

<<实用中式帆装设计与使用>>

图书基本信息

书名：<<实用中式帆装设计与使用>>

13位ISBN编号：9787502771980

10位ISBN编号：7502771980

出版时间：2008-12

出版时间：海洋出版社

作者：（英）哈斯勒，（英）麦克劳德 著，王予和 等译

页数：284

字数：552000

译者：王予和

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<实用中式帆装设计与使用>>

### 前言

中国是一个海洋大国，郑和七下西洋的伟大壮举与海上丝绸之路的悠久光辉世人皆知；当代中国又是造船大国和航运大国。

可是，记录和介绍中华传统帆船设计建造技术工艺和扬帆航海科学安全的专著却极其罕见，而将西方研究中华帆船设计与使用的专著翻译成中文出版更是绝无仅有。

当我从交通大学老学长和兼职教授、中国造船工程学会船史研究学术委员会顾问郑明少将处获悉，他和海洋出版社要将英国布朗迪·G·哈斯勒和乔克·K·麦克劳德合著的《实用中式帆装设计与使用》一书翻译出版并奉献给中国读者时，真是喜出望外。

《实用中式帆装设计与使用》这本专著20余万字，插图300多幅，图文并茂。

作者分“中式帆装”、“设计帆装”和“使用帆装”三大部分，从空气动力学和几何学原理分析研究了中华传统帆装的结构特征，总结出一些设计方法和操作规律，把历史悠久的中式帆装设计与使用纳入现代帆船设计与使用的科学范畴，理论并不深奥但比较科学，实践性很强，所以成为一本在西方研究传播中华传统帆船很有影响，并且一版、再版的专著。

我自己粗略阅读《实用中式帆装设计与使用》，就使我深感作者和西方航海爱好者对中华传统帆船的热爱之心和潜心研究与不断试验实践的作风，使西方研究中华传统帆船的设计与使用和远洋航海都已远远走在我们的前面。

在弘扬传播祖国造船历史和组织现代造船科学技术、系统研究等方面的教育上，上海交通大学在全国都是领先的。

这本书却给我以新的启示。

最近，上海交通大学正在酝酿充分利用造船科技专业传统优势和综合大学文史人才资源筹划建立中国舟船科技历史文化研究中心，这也是贯彻“十七大”文化大发展、大繁荣的一项举措。

我希望这部专著的翻译出版和这个中心的筹建在推动祖国造船科技和教育上都能催人奋进，有所作为。

为把祖国建成海洋强国和促进人类海洋文明发展做出新的贡献。

## <<实用中式帆装设计与使用>>

### 内容概要

中式纵帆装无比安全，更灵巧和易于操纵。  
同样，它特别适合小艇和在各种天气中进行单独或全家航海。  
毫不奇怪，它在世界各地已经越来越流行。

布朗迪·哈斯勒和乔克·麦克劳德在这方面出类拔萃，他们对如何把独特的中式帆装应用于西方船艇合作进行了长达25年的研究与发展，写成这部百科全书式的著作。  
他们研究分析中式帆装的设计与空气动力学理论和如何最佳驶帆。  
他们详细概述了帆装和成为其基础的原则，设想了可供选择的帆形和布置图，当然还在很多详细线图说明的帮助下分析了它们的性能。

《实用中式帆装设计与使用》自1988年首次出版以来已经成为这方面的权威性著作。  
布朗迪·哈斯勒曾于1940年因在挪威服役而被授予英帝国勋章，因1942年策划并领导在波尔多大胆奇袭德国船舶而被赞为“轻舟英雄”，因此而被授予优异服务勋章。  
他还发明了风向标自动操舵装置并对中式帆装进行了大量试验性工作。  
他于1987年《实用中式帆装设计与使用》完成之后撒手人寰。

乔克·麦克劳德少校与布朗迪·哈斯勒先生携手驾驶著名的“杰斯特”号帆船航行在尼斯湖上，哈斯勒在那里进行了第一次尼斯湖水怪调研。  
麦克劳德现在驾驶他那47英尺长的中式斯库纳纵帆船“让·格拉斯”号，曾经6次横渡大西洋，其中有两次还是参加单独航行竞赛。

## &lt;&lt;实用中式帆装设计与使用&gt;&gt;

## 书籍目录

第一部分 中式帆装 引言 第1章 帆装 第1节 桅杆 第2节 板条 第3节 帆 第4节 空气动力学与中式帆装 第2章 帆的几何形状 第1节 帆分析 第2节 基本帆形 第3节 最佳帆型 第3章 帆的索具 第1节 升降索 第2节 横桁索箍 第3节 桅线 第4节 桅杆倾斜度 第5节 帆桁操纵 第6节 帆布折皱 第7节 板条缩帆索 第8节 横桁缩帆索 第9节 顶索 第4章 控帆索 第1节 控帆索力与控帆索跨索 第2节 缩帆与拢帆 第3节 六点控帆索系统 第4节 装定下控帆索滑车 第5章 微风帆与避雷针 第1节 微风帆 第2节 避雷针

