

Штормовая мореходность корабля (вычислительный эксперимент) Vessel on Stormy Waves (computational experiment)

236039 Калининград, Калининградское мореходное училище, Судоводительское отделение. ул. Мореходная, 3
190121 Ленинград, Ленинградский кораблестроительный институт, Кораблестроительный факультет, кафедра гидромеханики. ул. Логманская, 3
690095 Владивосток, Дальневосточный государственный технический университет, кафедра теории и проектирования корабля. ул. Пушkinsкая, 10
191186 Санкт-Петербург, Российское научно-техническое общество судостроителей им. Алексея Николаевича Крылова. Невский проспект, 44
198504 Старый Петергоф, Санкт-Петербургский государственный университет, факультет Прикладной математики – процессов управления, Университетский проспект, 35
кафедра компьютерного моделирования и многопроцессорных систем,

Объединенный комплекс математических моделей и вычислительных алгоритмов по теории корабля «Hull» и мореходный вычислительный эксперимент «Vessel»¹

— ориентированы на мореходные изыскания в ходе этапов проектирования океанского флота повышенной штормовой мореходности;

— на опытовую апробацию цифровой модели действующего корабля в навигационной практике обоснования эффективных или комфортных режимов хода в условиях интенсивного волнения;

— интерактивное управление опытовым экспериментом полезно штурманской службе корабля в качестве тренажера для практического освоения методов эффективного штормового судовождения, с включением вариантов маневрирования корабля в сложных навигационных и особых гидрометеорологических условиях.

Вычислительный эксперимент настроен на проведение испытаний ходкости и качки в реальном масштабе времени с проектными размерными и динамическими характеристиками корабля. В процессе моделирования возможно изменение аппликаты центра тяжести (метацентрической высоты) и осадки. Интерактивная установка курса и скорости хода активизирует перекладку руля с изменением тяги движителей по условиям тихой воды, что сообразует штормовую ходкость и рыскание, включая дельфинирование, захваты корпуса или брочинг.

Морское волнение в акватории вычислительного эксперимента возбуждается с помощью трёх перенастраиваемых групповых структур, с возможностью достижения предельной крутизны и высоты гребней штормовых трохидальных волн. *Все гребни волн представляются чисто подвижными (прогрессивными), что верно для моделирования по принципу «ближе опасности», но всё же, на море экстремально высокие гребни считаются отчасти стоячими, что актуально для хорошей морской практики, и будет внедрено в вычислительный эксперимент сразу по обоснованию математической модели.*

Оглавление

Hull – обводы корпуса, теория корабля и волнообразование	3
<i>Цифровой теоретический чертеж и таблицы ординат корабля</i>	<i>5</i>
<i>Графическая визуализация корпуса корабля и применение вычислительных процедур....</i>	<i>6</i>
<i>Аналитические обводы для отработки ключевых характеристик формы корпуса</i> <i>корабля.....</i>	<i>8</i>
<i>Кривые элементов теоретического чертежа и диаграммы остойчивости в</i> <i>диапазонах осадок интенсивной вертикальной качки</i>	<i>10</i>
<i>Вычисление интенсивности корабельного волнообразования и волнового</i> <i>сопротивления движению корабля на тихой воде.....</i>	<i>12</i>
Vessel – вычислительный эксперимент и практика штормового мореходства	15
<i>Краткие определения математических моделей</i>	<i>15</i>
<i>Информационная консоль и графические окна визуализации мореходности корабля в</i> <i>штормовом море, интерактивное управление вычислительным экспериментом....</i>	<i>18</i>
<i>Управление ходом и курсом корабля</i>	<i>23</i>
<i>«Аксометрический вид корабля и профилей морских волн»</i>	<i>25</i>
<i>«Корабль и трогоидальные штормовые структуры морских волн»</i>	<i>30</i>
<i>Предустановка условий опытовых испытаний в штормовой мореходности корабля..</i>	<i>32</i>
<i>Результаты опытовых мореходных экспериментов.....</i>	<i>37</i>
Использованные литературные источники	42
<i>Авторское наследие настоящих корабельных изысканий:</i>	<i>43</i>

Hull – обводы корпуса, теория корабля и волнообразование

Цифровой моделью геометрии корпуса сберегается преимущество в решении традиционных задач теории корабля, корабельной гидромеханики, с изначальной ориентацией на вычислительные эксперименты в области мореходности в условиях интенсивного штормового волнения. Обводы корпуса с элементами общекорабельной архитектуры создаются с использованием геометрических прорисовок на традиционных теоретических чертежах корпуса корабля, формализуемых с помощью таблиц плазовых ординат и дополняемых абсциссами контуров штевней с транцевыми расширениями.

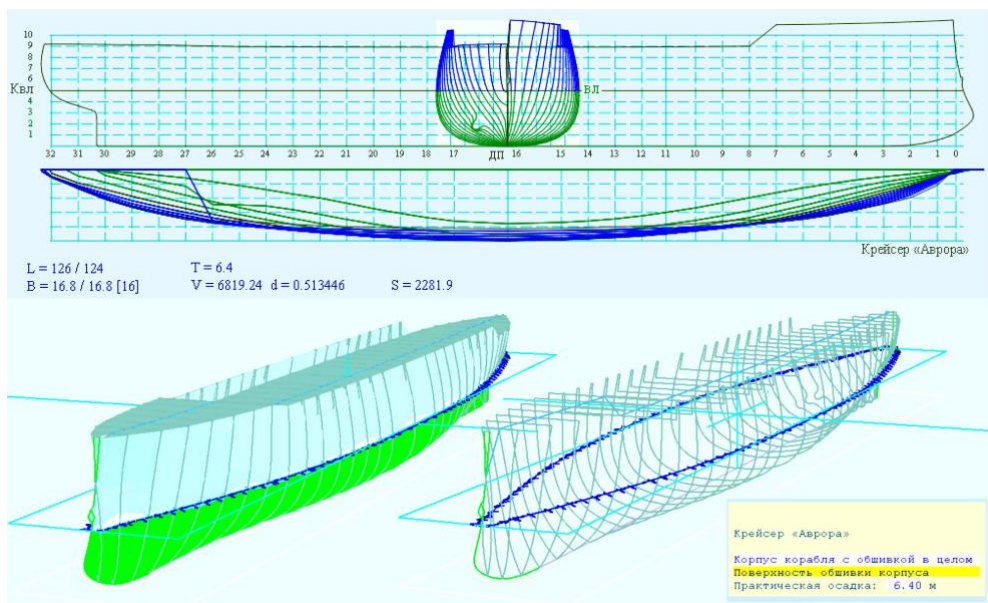


Рис. 1. Изображение по цифровой модели крейсера «Аврора», выполненной с помощью числовых последовательностей для шпангоутов и штевней. Отсчёты абсцисс шпангоутов ведутся от кормы в нос, ординат – от основной линии к палубе. Три проекции теоретического чертежа на верхнем рисунке подготовлены в программе «Hull», аксонометрические проекции – в программе «Vessel».

Регуляризованные последовательности шпаций и точек в контурах шпангоутов, дополняемые очертанием диаметральной плоскости, служат ускоренной выборке ординат для вычисления объемных и поверхностных интегралов с учётом быстро меняющейся посадки корпуса корабля в условиях интенсивной качки при движении по склонам и между гребнями морских волн большой высоты. Местоположение шпангоутов отмечается от кормы в нос,

опорные точки кривых на шпангоутах и штевнях отсчитываются от киля вверх до палубного ширстрека, с оконтуриванием фальшбортов, палубных надстроек и других крупных элементов общекорабельной архитектуры.

Относительно малое количество шпангоутов и интерполирующих точек (**Рис. 1**), тем не менее, позволяет с удовлетворительной точностью аппроксимировать гладкую поверхность бортовой обшивки, что минимально необходимо для оценочных расчётов в теории корабля, так же как и в проведении адекватных прямых вычислительных экспериментов по моделированию ходкости, мореходности и безопасности штормового мореплавания.

Варианты корпусов судов систематизированы в составе базы данных цифровых теоретических чертежей «**Vessel**» [14], зарегистрированной в Роспатенте Санкт-Петербургским государственным университетом. Исходные оригиналы теоретических чертежей в основном оцифровывались по копиям в традиционных кораблестроительных проекциях, и либо являются либо авторскими [4], либо выбраны из материалов научных кораблестроительных конференций, и ограниченно рекомендуются для использования в основе навигационных тренажеров по штормовому маневрированию; в целях академических исследований и оценочных изысканий на этапах проектирования новых кораблей и судов повышенной штормовой мореходности.

Поверочным программным комплексом выступает система управления базой данных «**Hull**» [5] Сахалинского государственного университета, в которой все расчёты по теории корабля выполняются в строгом соответствии с общепринятыми [1] (историческими) методиками. Базой данных поддерживаются и иные цифровые модели корпуса, которые по необходимости здесь же конвертируются к обновленному формату. Программа «**Hull**» обеспечивает расчеты водоизмещения, смоченной поверхности, центров объема и коэффициентов полноты, выполняемых непосредственно при визуализации всех трёх проекций формы корпуса.

В интерактивном режиме возможно построение двух вариантов аналитических обводов, а также проведение аффинных преобразований формы корпуса. В отдельных окнах выполняются вычисления и построение кривых элементов теоретического чертежа (гидростатических кривых); а также расчеты и построение диаграмм остойчивости при различных осадках; дополнительно реализовано построение кривых волнового и остаточного сопротивления движению корабля на тихой воде с использованием трёх авторских методик.

Цифровой теоретический чертеж и таблицы ординат корабля

Выбранная цифровая модель позволяет опираться на проверенные методики теории корабля и корабельной гидромеханики, что важно для обоснования корректности новых вычислительных экспериментов в сопоставлении многочисленными историческими сериями кораблестроительных расчётов, включая материалы бортовой корабельной документации и результаты ранее систематизированных экспериментов в опытовых бассейнах и мореходных испытаниях в открытом море.

// Блок описания и технической информации по судну (в начале: // или ;)			
1. Признак формата (▲=0x1E _(alt+30)) и название в угловых скобках < ... >			
2. N M – длина таблицы плазовых ординат и номер мидельшпангоута			
3. L B T Δt – размерения корпуса (длина, ширина, осадка и погружение)			
{n} – количество точек на теоретическом контуре	4. n { z x ... } – абсциссы контура ахтерштевня в функции аппликата		
	5. n { z y ... } – ординаты ширины транца		
	{ x } – абсциссы местоположения шпангоутов (от кормы в нос)	6. n x { z y ... } – плазовые таблицы формируются контурами кривых с аппликатами и ординатами точек на шпангоутах с отсчётами от основной линии корпуса. Совпадение точек отмечает линии словов борта.	
		7.+N n { z y ... } – ординаты утолщения форштевня и бульба	
		8.+N n { z x ... } – абсциссы контура форштевня	
Характеристики корпуса: (водоизмещение, смоченная поверхность, полнота)			
Подпись - дата последнего форматирования			

Рис. 2. Структура текстового формирования числовой таблицы ординат корпуса корабля, с доопределениями граничных контуров штевней и транцевых расширений.

Числовой формат базы данных «Vessel» изначально ориентировался на оцифровку традиционных теоретических чертежей корабля напрямую по копиям на бумаге. Формализованное описание геометрии корпуса корабля представляется строковыми записями, включающими название и размерения корпуса корабля, с последовательным описанием кормовой оконечности, полной таблицы плазовых ординат, и затем – форштевня (Рис. 2).

Контуры шпангоутов начинаются от основной килевой линии или межкорпусного подволока катамарана (z_{min}) в диаметральной плоскости (y=0), с замыканием через верхние точки (z_{max}) палубы или судовых надстроек. Штевни представляются однозначными функциями абсцисс (x) по аргументу от аппликата (z), дополняемые ординатами (y) для транцевых расширений по аналогии с

замкнутыми контурами теоретических шпангоутов ($y(z(x))$). Величина ΔT – погружение используется в случае оцифровки таблицы ординат не от основной плоскости, а, например – от конструктивной ватерлинии. Это же величина полезна для указания начального погружения корпуса, например в вычислительных экспериментах с подводной лодкой (автоматическое управление глубиной хода ещё в разработке).

При включении цифровой модели корпуса в базу данных в комментариях описываются необходимые тактико-технические и исторические данные о корабле, а также расчетные водоизмещение, площадь смоченной поверхности, коэффициент общей полноты корпуса, дата и время создания файла с моделью обводов и формы корпуса.

Преимуществом выбранного цифрового формата видится относительная простота и компактность компоновки исходных данных, которые могут быть подготовлены и впоследствии отредактированы в качестве текстовых строк таблицы плазовых ординат шпангоутов, дополняемые контурами штевной с транцевыми расширениями.

Графическая визуализация корпуса корабля и применение вычислительных процедур

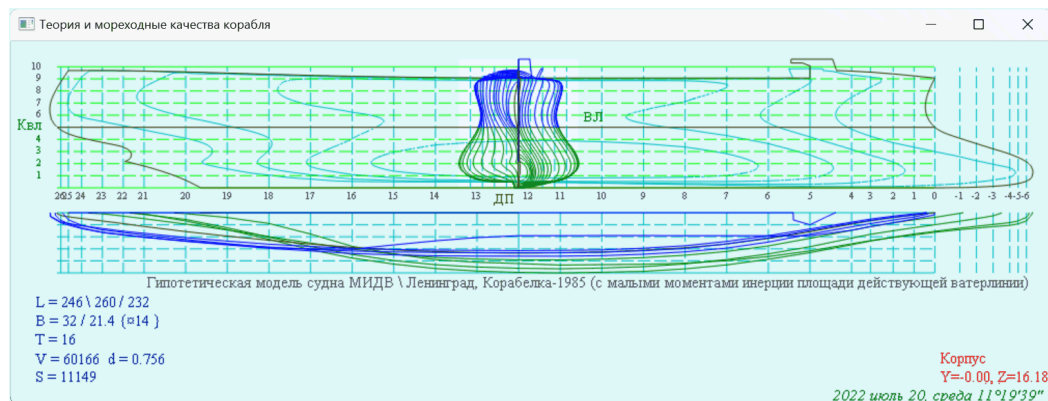


Рис. 3. Образцовая экспериментальная модель корпуса гипотетического корабля с уменьшенными моментами инерции площади действующей ватерлинии (МИДВ), и со смещенным в нос центром величины подводного объема. В 1985 г. модель участвовала в мореходных испытаниях [1] в опытовом бассейне кафедры теории корабля Ленинградского кораблестроительного института под руководством профессора Александра Николаевича Холодилина

Программа «Hull» единственным параметром принимает текстовый файл с цифровой моделью корпуса корабля «*.vsl».

