.7-Probabilidad de degradación de la perfomancia humana

Esta es la representación de la reducción del comfort que como consecuencia de su incremento dificulta el desarrollo de las labores de las personas abordo, siendo esta su ecuación representativa:

$$SM = (3.087 + 1.392 \cdot \left[\ln\left(\frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{m_{2s}}{m_{os}}}\right) \right]^2) \cdot m_{4s}^{0.715}$$

Donde:

m_{os} = Área del espectro de movimiento total

m_{2s} = Área bajo el espectro de velocidad total

m_{4s} = Área bajo el espectro de velocidad total

SM = Magnitud subjetiva

5-Resultados Obtenidos

Las tablas del 3 al 18 muestran las probabilidades, que resultado de nuestro análisis, siguiendo el criterio mostrado en la Tabla2. Así también la tabla19 muestra las probabilidades de degradación de la perfomancia humana para el mismo criterio.

Finalmente se muestra la tabla20 con los resultados de la probabilidad de superar el criterio de aceleración para un punto ubicación a 87.1% de la eslora.

6-Conclusiones y Recomendaciones

Obtuvimos diversos espectros matemáticos como el espectro de movimiento buque, movimiento relativo del buque respecto a la superficie del mar, el espectro de respuestas del buque en heave y pitch de los cuales obtuvimos la información necesaria para desarrollar el análisis propuesto y de esta manera determinar el Seakeeping del buque durante la etapa previa de diseño.

De los resultados obtenidos podemos concluir que el este buque pesquero presentara un comportamiento adecuado frente a los estados de mar mas leves y estará en el limite de los criterios de diseño ante niveles superiores.

7-Bibliografía

- (1)Edwar Lewis, Principles of Naval Architecture
- (2)K. J. Rawson, Basic Ship Theory
- (3)Rameswar Bhattacharyya, Dynamics of Marine Vehicles

Tabla3 Análisis para estado de Mar 2, 8 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.008	3.44	m	5%	-783.87274	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.009	0.187	m	5%	-1.99992621	13.53%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	0.063	0.15	g	5%	-17.1130444	0.00%
SLAMMING	mo-zrel	0.008	3.44	m	2%	-783.87274	0.00%
	mo-vzrel	0.057	1.49	m/s		-19.4271467	

Tabla4 Análisis para estado de Mar 2, 8 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.008	2.48	m	5%	-392.146139	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.008	1.147	m(distancia d	5%	-77.4798275	0.00%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	0.008	0.15	g	5%	-127.722226	0.00%
SLAMMING	mo-zrel	0.008	2.48	m(calado)	2%	-392.146139	0.00%
	mo-vzrel	0.101	1.61	m/s(v. limite)		-12.8412724	

Tabla5 Análisis para estado de Mar 2, 11 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.006	3.44	m	5%	-1003.28516	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.007	0.187	m(distancia d	5%	-2.58422485	7.55%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	0.055	0.15	g	5%	-19.8364469	0.00%
SLAMMING	mo-zrel	0.006	3.44	m(calado)	2%	-1003.28516	0.00%
	mo-vzrel	0.064	1.49	m/s(v. limite)		-17.4233573	

Tabla6 Análisis para estado de Mar 2, 11 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.008	2.48	m	5%	-405.545871	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.008	1.147	m(distancia d	5%	-80.6792749	0.00%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	0.009	0.15	g	5%	-125.680921	0.00%
SLAMMING	mo-zrel	0.008	2.48	m(calado)	2%	-405.545871	0.00%
	mo-vzrel	0.138	1.61	m/s(v. limite)		-9.41003785	

Tabla7 Análisis para estado de Mar 3, 8 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.345	3.44	m	5%	-17.143282	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.250	0.187	m(distancia d	5%	-0.06989502	93.25%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	2.413	0.15	g	5%	-0.44869165	63.85%
SLAMMING	mo-zrel	0.345	3.44	m(calado)	2%	-17.143282	0.00%
	mo-vzrel	1.362	1.49	m/s(v. limite)		-0.81610426	

