

Ежи Бенъ

Модели и любительские суда на воздушной подушке

Сокращенный перевод с польского
Т. П. ИВАНОВОЙ и Н. В. СЛЕЖЕРСКОГО



Ленинград
«Судостроитель»
1963

Научный редактор Коронатов Г. Д.

Б46 Бень Е.
Модели и любительские суда на воздушной подушке.
Пер. с польск. — Л.: Судостроение, 1983 — 128 с., ил.
НСН

В популярной форме изложены основы теории и конструкции воздушной подушки и различные движения (маневры) судов на воздушной подушке. Приведены расчетные соотношения, даны типовые решения при проектировании малых любительских судов. Даны сведения о наиболее распространенных конструктивных формах. Рассмотрены вопросы и перспективы развития данного вида спорта. Текст снабжен формулами вычисления коэффициентов.

Для лиц, интересующихся вопросами любительского спорта, туристическим и любительским видами спорта.

Б 3905(3800)—446
046 (01)—53 03—82

39.427

© Copyright by Jerry Bies
© Перевод на русский язык
Издательство «Судостроение», 1983

Воздушные

1.1. Общие сведения

В 60—80-е гг. получил развитие новый вид транспортных средств — аппараты на воздушной подушке.

Под термином «аппарат на воздушной подушке» (сокращенно АВП) понимается любое средство, передвигающееся над поверхностью с помощью воздушной подушки под его днищем. В английской литературе принято называть АВП «кушшкрафт», что означает «судно на подушке», либо «зонеркрафт» — «скользящее судно». В американской литературе аппараты подобного типа называют сокращенно GEM (Ground Effect Machine) — «аппарат, способный парить над землей».

1.2. Описание наиболее удачных конструкций АВП

Еще на один вид транспортных средств не вступил так быстро в практику, как аппарат на воздушной подушке. Необычайно быстрое развитие АВП в течение последних десятилетий объясняется в первую очередь простотой конструкции, возможностью эксплуатации их на воде, суше и даже на воздухе.

Первые упоминания об исследованиях передвижения на воздушной подушке относятся к началу нынешнего столетия. Русский ученый К. Э. Циолковский в 1927 г. опубликовал брошюру под названием «Сопротивление воздуха и скорый полет», в которой обосновал свою идею влета на воздушной подушке, движущегося по специально спроектированному полотну.

Основные работы над созданием АВП начались в 50-х годах нашего столетия. В 1956—1958 гг. появились первые практические результаты. Уже в этот период исследования, с одной стороны, носили преимущественно теоретический характер, а с другой — ориентировались на создание реальных конструкций. Далее исследования пошли по пути оптимизации доловых и конструктивных качеств и создания экспериментальных и серийных АВП.

1.2.1. Английские суда на воздушной подушке

Принято считать, что создателем аппарата на воздушной подушке с периферийным кольцевым солом является английский инженер Козерелл. К его заслугам можно отнести постройку

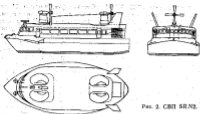


Рис. 2. CBP SR.N2.

Корпус аппарата эллипсоидной формы в плане, заостренной спереди, имел понтон плавучести, который был разделен на 13 водонепроницаемых отсеков, в двух из которых находились водные балластные цистерны емкостью по 0,45 м³ каждая.

Главная энергетическая установка, состоящая из четырех газотурбинных двигателей по 710 кВт каждый, размещалась в кормовой части судна. Каждая пара двигателей приводила во вращение при помощи кинематически связанных передач гнзетатель и воздушный винт.

Два винта размещались на якорях над корпусом в диаметральной плоскости CBP. Палубы имели возможность поворачиваться вокруг вертикальной оси, чем обеспечивалось изменение направления горизонтальной тяги для управления судном. Два центробежных гнзетателя диаметром 3,8 м через воздушный винт, расположенный на верхней палубе у основания пилотажа, подают воздух в сопла, находящиеся в понтоне во его вершине.

За три года опытной эксплуатации CBP SR.N2 перевезло 33 000 пассажиров и ввзло 13 000 морских миль.