При неудаче, в текущую директорию будет записан, и сразу же считан файл-образец² «Hull.vsl» с изначальной цифровой моделью [1] корпуса МИДВ-1985 (Рис. 3).

На экране прорисовываются три проекции теоретического чертежа, ординаты, аппликаты и абсциссы которого считываются подвижным курсором в нижних красных строках справа. В левой нижней части приводятся размерности корпуса, водоизмещение, коэффициент общей полноты и площадь смоченной поверхности обшивки корпуса на заданной осадке.

На основном экране доступна справка <F1>, где упоминаются операции записи <F2>/считывания <F3> нового корпуса; <F4> аффинные преобразования размерностей или построение двух вариантов аналитических корпусов; а также вызов процедур для расчетов гидростатики и остойчивости <F5>; и три модели вычислений волнового <F8–F9> и остаточного сопротивления <F7> воды движению корабля.

Для прорисовки контуров шпангоутов по команде: <Пробел> возможно задействование сглаживания сплайн-функциями, или использование отрезков прямых с отметками концевых точек. Перемасштабирование чертежей: <Ввод> – в пропорциях относительно ширины активного графического окна.

<F2 – Ship Hull Digital Loft> – запись цифровой модели корпуса из оперативной памяти во внешний файл. Запрашивается новое имя, в котором по умолчанию предлагаются цифры даты и времени: «тгммдд-ччмм.vsl».

При запросе на считывание нового цифрового теоретического чертежа: <F3 – Choice hull from 'vsl' file or Esc to MIDV ship> – также открывается стандартное окно файловой системы для выбора файлов с расширением «*.vsl». При отказе от считывания нового файла происходит автоматическое

Hull Обводы, гидростатика и остойчивость корабля + волновое сопротивление.

F1 краткая справка
F2/F3 запись/считывание корпуса
F4 Математическая аналитика
F5 Гидростатика + остойчивость
Волнообразование и ходкость
F7 от «Штормовой мореходности»
F8 из Корабелки + А.Н.Шебалов
F9 ++ остаточное от А.Ш.Готман

<Enter> масштаб по ширине окна
<Space> шпангоуты сплайн\линии
<Esc>/<ctrlC> завершение

² в формате кафедры конструкции судов ЛКИ (©1985 Игорь Владимирович Степанов).

формирование и считывание файла-образца «Hull.vsl» для гипотетического корпуса МИДВ-85 (Рис. 3).

Пропорциональные трансформации корпуса и ссылки на построение аналитических обводов собраны в меню <F4> – «Математическая аналитика».

Аналитические обводы корпуса

1 – на степенных функциях

2 – синусно-показательных

<<аффинная трансформация>>

X: 1.000 Y: 1.000 Z: 1.000

В нижней строке задаются коэффициенты трансформации по трём координатным осям, которые приводятся в действие при «вводе» с клавиатуры или отметке мышкой строки «аффинная трансформация».

Аналитические обводы для отработки ключевых характеристик формы корпуса корабля

Две аналитические модели формы корпуса подготавливаются во вложенных меню: «1 – на степенных функциях» и «2 – синус экспоненциальных» функциях.

Ординаты корпуса $Y(z, x)$ на «степенных функциях» (Рис. 4) образуют

Корпус, построенный на степенных функциях

Шпангоуты $P_z = 6.0$

Ватерлинии $P_x = 3.0$

Заострение $C_x = 0.50 \in [0 \div 1]$

Борт $K_p = 1.00$ развал >1 >завал

плавно-монотонные обводы, с полнотой определяемой показателями степеней P_x , P_z ; с заострением на штевнях по косинусоиде с параметром $C_x \in [0 \div 1]$ – заострением до полной синусоиды при $C_x = 1$; и образованием развала борта в средней части корпуса при $K_p > 1$ или завала при $K_p < 1$.

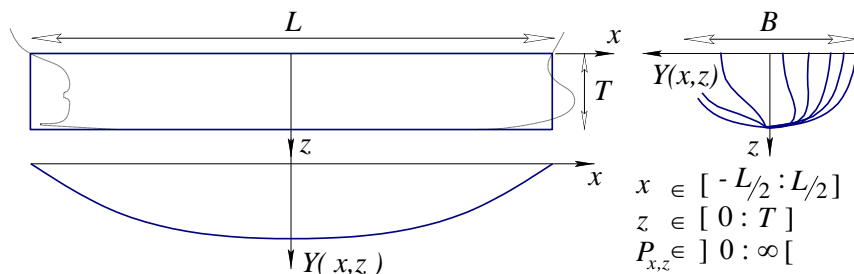


Рис. 4. Размерения аналитической модели формы корпуса корабля

$$Y(z, x) = B \cdot (1 - |2x/L|^{P_x}) \cdot \cos(C_x \cdot \pi/2) \cdot (1 - |z/T|^{P_z}) \cdot (1 + (1 - K_p) \cdot z)/2,$$

где B – ширина корпуса.

Полнота ватерлинии оценивается как: $\alpha = P_x/(1 - P_x)$; для мидельшпангоута это: $\beta = P_z/(1 - P_z)$, и коэффициент общей полноты $\delta = \alpha \cdot \beta$ (без учета заострений ватерлинии и завала/развала бортов).

Ассиметричные относительно миделя обводы создаются с использованием «синусоидально-показательных функций», которые охватывают многообразие обводов от полной синусоиды до бульбовой капли, расширяющейся до формы подводного «крыла ската».

Показатели степени в алгоритме сопрягаются по принадлежности к носовой P_s и кормовой P_a оконечностям корпуса. Небольшая корректировка аппликаты носового бульбового расширения выполняется с помощью параметра T_s . С помощью параметра K_s применяется аналогичный развал $K_s > 1$ или завал борта $K_s < 1$ в средней части корпуса.

Синусоидально-показательные функции

Параметры обратной полноты: $P \in [0 \div \infty]$

$P > 10$ косинусоиды

$1 < P < 5$ бульбовые ватерлинии

$P \approx 1$ каплеобразность

$P < 0.5$ к форме крыла ската

$P_s = 1.2$ форштевень

$P_a = 1.2$ ахтерштевень

Заглубление $T_z = 0.50 \in [0 \div 1]$

Наклон борта $K_s = 0.80$ развал > 1 завал

$$Y(z, x) = B \cdot \frac{(1-z)^{2+8/(P_a+P_s)}}{1+P_a^{-1}+P_s^{-1}} \cdot (1+\cos \pi x) \times \\ \times (1+(P_s \cdot (1-x))^{-z \cdot T_z^{-1}} + (P_a \cdot (1+x))^{z \cdot T_z^{-1}}) \cdot (1+(1-K_s) \cdot z)$$

Бульбовый форштевень и консоль кормового подзора настраиваются по сопутствующему запросу: «Описание штевней», где также можно переопределить главные размерности корпуса: длину (L), ширину (B) и осадку (D). N_s – задаёт плавную стыковку бульбового очертания с основной линией; Выступ консоли кормового подзора L_a отсчитывается от точки на киле, а крутизна N_a – условный угол пересечения ахтерштевня с ватерлинией связан с выступом плавникового ахтерштевня и величиной наклона поверхности обшивки под кормовой раковиной:

Описание штевней

Наклон форштевня $F_s [-1 \div 1] = 0.00$

Заглубление бульба $T_s [0.5 \div 1] = 0.75$

Длина носового бульба $L_s [0 \div 0.5] = 0.10$

Степень кривизны $N_s [1 \div \approx 2] = 1.67$

Длина кормового подзора $L_a [0 \div 0.5] = 0.15$

Крутизна подзора $N_a [1 \div \approx 2] = 1.60$

Длина корпуса Length = 123.74

Ширина Breadth = 16.80

Осадка Draught = 6.40

$$X(z) = L \cdot L_a \cdot \sin(2.25 \cdot \tanh(z \cdot N_a)) \cdot (z+2)/6.$$

Построение форштевня $X(z)$ использует принудительный наклон F_s относительно образующей прямой линии, с указанием аппликаты заглубления T_s и

длины L_s выступающего вперёд носового бульба. Степень кривизны N_s предопределяет изгиб форштевня на уровне конструктивной ватерлинии.

$$X(z) = \frac{L}{2} \cdot \left(1 + \frac{1 - F_s \cdot (1 + z) / 2}{1 + L_s} \times \left(1 + L_s \cdot \left[z < 0 ? z^2 \cdot (1 - L_s) : \left(\frac{|z|}{T_s} \right)^{T_s \cdot N_s / (1 - T_s)} \cdot \left(\frac{1 - z}{1 - T_s} \right)^{N_s} \right] \right) \right),$$

где $z < 0$ – надводный борт с параболическим контуром форштевня.

Включение и масштабирование ватерлиний $Y(x)$ по уровням аппликаты z в интервале между штевнями придает корпусу внешне привычный облик, но, с эквидистантными контурами ватерлиний. То есть, в обводах отсутствуют придонные сужения контуров шпангоутов в зонах носовых и кормовых скул, отвечающих за создание оптимальных условий по корабельному волнообразованию и минимизации силовых воздействий в процессе отражения штормовых волн от корпуса на ходу корабля.

Кривые элементов теоретического чертежа и диаграммы
остойчивости в диапазонах осадок интенсивной вертикальной качки

Расчёты гидростатики и устойчивости выполняются в программе «Hull» строго по традиционным [1] (докомпьютерным) методичкам теории корабля, что необходимо для корректного сопоставления новых результатов с общепринятой корабельной документацией.

Процедура <F5> для расчётов гидростатики и устойчивости открывается в новом окне «Ship Hull Hydrostatics» (Рис. 5), где слева-вверху изображается проекция «корпус» теоретического чертежа с рассечением подводного и надводного объемов пятью контрольными ватерлиниями.

Stability Гидростатика и устойчивость классика Семёнова Тянь-Шанского.

F1 эта краткая справка
F4 параметры диаграмм устойчивости

<Enter> обновление изображения
<Esc> выход

V грузовой размер, водоизмещение
S площадь смоченной обшивки
Swl площадь действующей ватерлинии
xS абсцисса площади ватерлинии
xC абсцисса центра величины
zC аппликата центра величины
zM аппликата метacentра
r, R поперечный (x) и продольный (y) метacentрические радиусы
Jx, Jy поперечный и продольный моменты инерции площади ватерлинии

В диаметральной плоскости корпуса большим зелёными кружочком отмечается центр величины по конструктивной осадке, у других контрольных осадок синеватый оттенок при всплытии и желтоватый – для погружения корпуса; самые маленькие точки соответствуют промежуточным осадкам. Аналогично показываются аппликаты метацентров, только красным кружочком чуть меньшего размера, с такими же цветовыми оттенками и чуть меньшими размерами для других контрольных ватерлиний.

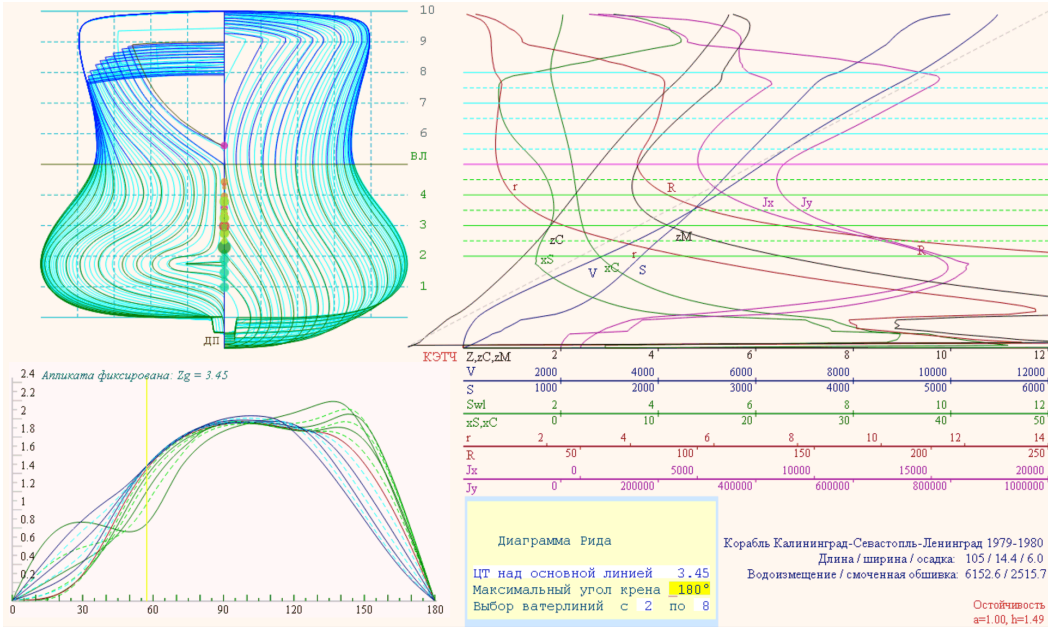


Рис. 5. Вариант расчёта гидростатических кривых и диаграмм остойчивости гипотетического корабля, по которому выполнялись оценочные мореходные испытания в 1979-1980 годах. При нулевой начальной остойчивости на конструктивной осадке внешние кренящие моменты малы практически до 30° волнового склона, при этом отмечается рост остойчивости при любом изменении посадки. Под влиянием кормового горизонтального плавника в испытаниях обнаруживалась потеря остойчивости на больших скоростях хода (возможно потребуются активные успокоители килевой и бортовой качки).