Tabla8 Análisis para estado de Mar 3, 8 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Áreas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Áreas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.274	2.48	m	5%	-11.2283372	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.202	1.147	m(distancia d	5%	-3.25749424	3.85%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	1.105	0.15	g	5%	-0.97971562	37.54%
SLAMMING	mo-zrel mo-vzrel	0.274 1.029	2.48 1.61	m(calado) m/s(v. limite)	2%	-11.2283372 -1.26212814	0.00%

Tabla9 Análisis para estado de Mar 3, 11 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Áreas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Áreas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.307	3.44	m	5%	-19.28099	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.218	0.187	m(distancia d	5%	-0.08011343	92.30%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	2.908	0.15	g	5%	-0.37235224	68.91%
SLAMMING	mo-zrel mo-vzrel	0.307 1.467	3.44 1.49	m(calado) m/s(v. limite)	2%	-19.28099 -0.75760581	0.00%

Tabla10 Análisis para estado de Mar 3, 11 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Áreas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Áreas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	0.235	2.48	m	5%	-13.0629562	0.00%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.153	1.147	m(distancia d	5%	-4.29145978	1.37%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	1.166	0.15	g	5%	-0.92888896	39.50%
SLAMMING	mo-zrel mo-vzrel	0.235 1.123	2.48 1.61	m(calado) m/s(v. limite)	2%	-13.0629562 -1.15602508	0.00%

Tabla11 Análisis para estado de Mar 4, 8 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Áreas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Áreas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.300	3.44	m	5%	-4.54983038	1.06%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.660	0.187	m(distancia d	5%	-0.02650373	97.38%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	6.370	0.15	g	5%	-0.1699522	84.37%
SLAMMING	mo-zrel mo-vzrel	1.300 3.804	3.44 1.49	m(calado) m/s(v. limite)	2%	-4.54983038 -0.29215656	0.79%

Tabla12 Análisis para estado de Mar 4, 8 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Áreas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Áreas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.383	2.48	m	5%	-2.22353045	10.82%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.797	1.147	m(distancia d	5%	-0.82518411	43.82%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	4.562	0.15	g	5%	-0.23734175	78.87%
SLAMMING	mo-zrel mo-vzrel	1.383 3.512	2.48 1.61	m(calado) m/s(v. limite)	2%	-2.22353045 -0.36958891	7.48%

Tabla13 Análisis para estado de Mar 4, 11 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.278	3.44	m	5%	-4.63021174	0.98%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.687	0.187	m(distancia d	5%	-0.02544619	97.49%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	8.988	0.15	g	5%	-0.12045215	88.65%
SLAMMING	mo-zrel	1.278	3.44	m(calado)	2%	-4.63021174	0.76%
	mo-vzrel	4.443	1.49	m/s(v. limite)		-0.2501405	

Tabla14 Análisis para estado de Mar 4, 11 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.376	2.48	m	5%	-2.23530903	10.70%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.777	1.147	m(distancia d	5%	-0.84713269	42.86%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	6.174	0.15	g	5%	-0.1753446	83.92%
SLAMMING	mo-zrel	1.376	2.48	m(calado)	2%	-2.23530903	7.81%
	mo-vzrel	4.127	1.61	m/s(v. limite)		-0.31455644	

Tabla15 Análisis para estado de Mar 5, 8 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.898	3.44	m	5%	-3.11730375	4.43%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.820	0.187	m(distancia d	5%	-0.02133174	97.89%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	7.920	0.15	g	5%	-0.13669069	87.22%
SLAMMING	mo-zrel	1.898	3.44	m(calado)	2%	-3.11730375	3.53%
	mo-vzrel	4.928	1.49	m/s(v. limite)		-0.22553792	

Tabla16 Análisis para estado de Mar 5, 8 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	2.146	2.48	m	5%	-1.43312287	23.86%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	1.088	1.147	m(distancia d	5%	-0.60484797	54.62%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	6.207	0.15	g	5%	-0.17441155	84.00%
SLAMMING	mo-zrel	2.146	2.48	m(calado)	2%	-1.43312287	18.24%
	mo-vzrel	4.833	1.61	m/s(v. limite)		-0.26860367	

Tabla17 Análisis para estado de Mar 5, 11 nudos de velocidad y al 75% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	1.898	3.44	m	5%	-3.1173383	4.43%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	0.886	0.187	m(distancia d	5%	-0.01973151	98.05%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	11.501	0.15	g	5%	-0.09413549	91.02%
SLAMMING	mo-zrel	1.898	3.44	m(calado)	2%	-3.1173383	3.66%
	mo-vzrel	5.852	1.49	m/s(v. limite)		-0.18994478	

Tabla18 Análisis para estado de Mar 5, 11 nudos de velocidad y al 100% de su desplazamiento.

