

Vitorlázás elmélete

TARTALOMJEGYZÉK

<u>B</u>	Bevezetés
<u>T</u>	Tanulási tanácsok
<u>1</u>	A vitorlás kishajók építőanyagai
<u>1.1</u>	A fa
<u>1.2</u>	A fémek (acél, alumínium)
<u>1.3</u>	A műanyagok
<u>2</u>	A vitorlás kishajók szerkezeti felépítése
<u>2.1</u>	A hajótest
<u>2.1.1</u>	Svertes (uszonyos) hajók
<u>2.1.2</u>	Tökesúlyos hajók

2.2 BORDAALAKOK, TESTFORMÁK

A bordakeresztmetszet alapján megkülönböztethetők szögletes és ívelt bordametszetű hajók. Amennyiben a palánkolás deszka-, lécs- vagy lemez palánkolású, mindenképpen szükséges a merevítés biztosítása érdekében gerinc, keresztbordázat, hosszbordázat, orrtőke, fartükrő vagy fartőke alkalmazására, majd ezt követően a fedélzettel együtt jön létre egy "dobozszerkezet", amely már megfelelően merev rendszert hoz létre. A bordametszetre utaló felosztást ugyanúgy alkalmazhatjuk fa, fém ill. műanyag, valamint tökesúlyos és uszonyos hajók esetében is.

A kieléréknél jellemző, hogy a tökesúly miatt a bordázat mélyen le van építve, hiszen a rárögzített súlyt a lehető legmélyebbre kell helyezni, a jobb hatásfok miatt.

A kormányzás a felület "törésével" történik. Az építés történelmi áttekintésnél látható, hogy a fejlődés során egyre inkább előtérbe kerül a koncentrált nedvesített laterál felület, a kormányfelület követi a tökesúly "előre vándorlását". A fartükrőre rögzített, kiellen támasztott elég nagy felületű kormánylapot gyorsabb hajóknál kisebb felületű tengelyes kormánylap váltja. A tökesúly hátsó élére vagy későbbiekben egy ún. szkegre tömített, csapágyazott cső (tönkcső) van rögzítve, a csőben futó kormánytengely elfordulásakor jön létre a kormányzás.