Кривые элементов теоретического чертежа приводятся в правой части графического окна (**Рис. 5** – гидростатические кривые), где также приводятся основные и промежуточные горизонталы контрольных ватерлиний. Разметка кривых выполняется по всей высоте: от нижней точки на киле, до палубы и выше. Слева–внизу – графики диаграмм остойчивости с указанием метода отсчета положения центра тяжести: над центром величины; над действующей ватерлинией; относительно метацентра – метацентрическая высота одинаковая

для всех осадок; и над основной линией – фиксированное положение центра тяжести при вертикальной качке на волнении, характерное для реальной динамики корабля в штормовом море.

Справа внизу красным цветом подписываются текущие отсчеты под курсором мыши, с указанием названий графических секторов экрана: «Корпус», «КЭТЧ» (кривые элементов теоретического чертежа) и «Остойчивость».

Выбор количества контрольных ватерлиний, максимальный угол диаграммы остойчивости и форма представления результатов настраиваются в меню по команде: **<F4>** – «параметры диаграмм остойчивости», в меню, появляющемся правее диаграмм остойчивости.

По первой строке выбирается вариант формирования диаграмм остойчивости, где предустанавливается соответствующая величина отстояния центра тяжести для исходной конструктивной осадки:

Диаграмма Рида	
ЦТ над центром величины	0.00
Максимальный угол крена	180°
Выбор ватерлиний с 2 по	8

- «*ЦТ над центром величины*» – диаграмма остойчивости формы корпуса;
- «*Метацентрическая высота*» – остойчивость без учета изменения осадки;
- «*Относительно ватерлинии*» – альтернативная оценка остойчивости;
- «*ЦТ над основной линией*» – практическая остойчивость с фиксированным положением аппликаты центра тяжести корабля.

Во второй строке можно ограничивать максимальный угол для прорисовки диаграмм остойчивости; в нижней строке указывается интервал контрольных ватерлиний, по которым следует проводить вычисления.

Вычисление интенсивности корабельного волнообразования и волнового сопротивления движению корабля на тихой воде

Развивая численное представление физических особенностей трохoidalного волнения, опираясь на локальные законы силового взаимодействия ячеек смоченной обшивки корабля с подвижными частицами забортной жидкости, классическая теория корабельного волнообразования Мичелла приводит к углублённому познанию в области штормовой гидромеханики корабля.

В программу «Hull» встроено три алгоритма для работы с корабельным волнообразованием, которые включаются как извне, так и изнутри процедуры «Simple Wave Resistance of ship»:

<F7> – Текущие (незавершенные)

проработки вычислительного эксперимента из книги [7] «История штормовой мореходности»;

<F8> – Академический алгоритм

Ленинградского кораблестроительного института (Корабелки) по Александру Николаевичу Шебалову;

<F9> – Поверенные

математические модели и алгоритмы Ады Шоломовны Готман (расчётные кривые по

Мичеллу, их главные части и уточнение до остаточного сопротивления).

Wave Волнообразование и сопротивление движению корабля на тихой воде.

F1 краткая справка

F7 по «Штормовой мореходности»

F8 из Корабелки + А. Н. Шебалов

F9 ++ остаточное от А. Ш. Готман

(LMouse) + волновое излучение

<Space> сброс профилей волн

<Enter> обновить изображение

<Tab> иная модель Мичелла

<Esc>/<ctrlC> завершение

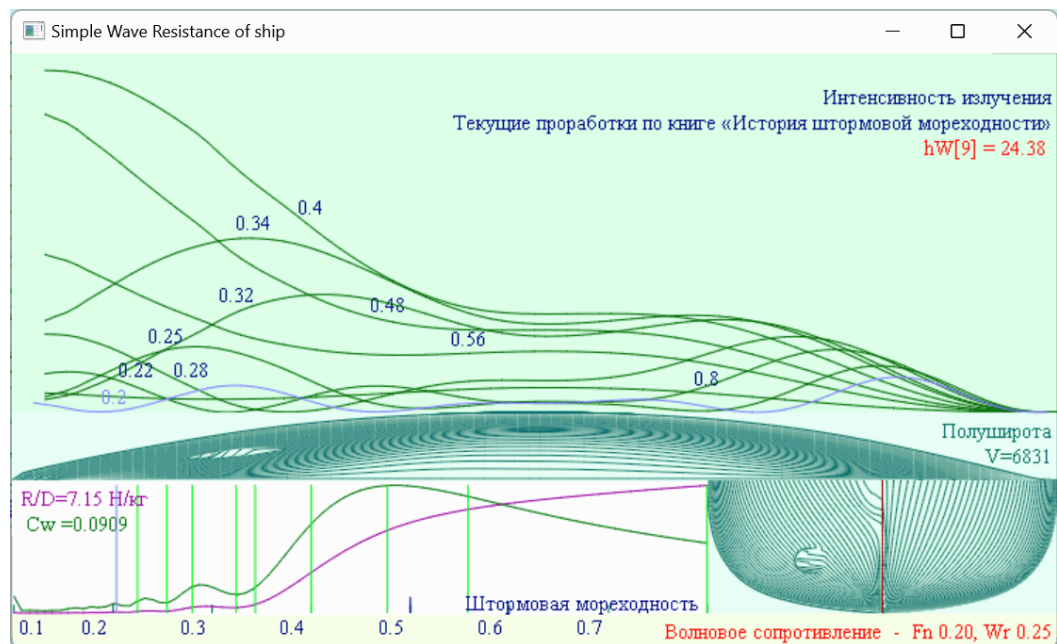


Рис. 6. Вариант расчётов корабельного волнообразования с представлением графиков относительного сопротивления движению на единицу водоизмещения корабля R/D [H/kr], и коэффициентов волнового сопротивления C_w . Верхние графики показывают интенсивность излучения волн с учётом интерференции вдоль корпуса корабля на различных скоростях хода. Справа-внизу показаны теоретические шпангоуты, задействованные в алгоритмах интегрирования по корабельным обводам.

Независимое графическое окно для процедуры «Wave» разбивается на четыре площадки:

- справа внизу – проекция корпус подводных обводов корпуса корабля в масштабе моделируемого корабля;
 - слева внизу – графики: C_w – коэффициентов волнового сопротивления и R/D [Н/кг] – удельного волнового сопротивления движению на единицу объема водоизмещения. В случае алгоритмов Ады Шоломовны Готман <F9> строятся графики волнового сопротивления по Мичеллу, а также главная часть расчетного интеграла с прогнозом результирующего остаточного сопротивления движению корабля;
 - над графиками и шпангоутами располагается проекция полуширота теоретического чертежа, с подписью справа: V [м³] – водоизмещение; и S [м²] – площадь смоченной поверхности;
 - над чертежом полуширота кривые интенсивности корабельного волнообразования вдоль корпуса для заданной скорости хода. Подписи над кривыми соответствуют скорости F_n по Фруду и отмечаются на вертикалях строго в координатах графиков волнового сопротивления.
 - в нижней строке справа красным цветом постоянно обновляются числовые величины с активной площадки под курсором мыши.
- По <F1> – вызывается краткая справка по командам управления процедурой «Wave».
- Курсор мыши всегда репетует значениями координат и величинами в точке его текущего местоположения.
- В поле кривых волнового сопротивления курсор активирует маркер – вертикальную линию скорости хода F_n по Фруду, и соответствующий график интенсивности излучения волн от корпуса корабля над чертежом корпуса в проекции «полуширота».левой клавишей мыши изображение маркера и кривой интенсивностей фиксируются, а новые активные кривые от курсора уже не будут динамически масштабироваться. Чтобы убрать все графики интенсивностей можно воспользоваться <Пробел>ом.

При изменении размеров окна могут возникать графические огрехи в изображении, которые по команде <Ввод> могут быть исправлены путём полного перерасчета. Клавишей <Tab> можно последовательно изменять выбор метода вычислений <F7><F8><F9>.

Vessel – вычислительный эксперимент и практика штормового мореходства

Программа «Vessel» реализует прямые вычислительные эксперименты для испытаний мореходных качеств кораблей и судов в условиях штормового маневрирования произвольными ходами и различными курсами относительно групповых структур трохоидального волнения. Такие опытовые эксперименты предназначены для изысканий в проектировании обводов и общекорабельной архитектуры для корабля повышенной штормовой мореходности, и безусловно полезны в качестве тренажера при освоении эффективных и безопасных режимов штормового хода кораблей и судов флота действующего.

Вычислительный эксперимент может проводиться с различными моделями гидродинамики корпуса, внешнего морского волнения и механики их взаимодействия. Групповые структуры трохоидального волнения задаются без ограничений высоты и крутизны штормовых волн, поступательные и вращательные движения корабля могут иметь произвольный размах, включая ситуации с дельфинированием, брочингом или опрокидыванием корабля.

Динамическая модель перемещений и качки корпуса настроена на управляемое движение корабля произвольными ходами и курсами относительно морского волнения. Числовая модель корабля строится в полных геометрических и динамических размерениях, что позволяет проводить испытания в реальном масштабе времени. Для выявления особых режимов штормового хода предусмотрено изменение остойчивости (метацентрической высоты) и осадки корабля, коэффициентов демпфирования корпуса, с возможностью перенастройки трёх групповых структур морского волнения.

Краткие определения математических моделей

Главная часть силового гидростатического взаимодействия корабля и морского волнения определяется векторами поступательного движения центра масс $\delta \vec{V}$ [м/с] и углового поворота $\delta \vec{\omega}$ [с⁻¹] относительно мгновенного действующего центра величины подводных обводов корпуса.

$$\delta \vec{V} = \overset{\times}{\mathbf{r}} \cdot g \cdot \frac{\overset{\leftarrow}{v}\vec{S} - \overset{\leftarrow}{W}}{|\vec{W}|} \cdot \delta t \text{ [м/с]; } \delta \vec{\omega} = \overset{\times}{\mathbf{r}} \cdot g \cdot \frac{\overset{\leftarrow}{L} \times (\overset{\leftarrow}{v}\vec{S} - \overset{\leftarrow}{W})}{\overset{\times}{\mathbf{M}}} \cdot \delta t \text{ [с}^{-1}\text{]},$$

где $\overset{\times}{\mathbf{r}} [\delta]$ – тензор ориентации корабля – главные оси корабельного базиса; $\overset{\leftarrow}{W} [\text{кг}]$ – вектор гравитационной силы тяжести корабля – исходное водоизмещение; $\overset{\leftarrow}{vS} [\text{кг}]$ – вектор архимедовых сил всплытия по нормали к волновому склону под осреднённой поверхностью действующей ватерлинии – объём погруженных обводов корпуса; $\overset{\leftarrow}{L} [\text{м}]$ – вектор отстояния мгновенного центра величины от фиксированного центра масс корабля – плечо пары сил; $\overset{\times}{\mathbf{M}} [\text{кг} \cdot \text{м}^2]$ – массовый (объёмный) момент инерции корпуса, зависящий от распределения масс грузов, бортовых механизмов и оборудования, и собственно корпуса.

Основной вектор архимедовых сил всплытия $\overset{\leftarrow}{vS} [\text{кг}]$ может вычисляться по объёму погруженной части корпуса, либо интегрированием давления по смоченной поверхности бортовой обшивки. На тихой воде без качки оба метода вычисления погруженного объема дают схожие результаты. На элементарном треугольнике сила давления воды приводится к его центру площади:

$$\overset{\leftarrow}{f} = (p_i + \rho \cdot g \cdot h_z) \cdot \overset{\leftarrow}{s} \quad [\text{Н}, \text{кг} \cdot \text{м}/\text{с}^2]$$

где p_i – избыточное или гидродинамическое давление, например – на свободной поверхности воды или под воздействием локальных скоростных потоков; h_z – аппликата погружения центра площади треугольника; $\overset{\leftarrow}{s}$ – вектор нормали с площадью элементарного треугольника в корабельном базисе.

Свободный или главный вектор сил давления на смоченную обшивку корпуса³ просуммируется:

$$\overset{\leftarrow}{vS} = \sum_{\Delta} g \cdot h_z \cdot \overset{\leftarrow}{\delta s} \quad [\text{Н}/\rho, \text{м}^4/\text{с}^2]$$

Аппликата точки приложения силы давления воды вычисляется по моменту инерции площади треугольника в вертикальной проекции:

$$h_{\Delta} = h_z + \frac{I_c}{h_z \cdot s_z} \quad [\text{м}]$$

где s_z – проекция площади элементарного треугольника на вертикальную плоскость. В случае горизонтальных площадок поправка к аппликате h_{Δ} обнуляется, а сила от давления сводится к центру площади треугольника h_z .

³ В уравнениях движения в делителе всегда присутствует масса или момент инерции, что формально позволяет опускать множитель ρ – плотность воды.

$$\overleftarrow{v}R = g \cdot \sum_{\Delta} h_{\Delta} \cdot [\overleftarrow{r}_{\Delta} \times \overleftarrow{\delta s}], \quad [\text{Н} \cdot \text{м} / \rho, \text{м}^5 / \text{с}^2]$$

где: $\overleftarrow{r}_{\Delta}$ – вектор от центра величины до центра треугольника с поправкой по вертикальной компоненте h_{Δ} .

Интеграл по полю давлений может уточняться поправками по скорости течения вблизи элементарных фрагментов обшивки и поправками по непротеканию [1] (отражению внешнего потока от поверхности) корпуса. Нормальный компонент вектора скорости получается двойным скалярным произведением с единичной нормалью:

$$\overleftarrow{v}_n = (\overleftarrow{n} \cdot \overleftarrow{v}) \cdot \overleftarrow{n}. \quad [\text{м} / \text{с}]$$

Скользящий вектор скорости по поверхности судовой обшивки получается аналогичным по форме двойным векторным произведением:

$$\overleftarrow{v}_s = [\overleftarrow{n} \times \overleftarrow{v}] \times \overleftarrow{n} = \overleftarrow{v} - \overleftarrow{v}_n. \quad [\text{м} / \text{с}]$$

Изменяя знак (порядок) в последнем векторном произведении можно построить вектор $\overleftarrow{v}_{\perp}$ отражения скорости от плоскости с нормалью \overleftarrow{n} :

$$\overleftarrow{v}_{\perp} = (\overleftarrow{n} \cdot \overleftarrow{v}) \cdot \overleftarrow{n} + \overleftarrow{n} \times [\overleftarrow{n} \times \overleftarrow{v}] = \overleftarrow{v}_n - \overleftarrow{v}_s. \quad [\text{м} / \text{с}]$$

Результирующий вектор силы на элементарном треугольнике:

$$\frac{\delta \overleftarrow{f}_{\Delta}}{\rho} = \frac{p_{\Delta}}{\rho} \cdot \overleftarrow{\delta s} = \left(\frac{V^2 - |\overleftarrow{n} \times \overleftarrow{v}_s|^2}{2} + \frac{\pm (\overleftarrow{n} \cdot \overleftarrow{v}_n)^2}{2} \right) \cdot \overleftarrow{\delta s}, \quad [\text{м}^2 / \text{с}^2]$$

где: V – скорость хода корабля, p_{Δ} – изменение давления воды на элементе бортовой обшивки. В последнем выражении двойные произведения для \overleftarrow{v}_s и \overleftarrow{v}_n упрощены, так как для оценок изменения давления в потоке жидкости требуется только величины скоростей, без задействования пространственной ориентации.