PROBABILIDADES	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada
EMBARQUE DE AGUA	mo-zrel	2.189	2.48	m	5%	-1.40499807	24.54%
EMERSIÓN DEL PROPULSOR	mo-Zprop	1.125	1.147	m(distancia c	5%	-0.58485628	55.72%
ACELERACIONES EN LA PROA	mo-actotal	8.802	0.15	g	5%	-0.12300612	88.43%
SLAMMING	mo-zrel	2.189	2.48	m(calado)	2%	-1.40499807	19.62%
	mo-vzrel	5.804	1.61	m/s(v. limite)		-0.22366766	

Tabla19 Resultados de las Probabilidades de degradación de la performancia humana

Tipo de Mar	Velocidad	Desplazamiento	Magnitud	Criterio	Probabilidad
			Subjectiva	Limite	Calculada
Tipo de Mar 2	8 nudos	75%	0.13	10	1.3
	8 nudos	100%	0.14	10	1.4
	11 nudos	75%	0.10	10	1.0
	11 nudos	100%	0.12	10	1.2
Tipo de Mar 3	8 nudos	75%	2.40	10	24.0
	8 nudos	100%	2.20	10	22.0
	11 nudos	75%	2.11	10	21.1
	11 nudos	100%	1.90	10	19.0
Tipo de Mar 4	8 nudos	75%	6.77	10	67.7
	8 nudos	100%	7.54	10	75.4
	11 nudos	75%	6.37	10	63.7
	11 nudos	100%	7.21	10	72.1
Tipo de Mar 5	8 nudos	75%	9.28	10	92.8
	8 nudos	100%	10.69	10	106.9
	11 nudos	75%	8.81	10	88.1
	11 nudos	100%	10.36	10	103.6

Tabla20 Resultados de Probabilidad para superar el criterio de aceleración a 87.1% de la Eslora total.

Tipo de Mar	Velocidad	Desplazamiento	Areas de Espectros		NO EXCEDER	Unidades	Criterios Probabilidad Limite	Areas	Probabilidad Calculada (%)
Tipo de Mar 2	8 nudos	75%	mo-actotal	0.053	0.15	g	5%	-20.528	0%
		100%	mo-actotal	0.007	0.15	g	5%	-163.333	0%
	11 nudos	75%	mo-actotal	0.046	0.15	g	5%	-23.764	0%
		100%	mo-actotal	0.0066	0.15	g	5%	-163.591	0%
Tipo de Mar 3	8 nudos	75%	mo-actotal	2.0373	0.15	g	5%	-0.531	59%
		100%	mo-actotal	0.9002	0.15	g	5%	-1.203	30%
	11 nudos	75%	mo-actotal	2.4701	0.15	g	5%	-0.438	65%
		100%	mo-actotal	0.9539	0.15	g	5%	-1.135	32%
Tipo de Mar 4	8 nudos	75%	mo-actotal	5.4133	0.15	g	5%	-0.200	82%
		100%	mo-actotal	3.7598	0.15	g	5%	-0.288	75%
	11 nudos	75%	mo-actotal	7.6902	0.15	g	5%	-0.141	87%
		100%	mo-actotal	5.125	0.15	g	5%	-0.211	81%
Tipo de Mar 5	8 nudos	75%	mo-actotal	6.749	0.15	g	5%	-0.160	85%
		100%	mo-actotal	5.136	0.15	g	5%	-0.211	81%
	11 nudos	75%	mo-actotal	11.501	0.15	g	5%	-0.094	91%
		100%	mo-actotal	7.3355	0.15	g	5%	-0.148	86%