CBP SR.N3 имело общую массу 37 т и грузоподъемность 14 т, предназначалось как для гражданских, так и для военных целей, в частности для десантных операций.

Выполняя заказ армии на создание небольшого скоростного CBP, фирма «Уэстленд» спроектировала SR.N5.

SR.N5 (рис. 3) имеет общую массу 7 т, может взять на борт груз массой 2 т или 20 солдат с полной экипировкой либо 26 пассажиров. За кабиной размещается понтон плавучести — основная прочная связь конструкции корпуса. Главная энергетическая установка состоит из газотурбинного двигателя мощностью 770 кВт, приводящего во вращение через редуктор центробежный гнзетатель с вертикальной осью вращения и четырехлопастный воздушный винт изменяемого шага. Гибкое ограждение дает возможность легко преодолевать неровности опорной поверхности, а так-

же такие препятствия, как ров глубиной 2 м и шириной 3,6 м, покрытые кустарником высотой до 2 м, вертикальные стены и единичные препятствия высотой до 1 м, морские волны высотой до 2,5 м. Система управления основана на использовании аэродинамических сил на вертикальном и горизонтальном оперении. С целью повышения эффективности рулей направления на малых скоростях дополнительно применяется обдув из воздухом из специальных каналов, в которых воздух подается от подъемной системы CBP.

Об универсальности использования этого типа CBP могут свидетельствовать многочисленные области его применения: в военных целях, для пассажирских перевозок, спасательных работ, в геологических экспедициях, полициях. По существу, нет таких климатических условий, в которых ABP SR.N5 не могут быть использованы. Его возможность проверили в морских условиях, песках пустыни и во льдах севера. Результаты, полученные в ходе испытаний этого CBP, послужили основой для создания еще более совершенного судна — SR.N6, корпус которого на 3 м длиннее SR.N5 при одинаковой ширине. Он также имеет большую общую массу (20,4 т) и грузоподъемность (до 3 т). Пассажирская модификация этого аппарата позволяет взять на борт, кроме водителя, 38 пассажиров. Конструкция CBP SR.N6 в настоящее время совершенствуется, хотя и заслуживая себе репутацию надежного транспортного средства.

Самым большим CBP, построенным в Англии, можно считать CBP SR.N4 под названием «Мэунтбетте» (рис. 4), который в 1968 г. открыл регулярную паровозную связь на трассе Дуар — Булон, перевозя через пролив Ла-Манш за одну рейс

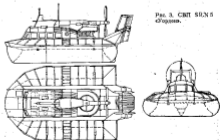


Рис. 3. CBP SR.N5 «Орден».

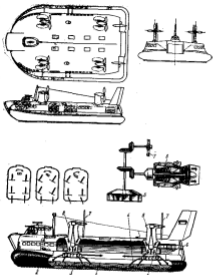


Рис. 4. Крупный СВП построен 1968 г. SR.N4 «Mauritbaton».
 1—вентиляционные; 2—газовые ограждения; 3—опорная стойка; 4—ролик модели;
 5—двигатель; 6—газотурбинный двигатель; 7—воздушный винт; 8—поворотный вал.

254 пассажира и 30 автомобилей, при этом заправка топливом на обратный рейс длится 15 мин. Общая масса СВП — 187 т, грузоподъемность — 85 т, максимальная скорость — 143 км/ч. Судно может передвигаться по морю при высоте волны до 3,6 м. Насколько безопасен этот тип СВП может свидетельствовать тот факт, что СВП, идущее со скоростью 93 км/ч, в случае опасности в состоянии авторампа на отрезке пути примерно в 160 м,

Корпус СВП изготовлен из легких сплавов. Конструктивной основой его является прямоугольный водонепроницаемый понтон, обеспечивающий плавучесть при посадке на воду. Внутри понтона размещены три отсека для топлива общей емкостью 20,5 м³. На палубе понтона установлена надстройка, в бортовых частях которой расположены салоны для пассажиров, а также главные двигатели и механизмы подъемной и тяговой системы судна.