Информационная консоль и графические окна визуализации мореходности корабля в штормовом море, интерактивное управление вычислительным экспериментом

Числовая модель корабля оцифровывается полномасштабными теоретическими чертежами обводов корпуса с частичной обрисовкой главных элементов общекорабельной архитектуры, что позволяет проводить вычислительные эксперименты в реальном масштабе времени, с соблюдением инерционных характеристик, пульсаций скорости и периодов качки в наглядном представлении штормовой мореходности настоящего корабля.

Морское волнение моделируется ячеистыми трохоидальными структурами, где фазовые скорости гребней волн вдвое больше их групповых проявлений, то есть, девятые валы существуют на поверхности моря лишь ограниченное время. Характер волнения может перенастраиваться в ходе эксперимента, изначально это три характерные системы волн усиливающегося шторма⁴ по курсу корабля на Nord с ходом «вразрез волне» 15° с правого борта:

- интенсивное ветровое волнение ($\lambda=64$ м, $h=6,88$ м, $C=195^\circ$);
- свежая зыбь действующего шторма ($\lambda=100$ м, $h=5,37$ м, $C=160^\circ$);
- пологие реликтовые валы от удалённых ураганов
($\lambda=160$ м, $h=3,82$ м, $C=230^\circ$).

Маневры корабля в вычислительном эксперименте выполняются по плавным траекториям циркуляции; плавно происходит набор и потеря скорости хода, что в целом соответствует реальному плаванию со всеми шестью степенями свободы по угловым и поступательным видам качки, с креном на циркуляции и ходовым дифферентом при разгоне и торможении корабля; и что важно – с переменчивой скоростью хода в зависимости от характера взаимодействия корпуса с конкретными гребнями штормовых волн.

Курс корабля удерживается авторулевым с ограничением скорости циркуляции по трём условным вариантам перекладки руля «помалу», на «полборта» и «на борт» (*угловая скорость изменения курса на циркуляции здесь не зависит от скорости хода*).

Скорость хода регулируется условной «тягой движителей», с сопротивлением движению с заданной скоростью по «тихой воде», что допускает как потерю штормового хода на интенсивном волнении, так и разгон с

⁴ Сложение девятых валов превышает 16 м – почти невозможная оценка опасности сверху.

дельфинированием на гребнях попутных волн. При остановленных машинах демпфирование хода применяется ко всему вектору скорости дрейфа, на ходу – только к поперечным компонентам полной скорости.

В ходе эксперимента можно изменять метацентрическую высоту, отмеряемую от метацентра тихой воды, соответственно, относительно этого метацентра будет сдвигаться аппликата центра тяжести ($G_Z = m_Z - h$). Таким образом определяются условия для оценок и анализа характера и интенсивности качки корабля в различных режимах штормового плавания. Любопытной характеристикой может стать величина метацентрической высоты, достаточной для возвращения в положение «на киль» опрокинувшегося корабля. Обводы и надводная архитектура корабля могут поддерживать восстанавливающие моменты положительными на любых углах крена. При неблагоприятных проектных решениях опрокидывание происходит при положительной метацентрической высоте, и только при ее многократном увеличении (снижении аппликаты центра тяжести) можно ожидать возврата штормующего корабля на ровный киль.

В процессе эксперимента возможно интерактивное изменение осадки и дифферента корпуса, однако при этом опытовые испытания корабля будут перезапускаться.

Для быстрого вывода модели из неустойчивого равновесия предусмотрено импульсное изменение крена на $\pm 30^\circ$ правого или левого борта.

В вычислительном эксперименте задействуются текстовая информационная консоль и два активных графических окна Windows под управлением OpenGL:

1 – текстовая консоль с подзаголовком: «Штормовая мореходность корабля (вычислительный эксперимент)» – с текстовой информацией об исходном состоянии корабля, о характеристиках трёх групповых структур морского волнения, о геометрических и динамических параметрах корпуса, ходкости и удержания корабля на курсе;

2 – графическое окно: «Аксонметрический вид корпуса корабля и профилей морских волн» – с изображением корабля и его гидростатической разметки; контурами морского волнения; графиками бортовой, килевой и вертикальной качки, и картушкой для навигационной и гидрометеорологической информации;

3 – окно вычислительного эксперимента: «Корабль и трохоидальные штормовые структуры морских волн» – основное графическое окно с

изображением корабля в условиях морского волнения, и, по необходимости, раздельно трёх поверхностей с ветровым волнением, свежей штормовой зыбью и пологим накатом дальних штормов.

Штормовая мореходность корабля (вычислительный эксперимент)
Ленинград, Кораблестроительный институт \ Санкт-Петербург, Государственный университет
Научно-инженерное общество судостроителей им.А.Н.Крылова,
подсекция мореходных качеств корабля в штормовых условиях
«МИДВ» ©1975-2023 Калининград-Севастополь-Ленинград-Сахалин - П'їψїт' - В.Храмушин

>>> Крейсер «Аврора»
>>> { L=123.7,B=16.8,T=6.4,Ψ=00'\δd=0см }^6.4 K(a.30<шп[33]>50.ф) Statum{1}

Волна: L=64м,T=6.4",A=6.0м, C=10м/с, Dir=191°, Ds=5.0м [162·146]={800·720}м
Зыбь: 100м, 8.0", 4.0м, 12.5м/с, 158°, 6.2м [130·116]
Вал: 160м, 10.1", 3.0м, 15.8м/с, 230°, 7.9м [102·92]

Time 03'06" + 0.20" C:{ 2.6,-0.9,-2.9 } mC:| 0.38 -0.92 -0.01 | = -6°
Speed 17.1уз(0.25=0.4L) W:{ 1.5,-0.5,-1.8 } | 0.91 0.38 0.14 | = 3°
Volume 6817 << 6097 vW:{ 0.1,0.0,1.0 } | -0.13 -0.07 0.99 | = 67°
Surface 2354 << 1876 mW:| 19151 5484.1 | mM:| 135605 -11078.9 41635.3 |
Floatable 1436 << 1318 | 5484.1 918267 | |-11078.9 3570954 -6461.6 |
μCenter 0.8 >> 0.3 >> -0.2 Gravity | 41635.3 -6461.6 3573807 |
h 0.84 >> 1.2 -- μM 156.5 >> 156.3 inMass:| 160625 -0.0 33485.8 |
| -0.0 4566025 -0.0 |
⊗ Курс(δ)заданный => 67.3°<0.2> 67.5° | 33485.8 -0.0 4592476 |
крен 8.2°, дифферент 0.7°
Скорость 17.1 из 18.0 узлов

C [м] - положение мгновенного центра величины (подводного объёма)
mC (δ) - матрица ориентации корпуса (корабельные оси в морском базисе)
W [м] - корабельные координаты центра площади действующей ватерлинии
vW (δ) - интегральная нормаль к действию гидростатических сил всплытия
mW [м⁴] - моменты инерции площади действующей ватерлинии
mM [м⁵] - объёмные моменты инерции погруженного корпуса
inMass - исходные моменты инерции корпуса

Настройка режимов моделирования и управление вычислительным экспериментом выполняется с помощью компьютерной клавиатуры и курсора мыши, действия которых контекстно связаны с активными графическими окнами и охватывают все операции по визуализации, определению гидростатики корпуса, хода и курса корабля, а также для определения параметров трех волновых систем и характера силового взаимодействия корпуса корабля с морским волнением.

1) Текстовая информационная консоль открывается в отдельном независимом окне для отображения исходных размерений по корпусу корабля с характеристиками морского волнения. На консоли непрерывно обновляются геометрические и инерционные характеристики корпуса в условиях качки на волнении, приводится информация об углах курса, крена и дифферента, текущая и заданная скорости хода, и другие результаты вычислений по гидромеханике корабля на волнении. В нижней части текстовой страницы приводятся пояснения в форме краткой справки по обозначениям числовых величин.

2) Графическое окно состояния корабля:

«АксонOMETрический вид корпуса и профилей морских волн»

Управление вычислительным экспериментом и визуализацией моделируемых процессов выполняются в активных графических окнах: 2) – «корабль»; и 3 – «море» (**Рис. 7** и **Рис. 8**), где имеются краткие контекстные подсказки: **<F1>**, и меню настройки основных параметров: **<F4>**.

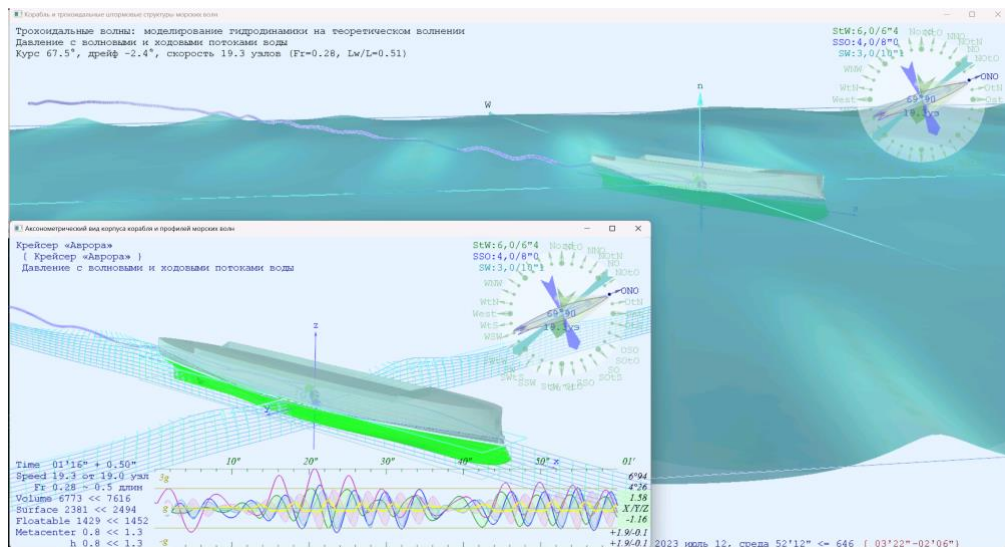
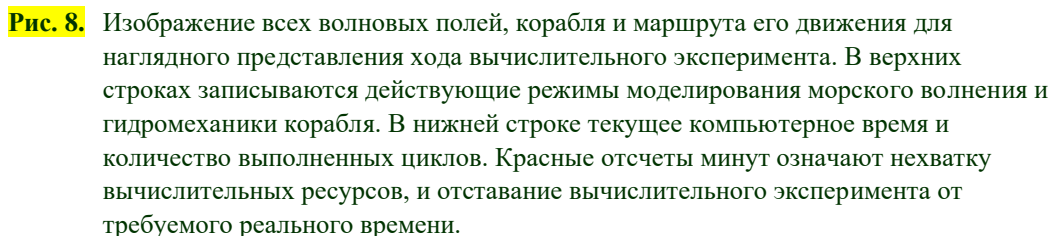


Рис. 7. Прорисовки динамического состояния корпуса корабля. Справа сверху картушка с действующим и заданным курсом корабля. Стрелками показаны длина, крутизна и направления движения групповых структур волн. В нижней части экрана графики бортовой, килевой и вертикальной качки, с вертикальными ускорениями в средней части корпуса и в оконечностях.

Указатель «мыши» может использоваться для настройки графической сцены, поворотов, смещений или приближения изображений корабля и морской акватории. Эти же операции дублируются аккордами стрелок с **<ctrl>** и **<shift>**. Маневрирование ходом и курсом корабля адаптировано к правой цифровой группе клавиш, но может управляться и обычными цифрами с клавиатуры. В обоих графических окнах горячие клавиши быстрого управления экспериментом действуют, как правило, одинаково.

«Море и корабль в условиях трохоидаьного штормового волнения»



К графическим экранам привязана обработка прерываний\команд от клавиатуры, которые управляют методами раскраски и трехмерной визуализации; включая возможности быстрого возврата к исходным проекциям визуализации, или временной приостановки вычислительного эксперимента:

<BkSp> – происходит также перезапуск вычислительного эксперимента;

<Таб> и **<Пробел>** – методы раскраски в контексте графических окон;

<Стрелки> и <мышка слева> – поворот сцены относительно видимой горизонтальной (вверх-вниз) или вертикальной (вправо-влево) оси на экране;

<Shift+Стрелки> и <мышка справа> – поступательное перемещение графической сцены в направлении курсора-указателя;
<Ctrl+Стрелки вверх-вниз> и <колёсико мышки> – приближение / отдаление сцены, изменение видимого масштаба;
<Ctrl+Стрелки вправо-влево> – модель на экране наклоняется относительно собственной поперечной оси (y).

<F2> – запись 3D-модели корабля во внешний файл в популярном формате «WaveFront's».obj. Подводная часть корпуса отмечается зеленым, надводная – шаровым цветом, что должно отражаться в сопутствующем файле Vessel.mtl с определениями серого и зеленого цветов (**gray** и **green**, там же можно подстроить прозрачность или особую освещенность цифровой модели корпуса).

