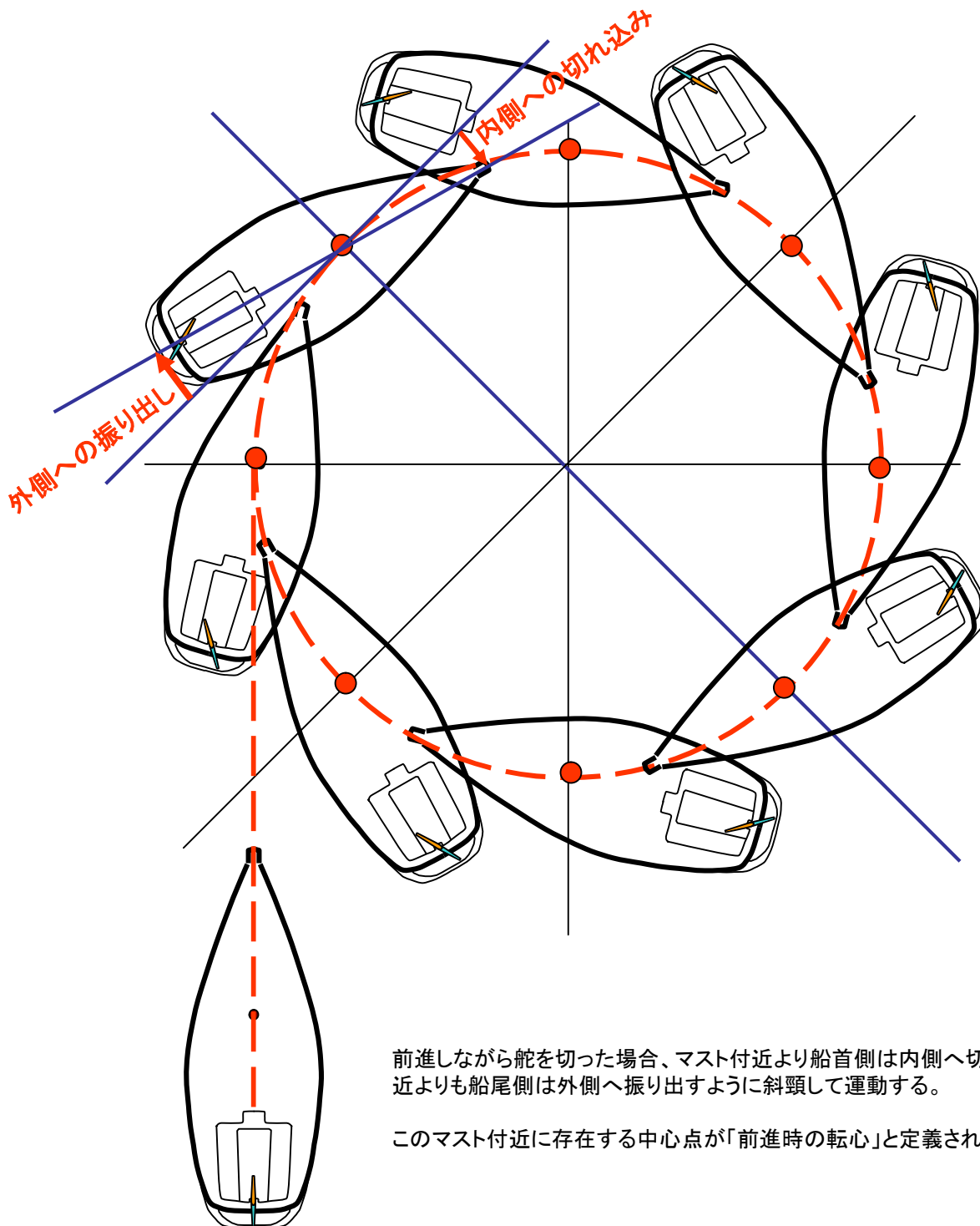
