

ГИДРОКРЫЛЬЯ — панацея или...



За последние 10–15 лет различные известные производители практически во всем мире предлагают специальные устройства под общим названием «гидрокрылья», крепящиеся на антикавитационной плите. Для чего они нужны и стоит ли ими пользоваться?

Гидрокрылья на антикавитационных плитах подвесных моторов доводилось видеть на Средиземном море, в Индийском океане, на Балтике, на внутренних озерах Центральной Европы, на реках Северной Америки и на Великих озерах, словом везде, где есть открытая вода и где можно встретить поклонников этого странного, на первый взгляд, приспособления.

Для чего предназначены крылышки,

крепящиеся на мотор? Одна из основных задач – выравнивание посадки лодки во время старта и более уверенный и быстрый выход на глиссирование.

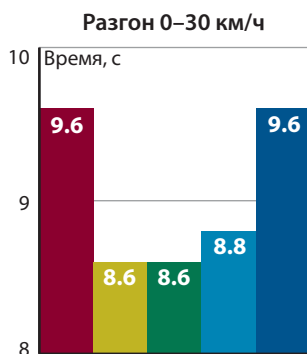
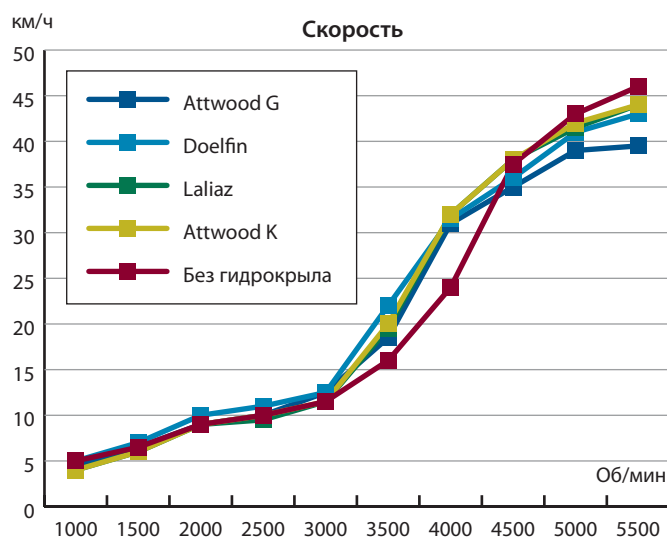
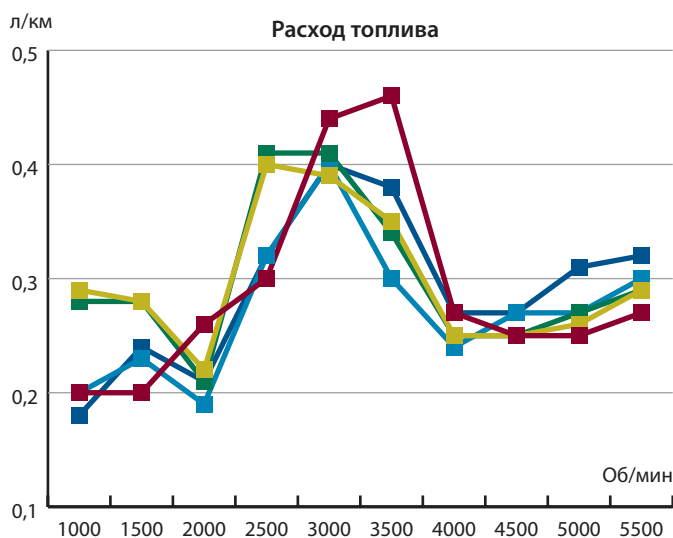
Сложно сказать, кто стал первым делать эти приспособления. Однако сегодня можно насчитать как минимум 30 фирм, которые производят гидрокрылья «на промышленной основе». Но вопрос о целесообразности их применения существует до сих пор. Немецкий журнал «Boote» выполнил большой тест, который поможет понять и оценить недостатки и преимущества такого приспособления, как гидрокрыло.

Тест проводился на РИБе длиной 4,5 м, оснащенном мотором мощностью 40 л.с. Было протестировано четыре типа гидрокрыльев для моторов

мощностью до 50 л.с. различных производителей. Нагрузка лодки во время всего теста составляла два человека плюс 110 кг груза в корме и 30 кг в носовой части лодки. При этом дополнительный груз во время тестов сотрудниками журнала перемещался по лодке для создания искусственной ситуации переизбытка веса в корме.

Испытаниям подверглись следующие модели гидрокрыльев: «Attwood Klein» («Attwood»), «Laliaz» («LZ-Hydrofoil»), «Doelfin» («Devis»), «Attwood Gross» («Attwood»). Приведем краткие резюме, которые сделаны на основе результатов теста.