Режимы гидромеханики взаимодействия корпуса корабля с морским волнением переключаются по <F8>:

«*Кинематика по хордам 4-х точек скольжения над волновыми склонами*»;

«*Вертикальная гидростатика: бортовая-килевая-вертикальная качка*»;

«*Архимедовы градиенты на склонах волн: все шесть видов качки*».

При вызове подсказки <F1> или контекстного меню <F4>, вычислительный эксперимент не должен останавливаться. Если это случается, то лучше закрыть и снова открыть текстовое окошко, так как иначе прерванные вычисления с явной перегрузкой будут достигать упущенное «реальное время» эксперимента.

Управление ходом и курсом корабля

На картушке справа–вверху курс корабля указывается *светло-синей* прорисовкой конструктивной ватерлинии, с *синим* обрамлением изменчивого контура ватерлинии действующей. *Жёлтая* стрелка со светлым контуром показывает заданный курс, дополняемый по картушке буквами румбов.

При маневрировании или рыскании корабля заданный и действующий курсы рассогласуются. Для приведения на курс используется условно автоматическое управление «рулем», при этом ограничивается скорость циркуляции по условию «руль полборта» или «руль на борту», что отмечается изображением пера руля на корпусе на картушке.

По мере набора хода за форштевнем прорисовывается расходящийся *светло-голубой* с *зеленым* контуром треугольник Кельвина, сторона которого

соответствует видимой длине корабельной волны для заданной скорости хода. При реверсе хода этот волновой клин будет расходиться от ахтерштевня.

Три перекрещивающиеся стрелки на картушке характеризуют моделируемое в эксперименте морское волнение. Длины стрелок соответствуют длине волны, а утолщение характеризует высоту и крутизну гребней девятых валов. Характеристики волн и цвета стрелок могут переназначаться, исходя из этого: *зеленая* – ветровая волна; *голубая* – свежая ветровая зыбь; *синяя* – пологий накат реликтовых волн от дальних штормов.

В центре картушки приводятся действующие на данный момент времени курс и скорость хода корабля.

Текстовыми надписями на графических экранах слева вверху показываются режимы проведения вычислительного эксперимента: градиенты архимедовых сил; вертикальная гидростатика; и скольжение по хордам четырех точек на поверхности волн. Слева внизу приводятся время проведения эксперимента, заданная и действующая скорости хода, в том числе по Фруду (Fr) и в длинах корабельных волн (L_w/L); а также основные гидростатические и метацентрические характеристики корпуса корабля по тихой воде и на текущий момент времени.

Управление ходом корабля привязано к правым цифровым клавишам:

- <7> – поворот на один румб влево; <9> – вправо, руль на полборта;
- <4> – поворот на один румб влево; <6> – вправо, руль на борт;
- <5> – «так держать» – устанавливается действующий курс корабля;
- <Alt> – изменение курса временно приостанавливается (одерживается);
- <8> – ход быстрее два узла вперед; <2> – два узла тише ход или ход назад;
- <0> – полная остановка машины, ход медленно спадает до выхода в дрейф;
- <1> – добавляется крен 30° на левый борт; <3> – плюс 30° на правый борт;
- <Ctrl> – временная приостановка вычислительного эксперимента;
- <Ctrl+Shift> – остановка вычислений в ожидании повторного <Ctrl>.

Сдерживание циркуляции клавишей <Alt> может быть полезно во избежание сильного (аварийного) накренения корабля, выполняющего поворот на большой скорости хода.

«Аксонметрический вид корабля и профилей морских волн»

Подводная часть корпуса зеленая, надводная – шаровая, смоченная поверхность немного затемнена. Белой полосой размечена конструктивная ватерлиния, изменчивая действующая – синими линиями–стрелками, окаймляющими поверхность воды внутри шпаций. К действующей ватерлинии примыкают стрелки ортов нормалей к судовой обшивке. (Рис. 9) От центра корабля на конструктивной ватерлинии и мидельшпангоуте, от начала корабельной системы координат, начинается разметка цепочки точек маршрута по ходу корабля.

Клавишей <tab> изменяются режимы прозрачности корпуса, что позволяет настраивать наблюдение изменчивости положения гидростатических центров. Центр масс корабля отмечен крупным красным шаром: **G**, над ним темно-синий шарик меньшего размера: **m** – метacentр, и ниже синего цвета: **C** – центр величины для тихой воды. Все три гидростатических центра соединяются нитями с самым большим и подвижным шариком зеленого цвета – мгновенным текущим центром величины. Внешние силы и моменты действуют через подвижный центр величины (*центр плавучести*), вектор силовой инерции и тензор моментов инерции связываются с центром тяжести корабля **G**. Для наглядности из подвижного центра плавучести размечаются оси локальных корабельных координат: **y** – ордината на правый борт; **x** – абсцисса в нос; **z** – аппликата вверх.

Математическая модель динамики корабля строится на Архимедовом всплытии, концентрирующемся на мгновенном положении центра величины погруженного объема корпуса. Величина этой силы определяется сильно искривленной поверхностью под гребнями штормовых волн: уменьшается при всплытии и увеличивается при погружении корпуса под волну, а точка её приложения может значительно смещаться к оконечностям, и особенно если корабль имеет относительно малую осадку.

Ship Целевое проектирование, теория и штормовая мореходность корабля.

F1 – краткая справка

F2 запись в формате «Vessel».obj

F3 выбор и чтение иного корпуса

F4 параметры корпуса/картинки

F8 гидромеханика штормования

§ « Управление ходом корабля »

<8/2> ± два узла вперед/обратно

<7/9> ± румб влево/право полборта

<4/6> ± румб влево/вправо на борт

<1/3> ± крен 30° на левый/правый

<5/Alt> руль прямо/так держать

<0> стоп машина

§ « Настройки моделирования »

<Tab/Space> закраски/контуры

<Ctrl/+Shift> задержка или стоп

<стрелки•leftMouse> ориентация

<+Shift•rightMouse> смещение

<+Ctrl•(roll)> дальность, наклон

<+<Shift> исходный обзор

<BkSp> остановка волнения

Вычислительная модель представляется интегрированием погруженных объемов или давлений и векторов сил на элементарных площадках смоченной судовой обшивки, после чего происходит сопоставление с гравитационной массой корпуса корабля. Небольшое уточнение выполняется интегрированием угловых моментов, вычисляемое по наклонам поверхности ватерлинии в случае объемных сил всплытия, либо по всей судовой обшивке в случае поверхностных давлений.

В алгоритмах вычислений по <F8> устанавливается один из пяти методов компоновки математической модели: 1 – простое кинематическое скольже-

Выбор модели гидромеханики корабля

Кинематика качки на 4-х точках по склонам волн
Объёмная плавучесть переменного водоизмещения
Давление смоченных элементов бортовой обшивки
Давление на встречном потоке с качкой корабля
Давление с волновыми и ходовыми потоками воды

ние по крестообразному шаблону из пяти точек – четырех треугольников на склонах волн; 2 – вычисление объёмных интегралов с уточнением силового действия по интегральному градиенту относительно поверхности действующей ватерлинии; 3 – интегрируются давления на элементарных треугольниках смоченной бортовой обшивки; 4 – в расчёты включаются распределённые по смоченной поверхности бортовой обшивки для учёта обтекания корпуса на ходу корабля; 5 – вычислительных эксперимент дополняется скоростями течений в толще воды под волновыми гребнями. За исключением первой чисто кинематической модели, в вычислительном эксперименте задействуются все шесть компонент внешних воздействий штормовых волн с гидромеханическим инерционным откликом в свободном движении корпуса корабля.

Для чистоты эксперимента интересно знать характер поведения и особенности традиционных оценок гидродинамики корабля на основе метацентрической теории, применение которой крайне затруднительно в случае интенсивной качки с возможностью опрокидывания, с большими поступательными смещениями корпуса под ударами волн в реальном штормовом плавании. С этой целью внутри полупрозрачного корпуса изображается пятиугольник остойчивости, с основанием на центре величины, боковыми ребрами – метацентрическими высотами, и с вершинами в метацентрах по тихой воде и в действующих условиях быстрой трансформации площадей и инерции ватерлинии и водоизмещения.

Абсцисса (ось **x**) пятиугольника метацентрической остойчивости привязывается к мгновенному центру площади действующей ватерлинии, и отображается в поперечной плоскости в осях **y** и **z**, с опорой на действующий

центр величины (центр плавучести) **С**. Вертикальные рёбра выступают по бортам на уровне центра тяжести с добавлением исходной метацентрической высоты; а вершина пятиугольника замыкается в аппликате мгновенного метацентра **м** [м] по метацентрическому радиусу $r = j / w$ [м], вычисляемому по моменту инерции площади ватерлинии j [м⁴] в соотношении с динамически изменяющимся водоизмещением w [м³].

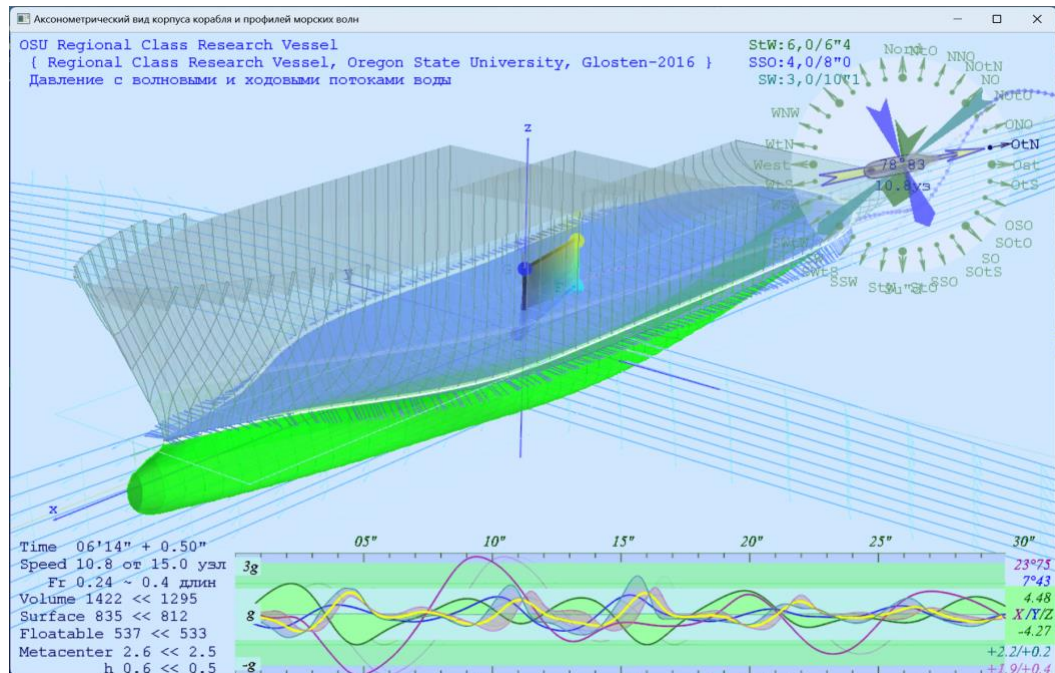


Рис. 9. Ход вычислительного эксперимента в окне для представления гидромеханики корабля. По траектории движения центра корабельного базиса видна вертикальная качка и сильный дрейф в моменты экстремальной бортовой качки. Внизу графики бортовой X , килевой Y и вертикальной Z качки с масштабной шкалой справа. На левой шкале масштаб для кривых вертикальных ускорений.

Полупрозрачный корпус (**Рис. 9**) открывает поверхность действующей ватерлинии. Большими шариками отмечены действующие центры площади ватерлинии – голубой; величины – синий; тяжести – тёмно синий; и метацентр отмечается **зеленым** при увеличении метацентрической высоты, **желтым** при уменьшении и **красным** при её отрицательной величине. Маленькие шарики отмечают исходные значения на тихой воде, стрелки от них указывают на крупные шарики – мгновенные местоположения этих метацентрических центров. По картушке справа-вверху видна перекладка руля по малу вправо, это работа авторулевого при сильном рыскании. Слева-внизу приводятся навигационные

параметры: текущее время и расчетный шаг; заданная скорость 15 узлов и достигнутая ходкость на крупной волне 10.8 узлов; другие инерционные и метацентрические характеристики. В нижней части графического окна в скользящем интервале времени строятся графики бортовой, килевой, вертикальной качки. Отсчёт времени по шкале графиков в секундах. На правой шкале показаны экстремумы для бортовой и килевой качки в едином масштабе, красным – бортовая качка (X), синим – килевая (Y). Для вертикальной качки, отмеряемой от центра величины, экстремумы приводятся к половине вертикального масштаба поля графиков. Кривая вертикальной качки (Z) – зеленая, подкрашиваются изнутри светло-зеленым фоном.

Утолщенная желтая кривая показывает вертикальные ускорения в средней части корпуса, и вокруг неё с закраской показываются ускорения в оконечностях. Фиксированная шкала ускорений приведена в левой части графиков на интервале от $-g$ до $+3g$ (в отсчётах кратно ускорению свободного падения). Если ускорение равно нулю, то незакрепленный груз в невесомости отрывается от палубы.

Меню <F4> «Гидростатика и динамика корпуса» – выполняются запросы по настройке методов визуализации, гидростатических и динамических параметров корпуса:

Гидростатика и динамика корпуса

Корпус корабля с обшивкой в целом
 Поверхность обшивки корпуса
 Архимедово всплытие на склонах волн
 Метацентрическая высота: 1.0 м
 Демпфирование-X 0.04 Y 0.30 Z 0.20
 Борт 0.04 Киль 0.20 Рыскание 0.10
 Практическая осадка: 6.4 м
 Кинематические графики 1.0 мин

В первой строке четыре варианта закраски, которые могут исполняться без меню по команде <Tab>:

- «Корпус корабля с обшивкой в целом»;
- «Подводная часть корпуса и ватерлиния»;
- «Теоретические шпангоуты+ватерлиния»;
- «Полупрозрачная тень и гидростатика».

