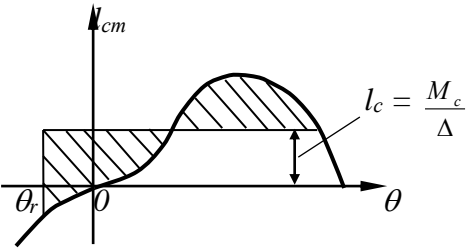
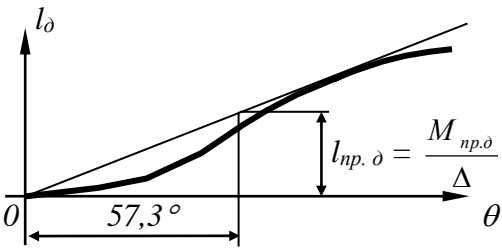
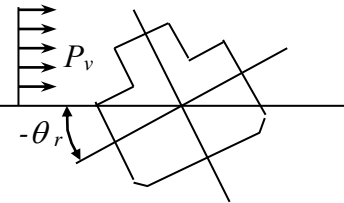
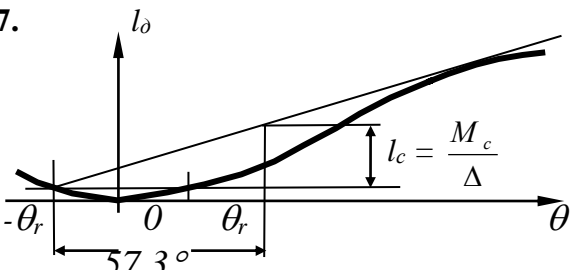
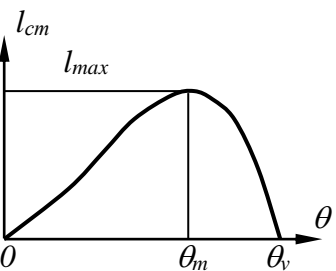
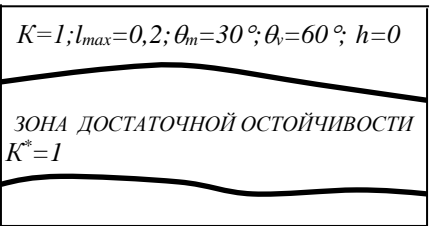


85. Предельный динамический кренящий момент на диаграмме динамической остойчивости
86. Динамический опрокидывающий момент судна, испытывающего качку, на ДСО (из критерия погоды)
87. Динамический опрокидывающий момент судна, испытывающего качку, на ДДО (из критерия погоды)
88. Расчетная схема определения опрокидывающего момента в критерии погоды
89. Физический смысл и формула расчета критерия погоды
90. Влияние водоизмещения на обеспечение остойчивости судна по критерию погоды
91. Параметры, определяющие величину кренящего момента от шквала
92. Нормативные требования к диаграмме статической остойчивости
93. Критерий ускорения
94. Допустимая метацентрическая высота
95. Условия достаточной остойчивости судна
96. Диаграмма контроля остойчивости

<p>86.</p> 	<p>85.</p> 
<p>88. Воздействие опрокидывающего момента на судно в критерии погоды осуществляется со стороны борта, на который судно наклонилось</p> 	<p>87.</p> 
<p>90. При увеличении водоизмещения судна с соблюдением геометрического подобия восстанавливающий момент растет быстрее, чем кренящий момент от ветра. Поэтому остойчивость крупных судов обеспечивается легче</p>	<p>89. Одновременно учитывает влияние на судно шквала и качки. Определяется отношением опрокидывающего момента к кренящему <math>K=M_c/M_v</math>. Если <math>K</math> больше или равен 1, то судно, испытывающее качку, способно выдержать расчетный шквал</p>
<p>92.</p> <p><math>l_{max}=0,20\text{м} (L\geq 105\text{м})</math></p> <p><math>l_{max}=0,25\text{м} (L\leq 80\text{м})</math></p> <p><math>\theta_m \geq 30^\circ</math></p> <p><math>\theta_v \geq 60^\circ</math></p> 	<p>91. 1. Площадь парусности <math>A_v</math>.</p> <p>2. Возвышения центра парусности над ватерлинией <math>z_v</math>.</p> <p>3. Интенсивность ветрового давления <math>p_v</math>, определяемая по району плавания и величине <math>z_v</math>: <math>M_v = p_v A_v z_v</math></p>
<p>94. Минимальная исправленная начальная МЦВ, при которой выполняются все нормативные требования к остойчивости судна.</p> <p><b>Остойчивость считается обеспеченной, если расчетная МЦВ не меньше допустимой</b></p>	<p>93. <math>K^* = \frac{0,3}{a_{расч}} \geq 1,0</math></p> <p>- отношение допустимого ускорения бортовой качки (0,3g) к расчетному ускорению <math>a_{расч}</math>. Ограничивает излишнюю остойчивость</p>
<p>96.</p> <p><math>z_g</math></p> <p><math>K=1; l_{max}=0,2; \theta_m=30^\circ; \theta_v=60^\circ; h=0</math></p> <p>ЗОНА ДОСТАТОЧНОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ <math>K^*=1</math></p>  <p><math>h</math></p> <p><math>\Delta</math></p>	<p>95. 1. Критерий погоды <math>K \geq 1,0</math>;</p> <p>2. Удовлетворены требования к ДСО;</p> <p>3. Начальная исправленная МЦВ <math>\geq 0</math>;</p> <p>4. Критерий ускорения <math>K^* \geq 1,0</math>;</p> <p>5. Учтено обледенение и дополнительные требования к остойчивости;</p> <p>6. Непотопляемость обеспечена</p>