

Teoria żeglowania

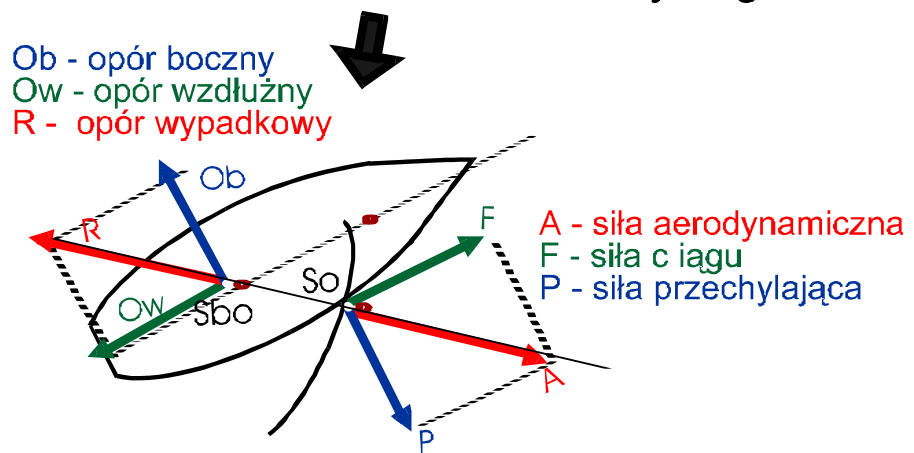
Zrównoważenie żaglowe.

Zrównoważenie żaglowe jachtu – występuje wtedy gdy jacht płynie ustalonym kursem (bez tendencji do skręcania) ze sterem w pozycji 0 czyli płetwa sterowa ustawiona jest w diametralnej jachtu. Uzyskuje się taki stan poprzez odpowiednie ustawienie żagli.

Gdy nie można uzyskać stabilnego kursu ze sterem w pozycji 0 poprzez odpowiednie ustawienie żagli i jacht wykazuje tendencje do ostrzenia bądź odpadania. Mówimy, że jacht jest nawietrzny (ostrzy) lub zawietrzny (odpada).

Jacht **jest zrównoważony** gdy siła aerodynamiczna **A** przyłożona w środku ożaglowania **So** i siła oporów hydrodynamicznych **R** przyłożona w środku bocznego oporu **Sbo** kadłuba leżą na tej samej prostej.

Jacht w ruchu zrównoważony żaglowo

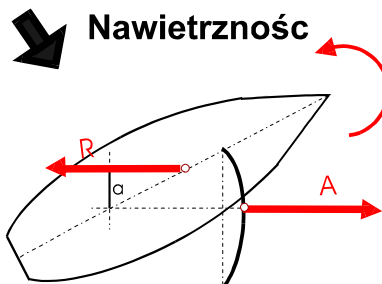


Środek ożaglowania i środek oporu bocznego leżą na jednej prostej (siły A i R nie powodują momentu obrotowego - równoważą się)

Środek oporu bocznego leży przed środkiem ożaglowania

Nawietrzność.

Jeżeli przesuniemy środek ożaglowania w stronę rufy lub środek bocznego oporu w stronę dziobu powstanie moment obrotowy wywołujący skręt jachtu w stronę wiatru – jacht stanie się nawietrzny.



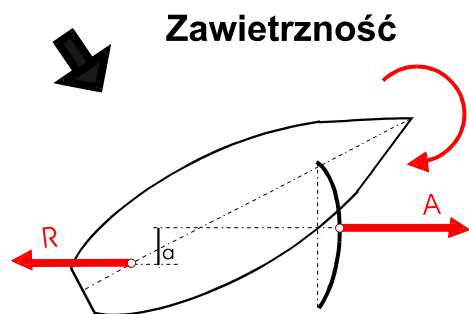
nawietrzność wywołuje :

- wyluzowanie fok
- przegłębienie dziobu
- podniesienie płetwy sterowej
- wybranie grota
- pochylenie lub przesunięcie masztu w kierunku rufy

Środek oporu bocznego leży za środkiem ożaglowania

Zawietrzność.

Jeżeli przesuniemy środek ożaglowania do przodu lub środek bocznego oporu do tyłu, powstanie moment obrotowy wywołujący skręt jachtu od wiatru – jacht stanie się zawietrzny.



zawietrzność wywołuje :

- wyluzowanie grota
- przegłębienie rufy
- podniesienie miecza
- wybranie fok
- przesunięcie lub pochylenie masztu w kierunku dziobu