В средней части надстройки помещен грузовой отсек, в носовой и кормовой оконечностях которого имеются аппарели для погрузки и выгрузки автомобилей.

Главная энергетическая установка состоит из четырех газотурбинных двигателей мощностью по 3140 кВт (4250 л. с.), каждый из которых через валопровод, проходящий вдоль судна, приводит во вращение двигатель-нагнетательный агрегат, состоящий из центробежного нагнетателя диаметром 3,5 м и воздушного винта диаметром 5,8 м, установленного на поворотном валу.

Габарит ограждение с навесными элементами изготовлено из алюминия, армированного нейлоновой тканью.

Управление судном осуществляется посредством соответствующего поворота винтов с воздушными винтами по команде водителя.

В рубке предусмотрено четыре места: для капитана, штурмана, радиста и резервное. Для эксплуатации судна в трудных погодных условиях, а также ночью применяются навигационные приборы, в числе которых имеются две радиолокационные станции, специальный радар, измеритель скорости и угла дрейфа.

Рост интереса к СВП, большое количество заказов на их постройку, а также стремление британской промышленности к прибыли в сфере разработки и постройки СВП привели к образованию в 1966 г. концерна «Британш Ховеркрафт Корпорейшн» (ВНС), в который вошли три фирмы.

Высокий технический уровень СВП этой корпорации заинтересовал другие государства, например США и Японию, которые приобрели лицензии на постройку некоторых типов СВП или на отдельные важнейшие узлы и агрегаты. Возникновение корпорации ВНС послужило стимулом для расширения работ, проводившихся до этого частным порядком в других странах, как, например, во Франции, где ускорились работы по созданию АВП для движения по земле и железной дороге.

Первым СВП, созданным ВНС, является СВП ВН.7 (рис. 5), предназначенное преимущественно для военных целей как судно для патрулирования и снабжения. Грузоподъемность судна 18 т при общей массе 48 т, скорость около 140 км/ч на спокойной воде.

Корпус СВП ВН.7 подобно судам серии SR.N представляет собой конструкцию, выполненную из легких сплавов и пластика. Главная энергетическая установка состоит из одного газотурбинного двигателя мощностью 3140 кВт, приводящего во вращение двигатель-нагнетательный агрегат, аналогичный одному из

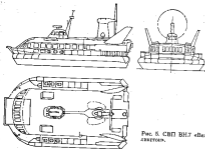


Рис. 5. СВП ВНЛ «Благодетель».

установленных на СВП SR.N4. Управление в горизонтальной плоскости осуществляется изменением направления тяги воздушного винта при повороте шлюза, расположенного в кормовой части.

С 1960 г. в Великобритании начала постройку собственных АВП известная авиационная фирма «Бриттен-Норман». АВП фирмы, за исключением экспериментальной СС-1, характеризуются использованием для создания горизонтальной тяги и воздушной подушки единых центробежных нагнетателей. Благодаря этому АВП завоевали себе репутацию самых бесшумных.

Экспериментальный двухместный АВП СС-1 «Кученкрафт» был построен в 1960 г. У этого АВП (рис. 6) нагнетатель, по размерам соответствующий кольцевому соплу для образования воздушной подушки, приводился во вращение от двигателя через фрикционную передачу (использовалось автомобильное колесо). Горизонтальная тяга создавалась двумя воздушными винтами (были использованы хвостовые винты вертолета), установленными на стойках в кормовой части аппарата, которые через редукторы и карданные валы приводились во вращение от того же двигателя.



Рис. 6. АВП СС-1.

Аппарат АВП СС-2 (рис. 7), построенный фирмой «Бриттен-Норман», предназначался для движения над водой поверхностью. Этот АВП использовался как грузопассажирское такси, способное взять на борт десять

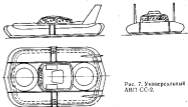


Рис. 7. Универсальный АВП СС-2.