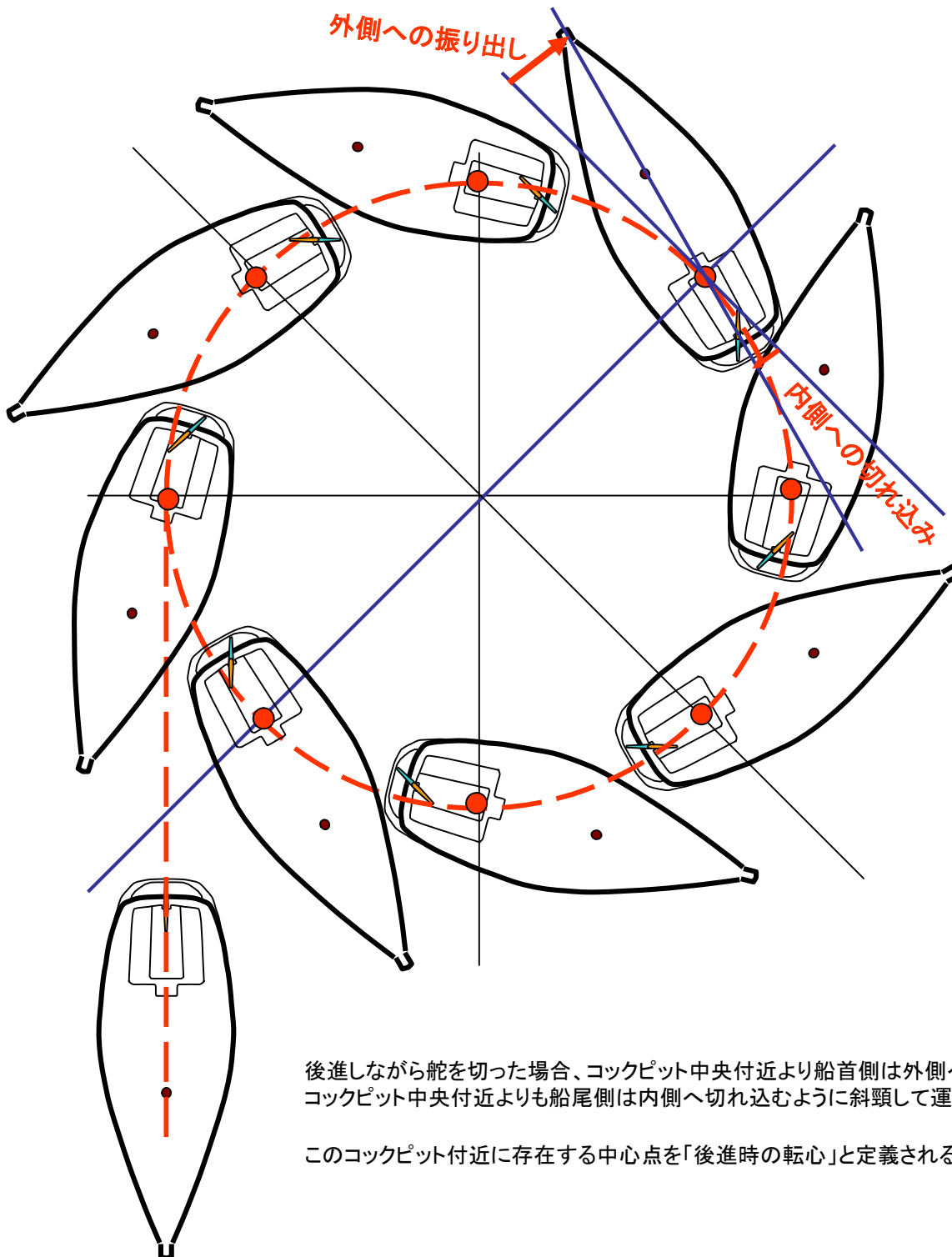