第二部分 设计帆装 引言 第6章 设计帆装置图(上) 第1节 帆装置图定位 第2节 帆装置图 第3节 绘制帆图 第4节 概述:绘制标准中式帆图 第7章 设计帆装置图(下) 第1节 布置单帆帆装 第2节 布置多帆帆装 第3节 桅杆位置不合格 第4节 控帆索位置不合格 第5节 改进解决方案 第6节 安置下控帆索滑车 第7节 概述:设计帆装置图(下) 第8章 桅杆 第1节 木桅 第2节 木材种类 第3节 空心木桅 第4节 胶合 第5节 木桅保护 第6节 电线固定 第7节 设计与绘制空心桅图 第8节 设计狭木条组装空心桅 第9节 设计生成木桅 第10节 桅具 第11节 其他材料桅 第9章 桅孔加固板与桅座 第1节 桅孔加固板 第2节 桅座 第3节 夹桅板 第10章 横桁、板条与帆桁 第1节 横桁 第2节 板条 第3节 帆桁 第11章 帆 第1节 按比例缩小略图 第2节 详图与说明 第12章 帆索具 第1节 升降索 第2节 控帆索 第3节 顶索 第4节 桅杆吊索 第5节 索箍 第6节 限位索 第7节 系索 第8节 任选帆装件 第13章 操舵室和甲板布置 第1节 帆桁承梁 第2节 下控帆索滑车 第3节 绳索导向器 第4节 羊角、索结与压紧器 第5节 备用索的存放 第6节 整体甲板布置

第三部分 使用帆装 第14章 安装帆装 第1节 一般要点 第2节 把桅杆放入桅座或从桅座移开 第3节 桅杆预装 第4节 装配帆 第15章 操纵帆装 第1节 操帆 第2节 维护 第3节 修理与应变程序 第4节 过大下风舵/上风舵修正 第16章 中式帆装样船 第1节 “杰斯特”号帆船(1960年) 第2节 “红磨床”号帆船(1962年) 第3节 “高尔韦·布莱泽”号帆船(1968年) 第4节 “让·格拉斯”号帆船(1970年) 第5节 “阳”号帆船(1972年) 第6节 “萨姆纳”号帆船(1972年) 第7节 “设计SSF/1”号帆船(1973年) 第8节 “胡姆”号帆船(1974年) 第9节 “巴特温”号帆船(1974年) 第10节 “皮尔默”号帆船(1975年) 附录A 英制/公制换算表 附录B 英寸为英尺的小数 附录C 中式帆船协会对《实用中式帆装设计与使用》的更新材料 附录D 参考书目 附录E 英汉对照词汇表后记

## <<实用中式帆装设计与使用>>

### 章节摘录

第1章 帆装第1节 桅杆 在中国，这种帆过去通常都装在无支索（支架）桅上，就连很大的中式远洋帆船也都是这样。

这种桅杆像树一样挺立在船上，受力时像树一样弯曲，竖立在内龙骨桅座上，用桅孔加固板支撑。西方船员们对此也没什么可大惊小怪的，因为大西洋两岸的许多大型工作船在帆船时代也都是把帆装

在无支索桅上。例如，有一种苏格兰漂网渔船和一种苏格兰帆装渔船都是在桅杆上挂着巨型平衡斜桁四角帆，帆面积有时达到1600平方英尺，也都

不用任何稳索。无支索桅必需在桅孔加固板和桅座上与船体稳固连接，但传到船体的应力比那些稳索所产生的应力要小得多，而且不大可能拉紧船体。

近些年来有些中式帆船也在桅顶装上侧支索，也许是在模仿西方的做法，有些使用中式帆装的西方人也这样做。

但是，使用侧支索也有不利之处： 1.顺风行驶或后舷风行驶时，帆会摩擦它们； 2.帆与船体成直角时不能全部展平。

受风浪冲击而转向受到限制，顺风行驶变得不那么有效，而且更易出现意外转帆改向： 3.由于不能使用下侧支索或安装有效的横撑，侧支索与桅杆之间的角度几乎总是太小，所能提供的横撑作用很小，产生的侧拉力却很大，压缩载荷也很大，不但起不到支撑作用，反倒很可能折断桅杆。

桅顶侧支索与桅杆之间的最小容许角度为15度，但单体船上没有横撑就很难达到这个角度，尽管多体船上可以达到。

作者总是在各种船体上使用无支索桅，而且已经证明只要设计和建造得当就特别适于航海。

“杰斯特”号帆船使用的独创无支索桅用胶合空心枞木制成，在第13次横渡大西洋结束时突遭暴风被折断之前历经长达33年的连年巡航和横渡大西洋都未折损。

## <<实用中式帆装设计与使用>>

### 媒体关注与评论

“在这方⾯还没有哪本著作比《实用中式帆装设计与使用》写得更好和更全面……它应被视为所有对此感兴趣者的中式帆装指南。

” --《航海》杂志 “怎么推荐这本书都不为过。

” --《经典名船》杂志 “权威性中式帆装著作。

” --英国皇家航海协会杂志

<<实用中式帆装设计与使用>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>