пассажиров или соответствующий по массе груз. Корпус был изготовлен из легких сплавов. С целью обеспечения его непотопляемости в нижней части корпуса были установлены поплавки. Воздушная подушка создавалась через кольцевое сопло без глубокого ограждения, причем горизонтальная тяга образовалась путем отклонения воздушного потока от нагнетателей непосредственно в кольцевом сопле. Для образования воздушной подушки применяли два центробежных нагнетателя диаметром 2,1 м, приводимых во вращение от автомобильного двигателя «Роллс-ройс» объемом 6,2 л. Кабина вместе с мотором размещена в средней части СВП. Прекрасные аэродинамические данные корпуса этого СВП, значительная остойчивость судна во время полета и простая система привода (один двигатель приводит в движение два нагнетателя) привлекли внимание многих модельеров-любителей.

Появление СВП СС-4 (рис. 8, 9) ознаменовало собой новое направление в дальнейших разработках аппаратов этого типа, характеризующееся размещением нагнетателей на горизонтальной оси вращения в кормовой части корпуса по обе его стороны. Это

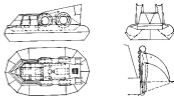


Рис. 8. СВП СС-4.



Рис. 9. Гибкое ограждение СВП СС-4.

СВП массой 2 т способно вязать на борт семь пассажиров.

Силовой агрегат, состоящий из четырех магнетелей и одного мотора мощностью 100 кВт, обеспечивает скорость до 70 км/ч.

Улучшением варианта СВП СС-4 является модель СС-5. Этот аппарат общей массой 2,2 т берет на борт 12 пассажиров. Так же как и СС-4, он снабжен гибким ограждением воздушной подушки с кольцевым соломом.

Корпус судна изготовлен из пластмассы, армированной стекловолокном.

В 1958 г. было создано СВП СС-7, способное перевозить до десяти человек. СС-7 предназначено для перевозок по воде на короткие расстояния. Сфера его применения — патрульная и санитарная службы, а также местные инженерные работы. Длина корпуса этого СВП — 7,8 м, ширина — 4,6 м, грузоподъемность — 960 кг, общая масса — 2250 кг. Для создания воздушной подушки и горизонтальной тяги используются два центробежных магнетеля, приводимых во вращение от газотурбинного двигателя мощностью 370 кВт, что позволяет развивать скорость 93 км/ч. Конструкцией корпуса предусмотрена его разборка для перевозок по железной дороге.

Фирма «Воспер Торникрофт» построила СВП VT-1, предназначенное исключительно для эксплуатации на воде. На этом СВП для создания горизонтальной тяги применены два гребных винта регулируемого шага, приводимых во вращение от газотурбинных двигателей мощностью 1470 кВт каждый. От этих же турбин через редукторы приводятся во вращение по четыре центробежных магнетеля с горизонтальной осью вращения. Показан масса этого СВП — 86,2 т, аппарат берет на борт 22 т груза или 320 пассажиров, его скорость — 90 км/ч. Размеры АВП: длина — 29,1 м, ширина — 13,6 м, высота — 9,5 м (в режиме на воздушной подушке), высота гибкого ограждения — 11,7 м.

Фирма «Ховермарк Лтд» построила скеговое СВП «НМ2», характерными особенностями которого являются низкая стоимость эксплуатации и высокие технико-эксплуатационные показатели. Наличие скегов (боковых стенок воздушной подушки), исключаящих астижение воздуха, и гибких ограждений воздушной подушки в носу и корме требуют небольшого расхода воздуха и подушку и, следовательно, малых затрат мощности на ее образование. Вследствие этого «НМ2» может конкурировать с классическими водонемешающими судами и судами на подводных крыльях. Основными его достоинствами следует отметить значительную скорость, отсутствие сноса при боковых ветрах, широкие возможности маневрирования и плавность хода, причем для экипажа «НМ2» не требуется длительной специальной подготовки.

Четыре центробежных магнетеля, установленные в носовой части корпуса, приводятся во вращение дизельным двигателем мощностью 118 кВт. Движение обеспечивается двумя гребными винтами. При общей массе 19 т это СВП имеет максимальную скорость 65 км/ч.