一定の舵角による前進での連続回頭の場合、その運動は下図のようになる。



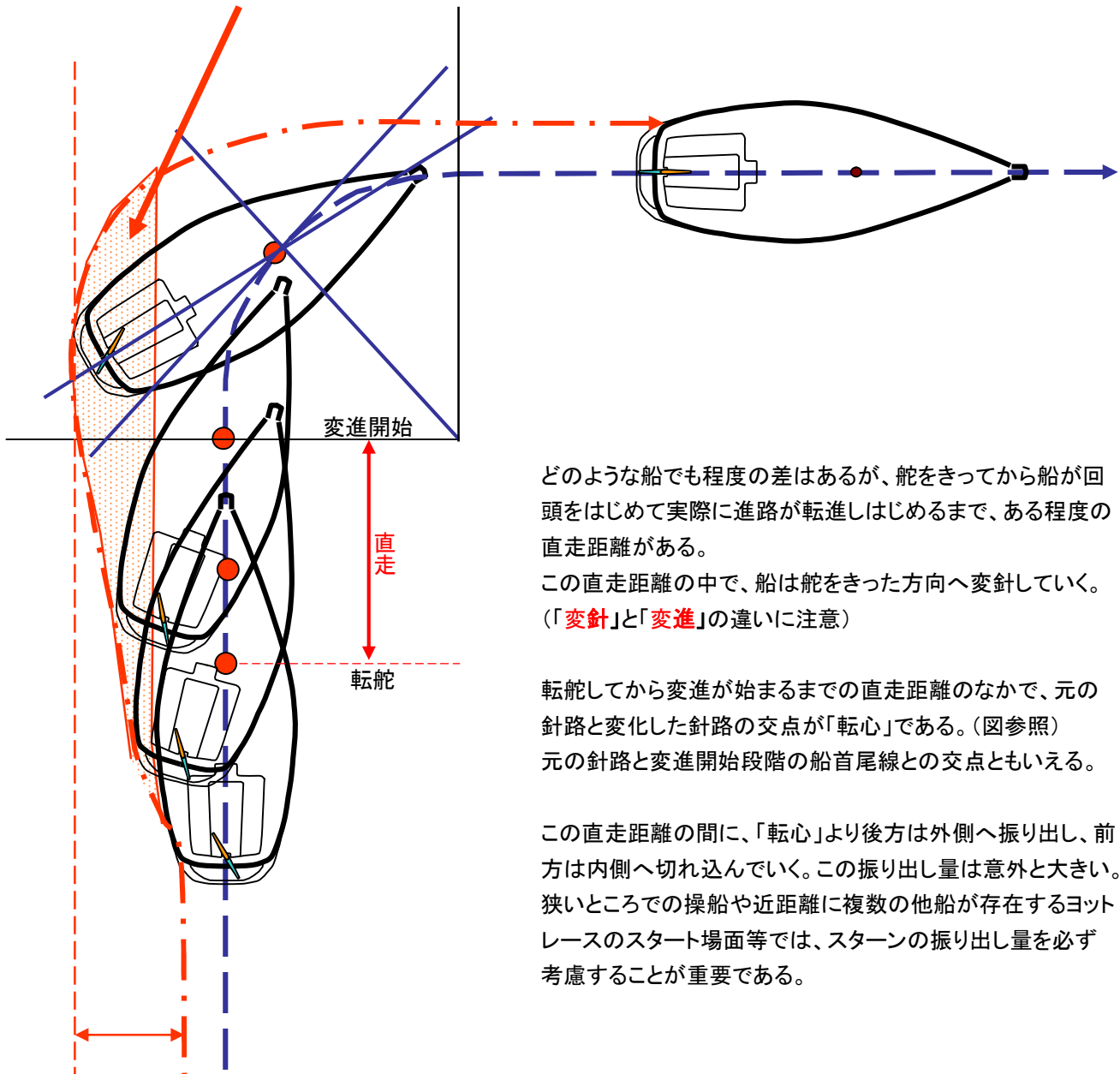
一定の舵角による後進での連続回頭の場合、その運動は下図のようになる。



後進しながら舵を切った場合、コックピット中央付近より船首側は外側へ振り出し、コックピット中央付近よりも船尾側は内側へ切れ込むように斜頸して運動する。

このコックピット付近に存在する中心点を「後進時の転心」と定義される。

要注意！
 転舵の段階でこの範囲にあるものは
 全て衝突事故の対象になる。



どのような船でも程度の差はあるが、舵をきってから船が回頭をはじめて実際に進路が転進し始めるまで、ある程度の直走距離がある。

この直走距離の中で、船は舵をきった方向へ変針していく。
 (「**変針**」と「**変進**」の違いに注意)

転舵してから変進が始まるまでの直走距離のなかで、元の針路と変化した針路の交点が「**転心**」である。(図参照)
 元の針路と変進開始段階の船首尾線との交点ともいえる。

この直走距離の間に、「**転心**」より後方は外側へ振り出し、前方は内側へ切れ込んでいく。この振り出し量は意外と大きい。狭いところでの操船や近距離に複数の他船が存在するヨットレースのスタート場面等では、スターンの振り出し量を必ず考慮することが重要である。

意外とこの幅は大きい。

舵効きのいい船が低速で航走中の場合に大きな舵角をとるとこの距離が艇長の1/3程度にもなることがある。