**Krængningsprøve**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Skib: |  | Kendingsbogstaver: |  |
| Forsøg afholdt i: |  | Dato: |  |
| Længde pp: |  | Vandets vægtfylde: |  |
| Bredde moulded: |  | Vind og sø: |  |
| Dybde moulded: |  | Bemærkninger: |  |
| U.K køl-BL (positiv over BL): |  |  |  |
| Styrlastighed: |  |  |  |

**Dybgange under prøve**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| For | V. dybgsmrk. | SB |  | Dybgang FP |  | Dybgang middel | Dybgang middel | Trim |
|  | UK køl | BB |  | UK køl |  | UK køl | Over BL | ex styrlastighed |
| Agt | V. dybgsmrk. | SB |  | Dybgang AP  UK køl |  |  |  |  |
| BB |  |
|  | UK køl |  |  |  |  |
| Fribord ved |  | STB= |  | |  | | | |
|  |  |  |
| Fribord ved |  | BB = |  | |
|  |  |  |

Hvis der ikke er dybgangsmærker, måles fribordet for, agter og midtskibs. Desuden skal linjetegning vedlægges:

Fig. 1

LPP

F.P.

A.P.P

B.L.

B.L.

Fra linjetegning: Dybgang FP = Middelgang over BL:

Dybgang AP =

Krængningsvægte (w) Pendul (min. 2)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Vægt nr. | Vægt t | Tp. fra AP | | C.G. from AP | |
| 1 |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pendul Nr. 1 | L = | m |
| Pendul Nr. 2 | L = | m |

Krængningsforsøg (min. 4) Skift. dist (a) Bemærk: tan Ø > 0,025<0,040

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Vægt | Dist. | Pendul 1 | | | Pendul 2 | | |
| Forsøg nr. | Retning STB-BB | Ton | Meter | Udslag mm | Middel | Tan Ø | Udslag mm | Middel | Tan Ø |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  |

Tan Ø middel =

Beregning af deplacement:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Deplacement ved vægtfylde 1.025 x aktuel vægtfylde = |  | x |  | = |  |
| 1.025 | 1.025 | | |  | |

|  |
| --- |
| Korr. for. trim: (vedlæg beregning) = |

|  |
| --- |
| Deplacement (W) = |

Bemærk: Hvis trimmet under krængningsprøven er mere end 1,5% af LPP, så skal Depl. og KMT beregnes på et godkendt stabilitetsprogram.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Deplacement (vedlæg programresultaterne) | = |  |  |
| KMT (fra programberegning) | = |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ­­­  GM=  w . a = \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  W . tan Ø | = |  |  | B- G = MCT x Trim =  Depl. |  |
| KMT fra tabel el. programberegning | = |  |  | AP – G = |  |
| KG incl. evt. frie overflader | = |  |  |  |  |
| Evt. korrektion for frie overflader | = |  |  | Vedlæg beregning |  |
| KG excl. evt. frie overflader | = |  |  |  |  |

Beregning vedlægges hvis frie overflader !

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Vægt i ton | KG | Moment | AP-G | Moment |
| Skib (aktuel) |  |  |  |  |  |
| Vægt som skal fratrækkes |  |  |  |  |  |
| Vægt som skal tilføjes |  |  |  |  |  |
| Letskib |  |  |  |  |  |

Bemærkninger

Underskrift dato: Sted Autoriseret operatør