Фирма «Виккерс» проводит исследования совершенно в другой направлении, чем уже названные фирмы. Она занимается разработкой супертанков АВП на колесах, которые также снабжены воздушной подушкой. Примером такой конструкции может служить сухопутный АВП «Лендрозер» в дорожный прием большой грузоподъемности. В этих транспортных средствах применение воздушной подушки позволяет уменьшить удельное давление на грунт колес транспортных платформ, благодаря чему они одинаково хорошо могут двигаться по мягкой почве и сухой поверхности. Платформа на воздушной подушке, перемещаясь по дороге или мосту с ограниченной прочностью покрытия, не наносит ему повреждений, так как давление распределяется равномерно по площади опорной поверхности. Такая платформа может перевезти груз массой до 330 т, при этом давление и воздушной подушке достигает 39 кПа.

1.2.2. Французские АВП

Наиболее известным во Франции институтом по разработке АВП является институт Бертина. В этом институте создано целое семейство самоходных транспортных АВП с воздушной разгрузкой, отличающихся различными системами создания горизонтальной тяги (рис. 10). Перечислим некоторые из них: «BC-4» — с движением от горизонтальной аэродинамической тяги двигателя; «BC-6» — с приводом на два колеса, переднее служит для управления, а заднее является ведущим; «BC-7» — с классической четырехколесной компоновкой, при этом колеса снабжены лопатками для передвижения над водой; «BC-8» — с движением от двух агрегатов воздушный винт — мотор.

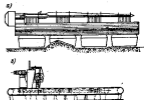


Рис. 10. Транспортные платформы на воздушной подушке института Бертина: а — «BC-4»; б — «BC-8».

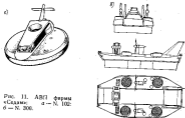


Рис. 11. АВР фирмы «Седан» а — N. 102; б — N. 300.

Все эти АВР имеют общую особенность: наличие большого количества кольцевых юбок в форме усеченного конуса, обращенного к опорной поверхности. Общая масса конструкций достигает 3—4 т, грузоподъемность — 2 т при давлении в воздушной подушке от 2 до 3 кПа. Общая мощность двигателей АВР доходит до 180 кВт, за исключением «ВС-8», оснащенного двумя моторами мощностью 147 кВт каждый. Скорость перечисленных АВР при полной загрузке — 70 км/ч. Их размеры следующие: длина — от 9 («ВС-6») до 10 м («ВС-8»), ширина — от 3,3 («ВС-6») до 5 м («ВС-8»), высота — от 2,2 до 2,7 м.

Заслугой института Вертика является создание АВР железного типа. Передвигаются эти аппараты по бетонной эстакаде, выходящей в сечении форму перевернутой буквы «Т». Нижняя плоскость служит опорной поверхностью, вертикальная перегородка является направляющей, т. е. направляет движение в горизонтальной плоскости. Горизонтальная тяга у подобных аппаратов может создаваться воздушными винтами в колесе или без него, реактивными двигателями, а также линейными электродвигателями, получившими наибольшее развитие в последнее время.

Аппараты фирмы «Седан» (рис. 11) предназначены для движения как по воде, так и по суше. Их характерной особенностью является наличие гибкого ограждения многокамерного типа.

Первым экспериментальным образцом этого типа был СВР «Нашалан» N.101. Его масса составляла 420 кг, а скорость достигала 60 км/ч. Улучшенная модификация N.102 спроектирована в форме диска, на котором размещена конструкция в виде фюзеляжа самолета.

Следующим СВР был N.102-е, развивающее скорость до 115 км/ч при массе 4 т, на борт берет кроме водителя 13 пассажиров. Его размеры: длина — 10,25 м, ширина — 7,7 м, высота — 3,6 м.

