

# ЧПВ

## с противовращением



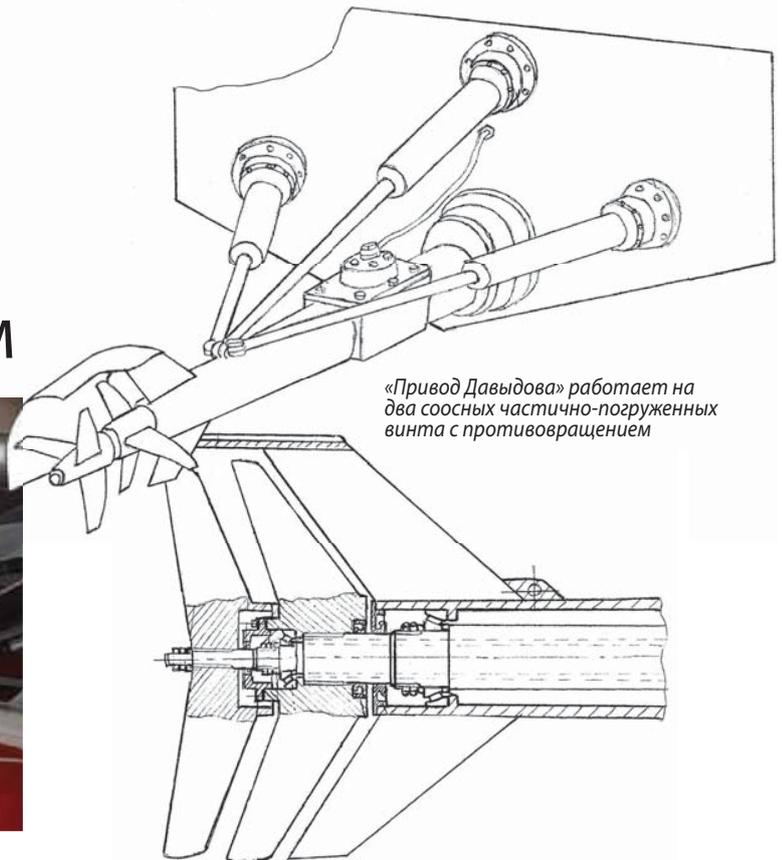
Несмотря на прогресс в двигателях, «классический» ЧПВ с прямым валом и пером руля по-прежнему конкурентоспособен

Частично-погруженные гребные винты известны уже несколько десятилетий. Они появились в водномоторном спорте, затем, с развитием технологий, прочно «прописались» и на крупных высокоскоростных катерах как специального, так и прогулочного назначения с двигателями мощностью до 10 000 л.с. Наиболее известен так называемый привод Арнесона, выпускаемый американской компанией «Twin Disk». Он замечателен тем, что его изобретатель Ховард Арнесон додумался скомпоновать в едином агрегате не только ЧПВ с валом и упорным подшипником, но и с механизмом, управляющим поворотом и подъемом всего движителя. Таким образом, компания стала держателем ноу-хау на целый винторулевой комплекс, небывало скоростной и эффективный.

Как ни странно, за много лет идея привода не претерпела значительных модификаций; несколько конкурирующих компаний выпустили на рынок более простые варианты исполнения рулевого устройства, расширился скоростной диапазон применения винтов – пока все. Самарский изобретатель Александр Давыдов решительно вышел за пределы привычного и запатентовал идею, настолько неожиданную, насколько же и очевидную: он предложил привод, объединяющий два частично-погруженных винта соосного типа с противовращением. Разумеется, сам принцип соосных винтов, даже для работы в исключительно полупогруженном режиме, подать как изобретение уже не удастся, но в составе «полезной модели» идея оказалась конкурентоспособной.

Автор декларирует следующие основные полезные эффекты применения «привода Давыдова»:

Увеличенные углы перекладки привода – 15° по верти-



«Привод Давыдова» работает на два соосных частично-погруженных винта с противовращением

кали, 40° – на борт против 7.5° и 20° у оригинального привода от «Twin Disk».

Отсутствие уводящей боковой силы на ходу – достаточно одномоторной установки.

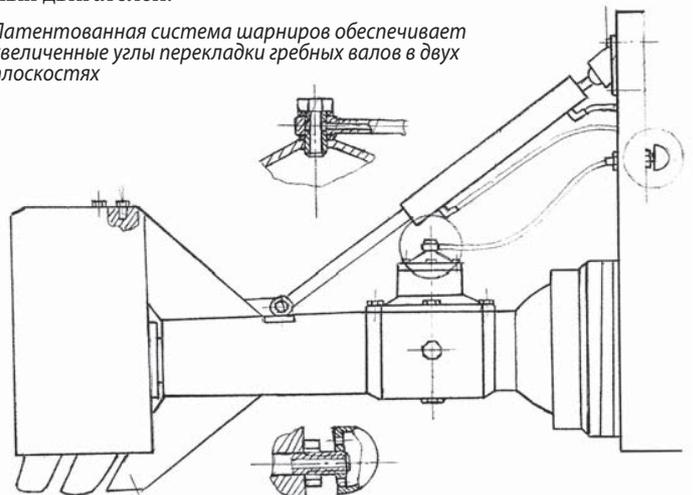
Пониженные вибрации из-за увеличения числа одновременно работающих лопастей.

Улучшенный пропульсивный КПД как в полупогруженном, так и полностью погруженном режиме работы.

Конструктивные усовершенствования, повышающие надежность устройства в целом.

Конечно, соосные винты потребуют более сложной трансмиссии, дополнительной зубчатой передачи, но в целом «сдвоенное» устройство может оказаться выгоднее, чем пара аналогичных одновинтовых, работающих от отдельных двигателей.

Патентованная система шарниров обеспечивает увеличенные углы перекладки гребных валов в двух плоскостях



# TRIDENT® ALUMINIUM BOATS

**Начинаем сезон  
с тест-драйвов  
и изучения навигации!**

*(Garmin, Interphase, Lowrance)*

**6 и 7 мая 2011г.**  
*(предварительная запись!)*

Санкт - Петербург (АБР)

Москва (Кливер)

Самара (Азимут Поволжье)

Томск (Пеликан)

Сургут (Рокот Мото)

Helsinki (Vene Androm)



**TRIDENT 620C**

940 000 р.



**TRIDENT 720WA**

750 000 р.



**TRIDENT 720CT**

1 190 000 р.



**TRIDENT 800 Solo - соло**

**для капитана!**

**Производство цельносварных стапельных алюминиевых катеров.**  
С-Пб, г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел. +7 (812) 423-32-23, E-mail: [katera@tridentboats.ru](mailto:katera@tridentboats.ru)  
[WWW.TRIDENTBOATS.RU](http://WWW.TRIDENTBOATS.RU)