Во второй строке методы переключения прорисовки судовых поверхностей, которые исполняются вне меню по команде <Пробел>:

- «Поверхность обшивки корпуса» и
- «Контуры триангуляционного покрытия»

В третьей строке режимы гидромеханики силового взаимодействия корпуса корабля с морским волнением. Вне меню эти режимы проведения вычислительного эксперимента переключаются по команде <F8>:

- «Кинематика качки на 4-х точках по склону волн»
- «Объёмная плавучесть переменного водоизмещения»

«Давление смоченных элементов бортовой обшивки»

«Давление на встречном потоке без морских волн»

«Давление с волновыми и ходовыми потоками воды»

В четвертой строке метацентрическая высота h , может изменяться динамически непосредственно в процессе вычислительного эксперимента;

В пятой и шестой строках коэффициенты демпфирования для поступательных и угловых скоростей качки $\{0 - \text{без демпфирования, } 1 - \text{полное торможение}\}$. Формально так учитывается вязкость и присоединенные массы жидкости при ускоренных движениях корпуса.

В предпоследней строке «Практическая осадка», при изменении которой выполняется перерасчет всех характеристик корпуса корабля и затем происходит перезапуск всего вычислительного эксперимента;

В нижней строке: «Кинематические графики», здесь указывается скользящий интервал времени для визуализации графиков бортовой, килевой $[\circ]$ и вертикальной качки $[\text{м}]$.

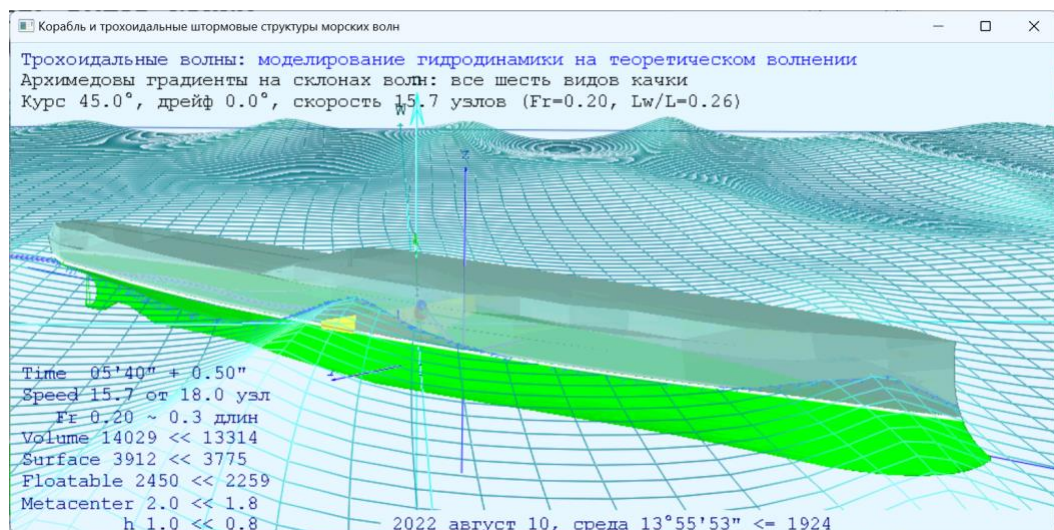


Рис. 10. «Корабль и трогоидальные штормовые структуры морских волн» – воспроизведение морского волнения в опытовых изысканиях мореходности корабля в условиях штормового плавания. Контурные прорисовки профилей трогоидальных волн большой крутизны выполняются на фоне соизмеримой по высоте длиннопериодной зыби.

«Корабль и трохоидальные штормовые структуры морских волн»

В основном окне вычислительного эксперимента изображается корабль в окружении морского волнения. Здесь могут рассматриваться и настраиваться различные варианты штормового хода и управляемого маневрирования, с наглядным представлением взаимодействия корабля со штормовым волнением, с конкретными гребнями штормовых волн или волновых структур.

В верхней–левой части в верхней строке показывается информация о режимах воспроизведения морского волнения, в строке ниже краткое описание вычислительной модели гидромеханики корабля и его силового взаимодействия корабля с морским волнением, и в третьей строке – текущие навигационные данные: курс и рыскание (дрейф) корабля, скорость хода в узлах, по Фруду (Fr) и в отношениях длин корпуса и корабельных волн (Lw/L).

Меню **<F4>** «Вычислительный эксперимент» – здесь выполняется настройка методов визуализации, выбирается вычислительная модель штормового трохоидального волнения, устанавливаются характеристики морского волнения для трёх независимых условных структур, например: ветровых волн, активной зыби и пологих реликтовых валов от дальних ураганов.

В первой строке четыре варианта вычислительного эксперимента:

- «*Математическая модель штормовых волн*» (гидростатическая постановка);
- «*Трохоидаальный вычислительный процесс*» (волна отражается от корабля);
- «*Континуально-корпускулярные решения*» (... заложено на перспективу);
- «*Чистая штилевая морская поверхность*» (динамика и качка на тихой воде).

Sea: Вычислительный эксперимент, штормового маневрирования корабля в открытом море

F1 – краткая справка

F4 настройка волнового режима

F8 штормовая гидромеханика

§ « Управление ходом корабля »

<8/2> ± два узла вперёд/обратно

<7/9> ± румб влево/право полборта

<4/6> ± румб влево/вправо на борт

<1/3> ± крен 30° на левый/правый

<5/Alt> руль прямо/так держать
<0> стоп машина

§ « Настройки моделирования »

<Tab/Space> закраски/контуры

<Ctrl/+Shift> задержка или стоп

<стрелки•leftMouse> ориентация

<+Shift•rightMouse> смещение

<+Ctrl•(roll)> дальность, наклон

<+<Shift> исходный обзор

<BkSp> остановка волнения

Вычислительный эксперимент

Математическая модель штормовых волн

Высокие волны с дрейфовыми течениями

Раскраска сине-зелено-пенных склонов

Тёмная вода с освещенными оттенками

Цуги: длина высота направление

Ветер: 64 м 0.99\5.7 м 190 град°

Зыбь: 104 м 0.56\5.1 м 160 град°

Вал: 160 м 0.25\3.6 м 230 град°

Расстояние от корабля: -640 м

Вот второй строке выбор модели трехмерного трохоидального волнения или модели полных потоков для плоского волнового процесса:

«*Высокие волны с дрейфовыми течениями*» (структуры трохоидальных волн);
«*Поверхностные волны в полных потоках*» (аналог длинноволновых процессов).

Морское волнение временно отключается и восстанавливается вне меню по команде <BkSP>

Во третьей строке четыре варианта прорисовки волнового поля, которые вне меню переключаются по команде <Tab>:

«*Раскраска сине-зелёных-пенных склонов*» (цветовая раскраска волнения);
«*Сеточное покрытие в цветовой палитре*» (расчётная сетка волнового поля);
«*Разреженная сетка, сто контуров волн*» (сетка волн без полного покрытия);
«*Профили волнения по курсу и траверзу*» (сетка с векторами скоростей).

В четвёртой строке четыре варианта раскраски морских волн, исполняемых вне меню по команде <Пробел>:

«*Тёмная вода с освещенными оттенками*» (типовая палитра в световых лучах);
«*Светлая вода с выделением ватерлинии*» (раскраска гребней и ложбин волн);
«*Тёмная вода + три слоя исходных волн*» (результатирующее поле морского ...
«*Светлая вода с послойным разложением*» ... волнение + три структуры волн).

В первых двух вариантах изображение волн выполняется полупрозрачным, с видимой подводной частью корпуса корабля. В случае прорисовки трёх опорных волновых структур прозрачность снимается, чтобы четыре волновых поля не искажали расцветку друг друга.

В следующих строках меню приводятся параметры трех структур морского волнения:

«*Ветер*» – активные ветровые волны с обрушающимися гребнями;
«*Зыбь*» – свежая зыбь недавних штормовых условий в этой же акватории;
«*Вал*» – пологие реликтовые валы от далёких ураганов.

Здесь определяется длина, относительная или фактическая высота волн и направление их распространения из картушки компаса.

В последней строке показано «*расстояние до корабля*», из точки обзора до центра графической сцены в метрах. Изменение этой величины может использоваться вместо интерактивного перемещения графической сцены, и будет полезным при точной подстройке изображения волновых полей непосредственно из этого меню.

Предустановка условий опытовых испытаний в штормовой мореходности корабля

Проведение вычислительного эксперимента в программном комплексе «Vessel» реализуется в интерактивной графической среде. Систематизация начальных условий с протоколированием результатов вычислительных экспериментов возможны с использованием специальных ключевых записей в файлах исходной конфигурации (*.vil = *vessel-initiation+logging*).

Vessel.vil – исходная настройка вычислительного эксперимента для всех цифровых моделей в рабочей директории. Предполагается, что в таком обобщающем файле могут устанавливаться геометрические настройки в динамических масштабах относительно размеров корпуса, в том числе по длинам и высотам волн в соотношениях со скоростью хода корабля, что требуется для быстрых оценок результатов сравнительных испытаний.

«Имя-модели».vil – начальная подстройка опытовых испытаний для конкретной модели корабля. В процессе вычислительного эксперимента такой файл конфигурации будет дополняться протоколом с результатами моделирования мореходности и управляемого маневрирования корабля в условиях морского волнения.

Конфигурационный файл *.vil может содержать произвольные тексты, строки (абзацы) которого, по необходимости, могут начинаться с символов комментария «;» или «//» в первой позиции.

Значимая информация должна размещаться в целой строке, отмечаемой в самом начале ключевым словом с двоеточием. Порядок таких строк несущественен. За ключевым словом в строго определённом порядке следуют термины, числовые величины или индексы режимов, разделяемые запятыми. Последовательность запятых без данных означает пропуск информации, для которой ранее определяемые исходные значения не изменяются. В завершение строки, после всех параметров с запятыми может размещаться произвольный текстовый комментарий. Пропуск данных отмечается нужным количеством запятых, или обрывом строки, но в последнем случае нежелателен завершающий строковый комментарий.

Символом \vee –или далее будет обозначаться возможность выбора вариантов физической размерности или масштаба для входного параметра.

Значимые величины применяются в различных, ниже оговоренных нотациях и физических величинах. Линейные размеры в абсолютных измерениях за

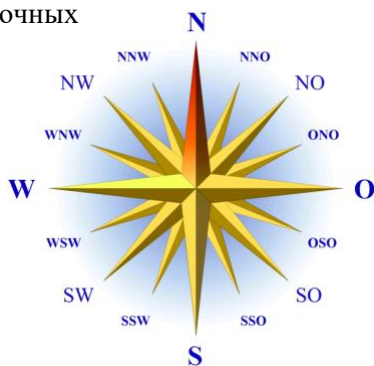
числовой величиной должны отмечаться символьными обозначениями как: «м»-метры; «дм»-дециметры или «см»-сантиметры.

Символ «Δ» означает отсутствие явного указания физических размерностей или отмечает безразмерные величины, измеряемые относительно оговоренных размерений длин волн или корпуса корабля. Аналогичные по сути величины могут отмечаться знаком % – процента или ‰ – промили, например, для указания целочисленных значений в сотых или тысячных долях относительных размерений.

Угловые отсчеты отмеряются по часовой стрелке от направления северного меридиана, и могут задаваться в градусах, отмечаемых традиционными символами [°'"] слитно с цифрами. Как пример: -123°45'56"789, либо в румбах [☀∨✱] навигационной картушки.

Четыре главных румба отмечаются одной прописной буквой или целым словом для указания сторон света, разметка промежуточных румбов в картушке [☀] осуществляется с помощью буквосочетаний навигационного курса (✱ – розы ветров):

N∨Nord, NtO, NNO, NOtN, NO, NOtO, ONO, OtN,
O∨Ost, OtS, OSO, SOtO, SO, SOtS, SSO, StO,
S∨Su'd, StW, SSW, SWtS, SW, SWtW, WSW, WtS,
W∨West, WtN, WNW, NWtW, NW, NWtN, NNW, NtW.



Ключевое слово «**Корабль:**» (или «**Ship:**») определяет указание требуемых курса и скорости хода корабля, его рабочие осадку и дифферент корпуса, и вариант математической модели гидромеханики взаимодействия корабля со штормовым волнением и ураганным ветром. В начальный момент корабль хода не имеет, и плавно разгоняется с выходом на экспериментальные показатели по ходкости на тихой воде, с учетом потерь хода или дельфинирования на склонах волн.

1 – курс [☀∨°] – в румбах [✱] ∨ или в градусах[°] в географических отсчетах от северного меридиана (+180° на восток, -180° к западу), градусные обозначения можно опускать (измерение углов в радианах здесь не предусматривается);

2 – *требуемая скорость хода* [Δ∨узл∨м/с] – в соотношениях длины корпуса с длиной корабельной волной по Фрудру: $F_n = V / \sqrt{g \cdot L}$ [Δ – без указания размерности]; ∨ или скорость V – в узлах, где одна угловая минута по меридиану

или морская «равнообъёмная» миля в час [узл...]; ∇ или как V [м/с] в стандарте длины метрового маятника с односекундными колебаниями на Парижской параллели. *Выполняется контроль*: максимальная скорость хода ограничивается до $F_n \leq 0,8$ – ранее принимаемого контрольного ограничения в опытовых и вычислительных экспериментах Ленинградского кораблестроительного института;

3 – *рабочая осадка* $[\pm \Delta \nabla \text{ м, дм, см}]$ – при явном указании знака числовой величины выполняется изменение осадки δT $[\pm \text{ м}]$ – аппликаты конструктивной ватерлинии; ∇ иначе действующая осадка T [м] переназначается. В случае подводной лодки в подводном положении будет отслеживаться глубина управляемого погружения относительно конструктивной ватерлинии под условно невозмущенной поверхностью моря (**пока дорабатывается**). *Выполняется контроль* – осадка может быть только положительной.

4 – *дифферент* $[\pm^\circ \nabla \pm \text{ м}]$ – если «плюс» – дифферент на нос, иначе «минус» – на корму. Угловой отсчёт ψ $[\pm^\circ]$ в градусах, или ∇ размерная величина дифферента $\delta d = (T_{\text{корма}} - T_{\text{нос}})/2$ $[\pm \text{ м}]$ устанавливается относительно полудлины корпуса по видимым изменениям уровня воды на марках углубления. В эксперименте дифферент создаётся путём смещения абсциссы центра величины в начальный момент гидростатических вычислений. *Выполняется контроль*: дифферент не может превышать действующей осадки корпуса.