Дальнейшим шагом в развитии СВР являлась модель N.300. Это тридцатитонное судно движется со скоростью 110 км/ч, берет на борт 90 пассажиров. Воздушная подушка создается четырьмя (по два с каждого борта) осевыми нагнетателями, горизонтальная тяга — двумя воздушными винтами, установленными на пилонах, расположенных по бортам корпуса СВР. Каждый комплекс одного борта приводится во вращение через трансмиссию по бортам корпуса СВР от газотурбинного двигателя мощностью 100 кВт. В носовой и кормовой частях корпуса расположены откидные аппарели с гидравликом, предназначенные для загрузки и выгрузки транспортных средств.

Параллельно с институтом Вертика к созданию еще большего аппарата N.500. Его общая масса достигнет 250 т.

1.3.3. Американские АВР

SKMR-1 — первый экспериментальный американский АВР был спроектирован в 1961 г. фирмой «Белл». Он предназначался для передвижения по воде и суше. Масса — 20 т, максимальная скорость — 120 км/ч. Воздушная подушка создавалась четырьмя (по два с каждого борта) осевыми нагнетателями через кольцевое колесо. Горизонтальная тяга обеспечивается двумя воздушными винтами в колесах — валах, колеса которых установлены аэродинамические рули направления. Привод воздушного винта и нагнетателя каждого борта осуществляется от двух газотурбинных двигателей через систему валов и редукторов, образующих кинематически связанную трансмиссию. Наличие колес на воздушных винтах увеличивает тягу приблизительно на 30%.

Используя закупленные лицензии на SR.N5 и SR.N6, «Белл» приступила к их постройке по заказам военных фирм США, назвав свои модели SK-5 и SK-6. Первое предназначалось для военных целей, второе — для пассажирских перевозок. Положительные результаты использования этих моделей побудили фирму к разработке еще более крупных аппаратов: SK-9 и SK-10.

СВР SK-10 представляет собой чисто военное судно для десантных операций. Оно берет на борт танки и бронетранспортеры общей массой до 60 т.

Канадским фюзеляжем фирмы «Белл» был спроектирован оригинальный аппарат «Вокджер». Это уникальная конструкция, выполненная в форме плоской платформы, на которой в зависимости от требований, предъявляемых к различным модификациям СВР, можно размещать грузы или специальные устройства. Благодаря этой особенности конструкции «Вокджер» является многоцелевым АВР и может применяться в качестве универсального патрульного судна, паром-транспорта или платформы для перевозки военных грузов и вооружения. Судно надежно в сложных метеорологических условиях и может предвигаться по льду,

тундре, над болотами и т. п. Это СВП может транспортировать 25 т груза либо 200 пассажиров с багажом. Прием его скорость над сплошной водной поверхностью достигает 100 км/ч. Пользования и движительная системы подобны системам, применяемым на других СВП этой фирмы. Особенностью «Вондлера» является то, что его конструкция разборная, благодаря этому его можно перевозить автотранспортом, по железной дороге и в воздуху.

Компани «Дженерал Дайвиникс Корпорейшн» работает над созданием АВП «SKIP», что позволит начать разработку серии АВП, развивающих скорость до 200 уз (370 км/ч) и имеющих общую массу до 5000 т.

Параллельно с работами по проектированию АВП для передвижения над сушей и водной поверхностью в США проводятся исследования в области создания аппаратов, использующих эффект впадения поверхности земли на крыло самолета. Такой АВП, называемый «эрапланом», можно считать самым быстрым СВП, летающим над поверхностью воды. При незначительных скоростях он плавает подобно моторной лодке, но по мере увеличения скорости выходит в режим глиссирования, постепенно отрывается от поверхности, при этом возникает эффект устойчивого парения над водой. Исследования показали, что этому типу СВП требуется на 30% меньше мощности, чем классическим надводным СВП.

1.3.4. Советские АВП

После постройки в 1962 г. первых советских СВП «Радуга» и «Нева» в СССР проводятся интенсивные исследования в области создания АВП. В 1967 г. поступили в эксплуатацию амфибийные СВП «Сормович» и скотовое «Заря», а в 70-е гг. закончена постройка еще нескольких типов СВП.