«Attwood Klein» – хороший компромисс для небольших лодок. Эти небольшие гидрокрылья быстро выво-



ПРИМЕЧАНИЕ

Как видно из графика скорости при определенных оборотах мотора, примерно 2600–3600 об/мин «гидрокрыло», независимо от производителя и конструкции позволяет получить лучший результат. То есть «голый» мотор в этом диапазоне оборотов коленчатого вала проигрывает по скоростным показателям.

При этом, если рассматривать график расхода топлива, то примерно при 3300 об/мин, «гидрокрылья» позволяют экономить топливо (т. е. для мотора, оснащенного крыльями, этот режим оказывается наиболее

	Без гидрокрыла	Attwood Klein	Laliaz	Doelfin	Attwood Gross
Разгон 0–30 км/ч, с	9.6	8.6	8.6	8.8	9.6
Макс. обороты, об/мин	5360	5160	5160	5100	5030
Макс. скорость, км/ч	46	44	44	43	39.5

благоприятным), в то время как мотор не оснащенный ими, становится достаточно прожорливым.

Максимальная скорость, правда, снижается, что вполне естественно, так как общая площадь поверхности подводной части мотора увеличивается.

Быстрый разгон «с крыльями» с места до 30 км/ч обеспечивается более быстрым выходом на глиссирование. Этого эффекта нет только у самых больших крыльев Attwood Gross, которые, скорее всего, предназначены для более мощных моторов и лодок большего размера.

дят лодку на глиссирование и лишь незначительно снижают максимальную скорость.

«Lalizas» – также небольшие гидрокрылья, очень похожие на модель «Attwood Klein» и близкие к ним по многим параметрам. Хорошо подходят для небольших лодок с подвесными моторами.

«Doelfin» – эти гидрокрылья от фирмы «Davis» показали в среднем лучший результат. Они не так сильно снижают максимальную скорость и быстро выводят лодку на глиссирование при небольшом увеличении расхода топлива. «Attwood Gross» – для тестового мотора эта модель оказалась явно велика. Она быстро выводит лодку на глиссирование, но очень сильно тормозит ее на максимальных оборотах – практически на 7 км/ч.

Монтаж всех моделей достаточно прост, займет немного времени и не вызовет затруднений у человека, который хотя бы немного умеет работать руками. Единственно, о чем придется задуматься, это о правильном распо-

ложении отверстий в антикавитационной плите, чтобы «крылья» встали симметрично.

Выводы

Если ваша лодка не испытывает проблем с выходом на глиссирование, то о гидрокрыльях можно забыть. Но при большом конструктивном дифференте на корму либо постоянной избыточной кормовой центровке лодки или недостаточной мощности мотора гидрокрылья отчасти помогут решить проблему выхода на глиссирование. Также они смогут помочь как в ускорении выхода на глиссирование, так и в улучшении устойчивости хода лодки при буксировании лыжника или вейкбордиста. Правда, максимальная скорость при этом снизится на некоторую величину, зависящую от конструктивных особенностей конкретной модели крыльев.

Вся основная информация об испытаниях сведена в диаграммы, исходя из которых, каждый сможет сделать для себя полезные выводы.

В тесте, проведенном немецким жур-

налом, испытывались гидрокрылья, состоящие из двух частей. В продаже можно сегодня увидеть различные модели гидрокрыльев, представляющих собой единое неразрезное крыло. Назначение их – такое же, как и составных, но в связи с большей площадью смоченной поверхности, специфической формой и их менее эффективным относительным удлинением возможен еще больший расход топлива при эксплуатации.

Использовать или не использовать гидрокрылья для подвесных моторов – вопрос, который каждый должен решить сам. Приведенные данные теста журнала «Boote» актуальны для конкретных лодки, мотора и конкретных условий, однако при этом хорошо иллюстрируют тенденцию разгона, выхода на глиссирование и расхода топлива, которые могут изменяться в зависимости от условий эксплуатации и загрузки лодки.

И. Л.

По материалам зарубежной прессы и журнала «Boote»




Вы слышите?

МОЩЬ И... ТИШИНА!

Любители водных путешествий как никто другой понимают, что такое настоящая свобода. Все, чем они занимаются на борту (или как раз чем они не занимаются) определяется желанием получить удовольствие, оставив за кормой все повседневные заботы. С надежным дизелем VETUS каждое путешествие становится таким удовольствием, которое не нарушают раздражающие вибрация и шум двигателя. Вы сидите в кресле, наслаждаетесь музыкой, и только счетчик оборотов показывает, что винт все-таки вращается, час за часом. И не важно, установлен ли у Вас 11-сильный двухцилиндровый дизель Vetus-Mitsubishi или 286-сильный 6-цилиндровый дизель Vetus-Deutz. Дизель и другое оборудование Vetus позволят Вам наслаждаться своим путешествием, не становясь рабом техники. Это не фантазия. Это реальность.



В Д О Х Н О В Л Е Н Н Ы Е М О Р Е М

ДИСТРИБЬЮТОР В РОССИИ: VATOR OY, nina.kukeleva@vator.fi
 ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В СПБ: +7 812 336 3915, info@vator.ru



www.vetus.ru