5 – *метацентрическая высота* h $[\Delta \nabla \% \nabla \text{ м}]$ – фактически определяет аппликату центра тяжести корабля $zG = zM - h$ – относительно поперечного метacentра zM на тихой воде. Задается в долях заданной ширины корпуса $[\Delta \nabla \%]$, или фиксируется⁵ h [м] – в метрах (к примеру, для регистровой перестраховки в 0,5 м).

6 – код выбора модели гидромеханики корабля в силовом взаимодействии с морским волнением:

- 0 позиционирование корпуса со скольжением по хордам пяти точек на склонах волн
- 1 штормовая динамика корабля под воздействием сил гидростатического всплытия
- 2 динамика корабля с моделями гидростатического давления на смоченной обшивке
- 3 вихреисточники скользящего потока с импульсами отражения от корпуса корабля
- 4 набегающий поток дополняется скоростями течений в морской толще под гребнями трохноидальных штормовых волн

⁵ Так, к примеру, Российский морской регистр судоходства перестраховывается величиной метацентрической высоты $h \geq 0,5$ м, отчего штормовая мореходность среднетоннажного судна может утрачиваться на ранних этапах проектирования.

Два числовых вектора: «Демпфирование:» («**Damp:**») – факторы затухания скоростей поступательных и угловых колебаний корпуса. Задаются парой векторов, разделяемых одной запятой между тройками чисел. В начальных условиях, принятых по умолчанию как:

$\mu: \{ \xi=0,1 \ \eta=0,8 \ \zeta=0,6 \}$ – продольной, поперечной и вертикальной качки

$\mu: \{ \vartheta=0,2 \ \psi=0,6 \ \chi=0,8 \}$ – для бортовой, килевой качки и рыскания.

Ключевые слова «**Волна:**», «**Зыбь:**» и «**Вал:**» («**Wave:**», «**Swell:**» или «**Surge:**») начинают определение характеристик для трёх одновременно действующих групповых структур штормового трохoidalного волнения на море:

1 – *длина волны* $\lambda [\Delta \vee \text{м} \vee \text{''}]$ – в долях от длины парохода $\lambda/L [\Delta]$, \vee в метрах $L [\text{м}]$ или \vee в секундах периода гребней волн $\tau [^\circ \text{''}]$ относительно неподвижной точки на поверхности воды;

2 – *высота волны* $\zeta_w [\Delta \vee \% \text{‰} \vee \text{м}]$ – в долях от максимальной высоты обрушающегося гребня $[\Delta]$, или \vee в процентах и промиях в отношении к осадке корпуса корабля $[\% \text{‰}]$, или \vee по расчетной высоте⁶ в метрах $[\text{м}]$,

3 – *направление распространения пакета волн* $[\odot \vee ^\circ]$ – может задаваться в румбах $[\ast]$ или \vee в градусах $[\circ]$ от северной ориентации меридиана с отсчетом направления из картушки⁷ компаса;

4 – *номер* или фазовой отсчёт первого вступления фронта трохoidalной волны. 0 – нулевая фаза волны на границе опытового бассейна в разностной схеме волнения, или по миделю испытуемого корабля при математическом описании недеформируемых волновых структур; «+№» – ожидание пропускаемых №-волновых гребней; «-№» – предварительный запуск № волн в акваторию или за мидель корпуса корабля, соответственно.

Строка настройки «**Море:**» («**Sea:**») – определяет размеры числового испытательного бассейна и режимы моделирования морского волнения.

1 – *длина и ширина акватории* $[\Delta \vee \text{м}]$ задается в отношениях к длине корпуса цифровой опытовой модели $Long/L [\Delta]$, или \vee в абсолютных измерениях $\lambda [\text{м}]$ в метрах. Размерность указывается следом за двумя числами длины и ширины бассейна только один раз; при отсутствии размерности – числа означают

⁶ Расчетная высота волны – удвоенный радиус трохoidalной траектории на уровне невозмущенной поверхности воды.

⁷ Направление ветра задаётся внутрь картушки компаса – откуда ветер видится; волны бегут из картушки по истинному – видимому с борта судна направлению.

отношение к длине корпуса $Long/L$ [Δ]. *Выполняется контроль:* протяженность акватории должна превышать четыре длины корпуса, ширина – не менее утроенной длины корабля;

2 – модели генерации, свободного распространения и отражения от корпуса корабля штормовых волн:

0 чистое штилевое море без волнения и ветра;

1 чисто теоретическая модель гидродинамики штормового трохoidalного волнения;

2 вычислительный эксперимент в дифференциальных разностях с отражениями волн;

3 континуально-корпускулярный процесс штормовой гидромеханики корабля.

3 – тип разностной схемы для моделирования штормового волнения.

0 модель поверхностного волнения в полных потоках с равномерными узлами сетки;

1 трёхмерный трохoidalный процесс с динамически распределяемыми ячейками.

Первые две строки, условно, могут представляться текстом заголовка с подзаголовком к планируемым испытаниям мореходности корабля, и затем использоваться в описаниях к результатам вычислительного эксперимента.

При пропуске иницирующих данных в конфигурационных записях, в вычислительном эксперименте задействуются предустановки исходной инициализации внутренних конструкторов программы «Vessel», что будет соответствовать следующим записям начальной настройки вычислительного эксперимента:

Корабль: $0^\circ, 0, 0, 0, 1$ курс, скорость, осадка, дифферент и модель механики

Демпфирование: $0.1\ 0.8\ 0.6, 0.2\ 0.6\ 0.8$ $\{\xi\ \eta\ \zeta\}\text{м}, \{\vartheta\ \psi\ \chi\}^\circ$

по абсциссе, ординате и аппликате, по бортовой, килевой качке и рысканию.

Море: $800\ 720\ \text{м}, 1, 1$ размеры акватории и варианты штормового волнения

Волна: $64\ \text{м}, 0.9, -165^\circ, 0$ свежая ветровая волна с обрушающимися гребнями

Зыбь: $100\ \text{м}, 0.44, 160^\circ, 0$ интенсивное, ранее сформировавшееся волнение

Вал: $160\ \text{м}, 0.2, -130^\circ, 0$ реликтовое пологое волнение удалённых ураганов

В рабочей директории предусматривается общий файл инициализации цифровых моделей с именем «Vessel.vil», который будет первым заменять принятые по умолчанию в комплексе «Vessel» исходные параметры и условия поведения вычислительного эксперимента. В образцовом файле, составленном при разработке программного комплекса, содержится все конфигурационные записи для построения вычислительного эксперимента с полным листингом минимально необходимых пояснений:

Корабль:	NotO, 9 узлов, 0 м, 0°, 50%, 4	— курс, скорость хода, осадка, дифферент	eng: (Ship)
		... метacentрическая высота и модель гидромеханики	
Демпфирование:	0.1 0.8 0.6, 0.2 0.6 0.8	— демпфирование по абсциссе, ординате и аппликате, (Damp)	
		... по бортовой, килевой качке и рысканию	
Море:	800 720 м, 1,1	— Размеры числовой акватории и варианты генерации штормовых волн (Sea)	
Волна:	64 м, 0.6 м, StW, 0	— Свежая и крутая ветровая волна с обрушающимися гребнями =6 м (Wave)	
Зыбь:	100 м, 0.4 м, SSO, 0	— Наиболее интенсивное, ранее сформировавшееся волнение =4 м (Swell)	
Вал:	160 м, 0.3 м, SWTW, 0	— Реликтовое пологое волнение от совсем дальних ураганов =3 м (Surge)	
		(пустая строка → разделить)	
Корабль: —	установка курса и скорости хода корабля, осадки, дифферента и волновой гидромеханики		
course [° °]	установка начального курса в градусах [°] или румбах из картушки компаса [°]		
speed [Δ узел м/с]	скорость хода по Фруду, в [узел]ах или [м/с] по тяге двигателей на тихой воде		
	действует ограничение 0,8 по Фруду, но может преодолеваться интерактивно		
draught [±м м]	при указании знака числа - изменение осадки, иначе её переназначение текущей		
trim [±° ±м]	дифферент в угловой мере [±°], или по изменением посадки в оконечностях [±м]		
hX [Δ% м]	метacentрическая высота в долях ширины корпуса или по абсолютной величине [м]		
statum 0	позиционирование корпуса со скольжением по хордам пяти точек на склонах волн		
⇒ 1	штормовая динамика корабля под воздействием сил гидростатического всплытия		
2	динамика корабля с моделями гидростатического давления на смоченной обшивке		
3 ÷ ≈	вихреисточники скользящего потока с импульсами отражения от корпуса корабля		
4	набегающий поток дополняется скоростями течений под гребнями штормовых волн		
Демпфирование: --	факторы затухания скоростей поступательных и угловых колебаний корпуса.		
μ : { ξ=0,1 η=0,8 ζ=0,6 }	- пульсаций хода, поперечных сдвигов и вертикальной качки;		
μ : { θ=0,2 ψ=0,6 χ=0,8 }	- для бортовой, килевой качки и рыскания на курсе.		
Море: —	Размеры акватории для вычислительного эксперимента и выбор модели штормового волнения		
long wide [Δ % м]	протяженность и ширина акватории в метрах [м] или относительно длины корабля		
wave 0	чистое штилевое море без волнения и ветра		
⇒ 1	чисто теоретическая модель гидродинамики штормового трохеоидального волнения		
2	вычислительный эксперимент в дифференциальных разностях с отражениями волн		
3	континуально-корпускулярный процесс штормовой гидромеханики корабля на волне		
peak 0	модель поверхностного волнения в полных потоках с равномерными узлами сетки		
⇒ 1	трёхмерный трохеоидальный процесс с динамически распределяемыми ячейками		
Волна:, Зыбь: и Вал: —	Характеристики трёх групповых структур штормового трохеоидального волнения		
length [Δ м '']	длина относительно обрушающегося гребня [Δ], в метрах [м] или период во времени [']		
height [Δ % м]	высота относительно обрушающегося гребня [Δ], в процентах от осадки корпуса,		
	или собственно в метрах в отношении удвоенного трохеоидального радиуса [м]		
dir [° °]	направление распространения пакета волн в градусах [°] или румбах [°] компаса		
phase ⇒ 0	начальный отсчет номера/фазы трохеоидальной волны: (+)-в ожидание (-)-пропуск		
Стороны света и буквосочетания румбов компаса: 11°15'=(11°25) (и розы ветров)			
N ∨ Nord, NtO, NNO, NotN, NO, NotO, ONO, OtN,			
O ∨ Ost, OtS, OSO, SotO, SO, SotS, SSO, StO,			
S ∨ Su"d, StW, SSW, SwtS, SW, SwtW, WSW, WtS,			
W ∨ West, WtN, WNW, NwtW, NW, NwtN, NNW, NtW.			
Пример —			
Корабль: NotO, 0.4, -0.1 м, -3°, 0.1, 1	— курс, V, T, δT, и модель гидромеханики		
Демпфирование: 0.1 0.8 0.6, 0.2 0.6 0.8	— μ : { ξ η ζ }, { θ ψ χ } поступательная и угловая качка		
Море: 6 4, 1,1	— Размеры акватории и варианты генерации штормовых волн		
Волна: 1, 0.92, -165°, 0	— Свежая крутая ветровая волна с обрушающимися гребнями		
Зыбь: 1.6, 0.44, 160°, 0	— Наиболее интенсивное, ранее сформировавшееся волнение		
Вал: 2.4, 0.24, -130°, 0	— Реликтовое пологое волнение от совсем дальних ураганов		

Результаты опытовых мореходных экспериментов

Окончанием конфигурационных записей является любая пустая строка или завершение текстового файла. При использовании иницилирующих настроек для конкретной модели корабля, в конец файла или после первой пустой строки, начинается запись протокола с полным комплексом исходных данных и строками регистрации динамических параметров корабля для экстремальных событий по любому из измеряемых параметров.

Для получения протокола с результатами эксперимента без какого-либо изменения исходных условий моделирования, например преопределённых в файле «Vessel.vil», можно разместить в рабочей директории произвольный файл с именем цифровой модели и расширением <*.vil>. Файл может быть пустым или содержать произвольный текст с описанием эксперимента и без пустых строк, который будет предшествовать записям журнала мореходных испытаний.

```
Краснознамённый ордена Октябрьской революции крейсер «Аврора»
Штормовая мореходность и маневренность корабля ≤ прямой вычислительный эксперимент ≥

Корабль: OtM, 9 узлов, 0 м, 0°, 50%, 4 -- курс, скорость хода, осадка, дифферент eng: (Ship)
... метacentрическая высота и модель гидромеханики
Демпфирование: 0.1 0.8 0.6, 0.2 0.6 0.8 -- демпфирование по абсциссе, ординате и аппликате, (Damp)
... по бортовой, килевой качке и рысканию
Море: 800 720 м, 1,1 -- Размеры числовой акватории и варианты генерации штормовых волн (Sea)
Волна: 0.75, 10м, StW, 1 -- Свежая и крутая ветровая волна с обрушающимися гребнями =6 м (Wave)
Зыбь: 100 м, 0 м, SSO, 0 -- Наиболее интенсивное, ранее сформировавшееся волнение =4 м (Swell)
Вал: 160 м, 0 м, SWTW, 0 -- Реликтовое пологое волнение от совсем дальних ураганов =3 м (Surge)

Штормовая мореходность корабля (вычислительный эксперимент)
~~~~~
понедельник 2023 октябрь 16, 7*11'54"
акватория: { 800×720 м }[268·241]~δS=3.00 м, { δt=0.5"/4.2 }[+0]

⇒ Крейсер «Аврора»
⇒ { L=123.7, B=16.8, T=6.4, Ψ= 00'\δd=0см }^6.4 K(a.103<шп[147]>113.ф)
⇒ { δ=0.51, W=6797.9 м², S=2565.4 м², F=1428.7 м² }
⇒ C{ x=1.2, z=-2.67 }, zG=-0.04, r=3.47, h=0.84 [м]
⇒ Гидромеханика[4]: Давление с волновыми и ходовыми потоками воды
⇒ Демпфирование движений: μ { ξ=0.10, η=0.80, ζ=0.60 }
⇒ Демпфирование вращений: μ { θ=0.20, ψ=0.60, χ=0.80 }