СВП «Сормович» (рис. 12) берет на борт 50 пассажиров, оно предназначено для верхолазов по внутренним водным путям со скоростью до 140 км/ч. Воздушная подушка создается осевым нагнетателем через двухрядное кольцевое сопло с гибкими ограждениями высотой около 1 м. Для движения применены два воздушных винта изменяемого шага, помещенные в кольца. В потоке воздуха за воздушными винтами установлено во два руля направления. Нагнетатель и воздушные винты приводятся во вращение от газотурбинного двигателя мощностью 1970 кВт.

Скотовое СВП «Заря» (рис. 13) принимает на борт 48 пассажиров, развивает скорость 34 км/ч. Это СВП предназначено для внутренних мелководных водоемов и может эксплуатироваться только в летнее время, когда поверхность рек не покрыта льдом. Главная энергетическая установка состоит из дизельного мотора мощностью 173 кВт, который приводит во вращение центробежный нагнетатель, создающий воздушную подушку, и водометный движитель, обеспечивающий движение.

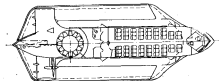
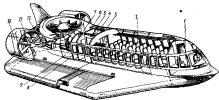


Рис. 12. Советское судно на воздушной подушке «Сормович». 1—кабина штурмана; 2—кабина для 30 пассажиров; 3—штурвал; 4—двигатель; 5—оборудование; 6—траверз; 7—колесная; 8—ближние ограждения; 9—перехват; 10—руль направления; 11—воздушный винт; 12—газотурбинный двигатель.



Рис. 13. Советское СВП «Заря».

В настоящее время проводятся работы по созданию и опытной эксплуатации АВП нового поколения, пригодных для перевозки большого количества пассажиров, а также грузов и сквержения в предназначенных для различных климатических условий.

1.3. Различные области применения АВП

Сферы применения АВП постоянно расширяются. Так, во внутривоздушных условиях в широких масштабах стали применяться такие приспособления на воздушной подушке, как склады, транспортеры, самоходные шасси, буксируемые платформы и т. п.

Образом серийного склада может служить аппарат фирмы «Кларк ээпмэнт Ко», работающий с использованием принципа воздушной пленки. Аппарат изготовлен, прост в эксплуатации, надежен в работе. Он облегчает перевозку грузов массой до 3000 кг. Склад может передвигаться в небольших помещениях, над несомненным препятствием. Его используют и в солевом варианте — для транспортировки тяжелых деталей или крупных механизмов.

Транспортеры на воздушной подушке служат для перемещения мешков, пакетов, бумажных книг и т. п. на складах, внутри автомашин, самолетов и в трюмах судов. Основными агрегатами транспортера являются автоматические клапаны, размещенные под платформой. Клапаны закрыты, если тележка не загружена, и открываются, давая возможность для прохода воздушного потока в момент, когда груз помещен на платформу. Мешок массой 80 кг может быть перевезен при помощи этого транспортера с применением горизонтальной тяги около 3 кг или же по плоскости с уклоном в 0,5° по наклонению движения.

Платформы на воздушной подушке проектируются для транспортировки сельскохозяйственных машин или продукции по па-

роте или бездорожья. При этом благодаря малому удельному давлению почва не повреждается.

С точки зрения конструкции такая платформа весьма простое приспособление, снабженное несущей воздушной камерой или пылевым соплом. Малые платформы имеют ручную тягу и управление, а крупные — буксируются при помощи тягача или трактора.

Ведутся работы по применению АВП в сельском хозяйстве для удобрения почвы и ухода за деревьями в условиях бездорожья. Незначительное удельное давление на почву дает возможность работать с равной силой на переувлажненной земле и до глубокой осени, т. е. практически круглый год. При этом почва не утрамбовывается. Для этих целей созданы АВП с частично разгруженными колесами либо полностью параше над землей. Примером АВП первого типа может служить упомянутый ранее автомобиль «Лендровер», снабженный воздушной подушкой. В этой конструкции удельное давление колес на почву можно регулировать в зависимости от давления воздуха в подушке. Отрыв колес возможен при давлении воздуха в подушке 2,4 атм, что составляет 70% от максимального давления.