Волна: λ= 93 м, τ= 7.7", ζ=10.00 м, α=0.90, C=12.0 м/с, A=191°, δS=6.0 м [134·120]
Зыбь: 100 м, 8.0", 0.00 м, =0.00, 12.5 м/с, 158°, 6.2 м [130·116]
Вал: 160 м, 10.1", 0.00 м, =0.00, 15.8 м/с, 230°, 7.9 м [102·92]
⇒ моделирование гидродинамики на теоретическом волнении (трохоидальный процесс)

⇒ Время Kt скорость, узл. курс±рыскание руль Z миделя/волн бортовая килевая « корма мидель нос »/g
00"35/3 ⇒ ±ξ 4.3+4*7 ±χ 78°8-0°1 ·ζ+0.1f+0.9 _ ·θ-0°0 ·ψ-0°0 « ·+0.1 ·+0.1 ·+0.1 »
00"59/5 ⇒ ±ξ 4.3+4.7 ±χ 78°8-0°1 ·ζ+0.2f+0.8 _ ·θ-0°1 ·ψ-0°0 « ·+0.1 ·+0.0 ·-0.0 »
01"53/13 ⇒ ±ξ 4.4+4.6 ±χ 78°8-0°6 ·ζ+0.5f+0.2 _ ·θ-0°5 ·ψ+0°4 « ·-0.0 ·-0.1 ·-0.2 »
. . .
12"85/109 ⇒ ±ξ 5.2+3.8 ±χ 78°8+5°9 ЛМ ·ζ-0.3f-0.1 _ ·θ-4°4 ·ψ-1°8 « ·-0.2 ·+0.0 ·+0.2 »
12"96/110 ⇒ ±ξ 5.2+3°8 ±χ 78°8+6°1 ЛМ ·ζ-0.1f+0.1 _ ·θ-3°9 ·ψ-2°0 « ·-0.1 ·+0.0 ·+0.2 »
13"55/115 ⇒ ±ξ 5.1+3.9 ±χ 78°8+7°1 ЛМ ·ζ+0.9f+1.5 _ ·θ-0°5 ·ψ-3°2 « ·+0.1 ·+0.0 ·-0.1 »

<< 32" успешное завершение >>
```

Для временного отключения именованной записи конфигурации достаточно в начале строки использовать любой символ, например ' ; ', или исказить ключевое слово, например, отодвинув пробелом двоеточие ' : '

Протокола начинается с полного описания исходных данных и условий моделирования, задействуемых на момент начала вычислительного эксперимента.

- дата и компьютерное время начала вычислительного эксперимента;
- размеры акватории в {метрах} и количестве [узлов]; $\delta S \approx Kt \cdot V_w \cdot \delta t$ [м] – пространственный шаг квадратных ячеек расчетной сетки определяется на основе критерия устойчивости (Найквиста) по заданному интервалу времени δt [сек], с учётом фазовой скорости моделируемой волны V_w и некоторого увеличивающего множителя Kt – коэффициента кратности для предотвращения сложных факторов

неустойчивости в ускоряемых процессах взаимодействия волн с движущимся кораблём. Величина Kt указывается за косой чертой при δt .

В следующем блоке приводятся геометрические и гидромеханические характеристики корабельного корпуса, начиная с \Rightarrow названия корабля.

$\Rightarrow L, B, T$ – расчетная длина, ширина и осадка корпуса. Ψ – дифферент в градусной мере и в сантиметрах разница осадок носом и кормой. Положительная величина – это дифферент с погружением носа и всплытием кормы, при этом корпус раскрашивается со сменой цветов по конструктивной ватерлинии, а новая ватерлиния с учётом дифферента наносится жирной линией по условиям погружения на тихой воде. За скобкой размерностей корпуса приводится величина дополнительного погружения относительно конструктивной осадки. В угловых \langle скобках \rangle в завершении строки – количество аппроксимирующих точек на ахтерштевне, затем – количество \langle шпангоутов \rangle и количество – точек форштевня.

$\Rightarrow \delta$ – коэффициент общей полноты корпуса; $W [m^3]$ – водоизмещение; $S [m^2]$ – площадь смоченной поверхности корпуса; $F [m^2]$ – площадь ватерлинии на спокойной воде.

$\Rightarrow C\{x, z\}$ – абсцисса и аппликата центра величины; zG – аппликата центра тяжести и r – метацентрический радиус для заданной метацентрической высоты $h [m]$.

\Rightarrow В скобках термина «гидромеханика» указывается выбор режима моделирования динамики корабля под воздействием штормового волнения:

- | | |
|---|-------------------------|
| 0 – Кинематика качки в 4-х точках на склонах волн | <i>скольжение</i> |
| 1 – Объёмная плавучесть переменного водоизмещения | <i>гидростатика</i> |
| 2 – Давление смоченных элементов бортовой обшивки | <i>гидродинамика</i> |
| 3 – Давление на встречном потоке без морских волн | <i>++ ход корабля</i> |
| 4 – Давление с волновыми и ходовыми потоками воды | <i>++ действие волн</i> |

\Rightarrow В завершение блока описания корпуса приводятся действующие факторы демпфирования скоростей качки μ по поступательным $\{\xi, \eta, \zeta\}$ и угловым $\{\theta, \psi, \chi\}$ движениям корабля.

В третьем блоке исходной информации расписываются параметры трех групповых структур морского трохoidalного волнения. Предполагается, что морское волнение моделируется с помощью активного ветрового волнения «Волна», в которое включается ассиметричная поправка для увеличения крутизны подветренного склона волн. Две системы зыби могут описывать недавно зародившиеся крупные волны в том районе плавания «Зыбь», а также влияние пологих валов от дальних штормов «Вал».

В информационных записях приводятся λ [м] – длина и ζ [м] – высота максимального гребня в волновом пакете; безразмерная величина α – отношение заданной высоты волны к максимально возможному – обрушающемуся трохoidalному гребню; $A[^\circ]$ – на⁸правление движения волнового пакета; τ [сек] – период и C [м/с] – фазовая скорость движения фронта волны;

С каждым из трёх волновых полей связываются собственные сеточные акватории для разностного моделирования в рамках волновых уравнений, чем обеспечиваются соразмерные критерии моделирования для свободного распространения и отражения волн от подвижного корпуса корабля. δS [м] – шаг и [число] узлов сеточной области.

⇒ в завершение блока параметров волновых полей даётся строка описания включаемой математической модели для проведения вычислительного эксперимента:

0 – чистое штилевое море без волнения и ветра;

1 – моделирование гидродинамики на теоретическом волнении (2D \vee 3D);

2 – вычислительный эксперимент с отражением волн от корпуса (2D \vee 3D);

3 – эксперимент с учётом скоростей течений и дисперсией волн (2D \vee 3D);

В скобках указывается тип волновой модели (3D трохoidalный процесс) при использовании регулярных неравномерных сеток с трохoidalным распределением локальных уровней и скоростей потоков по всей глубине водной толщи; (2D поверхностный поток) – для простых волновых уравнений на строго равномерной поверхностной сетке с квадратными ячейками, в которых вертикальная стратификация скоростных потоков и давления воды учитываются в рамках математических зависимостей для волн Герстнера.

В процессе интерактивного проведения мореходного вычислительного эксперимента допускается изменение условий моделирования, различных характеристик морского волнения, включая осадку корпуса и другие параметры состояния корабля, что обязательно отображается отдельными строками в текстовом протоколе.

Основной же объем протокола образуется записями событий с экстремальными значениями специально регистрируемых параметров:

1 – время начала или возобновления эксперимента и номер шага расчётов;

⁸ Действующая версия комплекса «Vessel» отлаживается на трохoidalной математической модели морского волнения. В решениях с разностными схемами временно отключено отражение ввиду сложностей высокочастотной трансформации волн вблизи быстро движущейся обшивки корпуса корабля.

- 2 – $\bullet \pm \xi$ [узлы] – текущая скорость хода и её различие с заданной;
- 3 – $\bullet \pm \chi$ – заданный курс и рыскание или отклонение от курса;
- 4 – положение пера руля: «л» – на левый \vee или «п» – на правый борт:
 - – $\leq _B$ лево \vee право на борт, и выход на обратный курс за 30 секунд.
 - – $\leq _P$ руль лево \vee право полборта, и на обратный курс за 1 минуту.
 - – $\leq _M$ помалу лево \vee право используется авторулевым при

отклонении от заданного курса более одного румба, с выходом на обратный курс за 2 минуты. На крупном волнении авторулевой не всегда может вывести судна на заданный курс, тогда ему необходимо помогать перекладкой на борт или полборта вручную, с помощью изменения заданного курса и быстрым возвратом его к исходному.

- 5 – $\bullet \zeta \pm$ корпус \updownarrow \pm волна – вертикальное смещение, высота волны на миделе;
- 6 – $\bullet \vartheta$ углы бортовой и $\bullet \psi$ – килевой качки в градусах;

7 – в трёх столбцах «корма мидель нос» приводится отклонения от гравитационного ускорения в кормовой, средней и носовой частях корпуса корабля, нормированные по ускорению свободного падения. Так, для фиксации отрыва свободно лежащих предметов от палубы, в состоянии невесомости или ускоренного отталкивания, величина регистрируемого ускорения быть менее минус единицы ($a < -1$).

В случае успешного завершения вычислительного эксперимента в последней строке отпечатывается его длительность с фразой «успешное завершение»:

<< 04'06" успешное завершение >>

Использованные литературные источники

1. *Войткунский Ярослав Иосифович, Фадеев Юрий Иванович, Федяевский Константин Константинович.* Гидромеханика. Л. Судостроение, 1968. – 568 с.
2. *Прандтль Людвиг.* Гидроаэромеханика. М. 2002. – 572 с. (Геттинген–1942)
3. *Семенов-Тянь-Шанский Владимир Вениаминович.* Статика и динамика корабля: Плавуемость, остойчивость и спуск на воду. Л.: Судостроение, 1973. – 607 с.
4. *Богданов А. В., Храмушин В. Н.* База данных: «Vessel» – Цифровые теоретические чертежи для проектного анализа гидростатических характеристик, остойчивости и ходкости корабля. Роспатент. База данных СПбГУ № 2015621368 от 2015.09.08.
shipdesign.ru/SoftWare/2015621368.html
5. *Храмушин В. Н.* «Hull» – Построение аналитической формы корпуса корабля, расчеты волнового сопротивления, кривых элементов теоретического чертежа и диаграмм остойчивости морских судов. Роспатент. Программа СахГУ № 2010615849 от 2010-09-08.
shipdesign.ru/SoftWare/2010615849.html
6. *Храмушин В. Н.* Трехмерная тензорная математика вычислительных экспериментов в гидромеханике. – Владивосток: ДВО РАН 2005. – 212с.
shipdesign.ru/Khram/Tensor_Mathematics-2005.pdf
7. *Храмушин В. Н.* Поисковые исследования штормовой мореходности корабля. История эволюционного становления корабельного дела, о единении морских инженерных наук и хорошей морской практики. Lambert Academic Publishing. ISBN-13: 978-613-8-23643-6, 2018. 470 стр.
shipdesign.ru/Khram/History-III.pdf
8. *Gerstner Franz Joseph:* 1802 “Theorie der Wellen,” Böhmisches Gesellschaft der Wissenschaften, *Abhandlungen*; 1804 “Theorie der wellen samt einer daraus abgeleiteten Theorie der Deichprofile”. *Теория волн вместе с основанной на ней теорией волновых профилей* (Prague: Gottlieb Haase); sowie 1809 in *Annalen der Physik*, 32, 412–445.
9. *Mr. J. H. Michell* on the Wave–Resistance of a Ship. Волновое сопротивление корабля. Philosophical Magazine, 1898, vol.45, Ser.5, pp.106–123.
shipdesign.ru/JHM-rus.html
10. *Sommerfeld Arnold.* Mechanik der deformierbaren medien. Leipzig.: Zweite, neuberbeitete Auflage. 1949. (*Арнольд Зоммерфельд.* Механика деформируемых сред. М.: Издательство иностранной литературы, 1954. 491 с.)

Авторское наследие настоящих корабельных изысканий:

Судоводительское отделение Калининградского мореходного училища
министерства Рыбного хозяйства СССР;
Специальное экспериментально-конструкторское бюро
по подводным исследованиям, Азчеррыба, г. Севастополь;
Кафедры гидромеханики и теории корабля Кораблестроительного факультета
Ленинградского кораблестроительного института;
Тихоокеанское управление промысловой разведки и научно-исследовательского флота,
ТУРНИФ, Дальрыба, г. Владивосток;
Кафедра теории и проектирования корабля
Дальневосточного государственного технического университета;
Сахалинский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии,
СахНИРО, Дальрыба, г. Южно-Сахалинск;
Лаборатория вычислительной гидромеханики и океанографии
СКБ средств автоматизации морских исследований ДВО РАН;
Подсекция мореходных качеств судов в штормовых условиях,
Российского Научно-технического общества судостроителей
имени Алексея Николаевича Крылова;
Лаборатория вычислительной гидромеханики и морских исследований
и кафедра математики Сахалинского государственного университета;
Кафедра компьютерного моделирования и многопроцессорных систем,
факультета Прикладной математики – процессов управления,
Санкт-Петербургского государственного университета;

Архив исполняемых модулей программ с подборкой цифровых теоретических чертежей различных кораблей и
судов доступны по адресу интернет: ShipDesign.ru/SoftWare/Ship.zip,
руководство к программам Vessel и Hull: ShipDesign.ru/SoftWare/Vessel-action.pdf,
математические модели и алгоритмы: [==/ Vessel-master.pdf](#),
мореходные эксперименты и проектирование корабля: [==/ Vessel-praxis.pdf](#) .
исходные тексты программ и помощь в их освоении: [GitHub.com/Khram-V/Vessel](https://github.com/Khram-V/Vessel) и Khram@mail.ru .

~ 2023-10-12 ~ ירושלם