Существуют и другие АВП этого типа, для которых характерно наличие системы, функционирующей с помощью воздушного винта и рулей, размещаемых в потоке воздуха за ним.

Еще одной новой, очень популярной и перспективной областью развития принципа движения на воздушной подушке является создание моделей АВП, а также конструирование и постройка АВП в любительских условиях. Точнее развитию любительских АВП для работы конструкторов-любителей.

1.4. АВП в Польше

В Польше, как и в других странах, проводились исследовательские работы по созданию АВП. Уже в 1950 г. автор этой книги приступил к работе в авиационном институте по созданию модели аппарата с воздушным ресивером и пылевым соплом. Одновременно исследовалось влияние земли на воздушный винт. На основе этих исследований в 1959—1960 гг. был построен экспериментальный АВП с колесным соплом, на котором использовался мотор мощностью 48 кВт.

В 1962 г. в Центре внутреннего транспорта при Объединении строительных машин была разработана модель малой платформы по проекту автора. На основе проведенных исследований создана буксируемая платформа большего размера, предназначенная для транспортировки заготовок в условиях заводских цехов. Одновременно была проанализирована возможность применения в развитии в Польше системы внутривоздушного транспорта на воздушной подушке.

В 1964 г. автор проводил работу по постройке любительских моделей АВП и созданию малогабаритных любительских АВП в

В Кораблестроительном институте города Глазго создаются надводные АВП. Совсем недавно были разработаны АВП сельскохозяйственного профиля в Институте механизации сельского хозяйства Академии сельскохозяйственных наук в Варшаве.

1.5. Тенденции развития АВП

В ходе совершенствования АВП создаются новые типы аппаратов с улучшенными техническими и эксплуатационными качествами. Тенденции развития АВП следующие:

— увеличение габаритов и массы, а вследствие этого и грузоподъемности надводных АВП позволит быстрее транспортировать грузы;

— постройка самых быстрых надводных АВП — зеравлонов, на борту которых могут размещаться по 500 и более пассажиров, причем в комфортабельных условиях; скорость движения зеравлонов превышает 60 км/ч, что делает их конкурентами пассажирских лайнеров;

— распространение во многих странах игры железнодорожных АВП по мере развития сети дорог и включения их в систему международных перевозок, приспособление их габаритов и оборудования к возрастающему потоку пассажиров;

— использование особенностей конструкции сухопутных АВП для быстрого передвижения по отведенным для них участкам автострад, которые имеют специальный профиль, обеспечивающий устойчивость движения, а также развитие платформ большой грузоподъемности для транспортировки тяжелых грузов;

— увеличение грузоподъемности средств местного и внутриводного транспорта на воздушной подушке, улучшение устойчивости и системы управления, позволяющих заменить в ряде случаев традиционный колесный транспорт.

1.6. Примерная классификация аппаратов с приспособлением на воздушной подушке

Классифицируют АВП по принципу образования воздушной подушки, характеру поверхности, над которой они движутся, а также по назначению или выполняемой работе. По назначению АВП могут быть пассажирскими, транспортными, спортивными, туристическими, сельскохозяйственными, военными, спасательными, промышленными и др.

По принципу образования воздушной подушки АВП делят на два основных типа: с динамической воздушной подушкой и со статической воздушной подушкой. Каждая из групп подразделяется на подгруппы:

1. АВП с динамической воздушной подушкой: крыло с опущенной задней кромкой; крыло туннельного типа, свободное крыло.

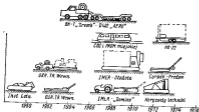


Рис. 14. Развитие транспортных средств в Польше в 1959—1975 гг.

молодежном Дворе культуры «Муравки» в Варшаве. В 1966 г. автор разработал проект дорожного прицепа большой грузоподъемности. Грузоподъемность этого прицепа — 40 т. В 1967—1969 гг. под руководством автора в Институте механизации и электрификации сельского хозяйства на специальном спроектированном испытательном стенде проводились исследования влияния воздушной подушки на поверхностный слой почвы и растения в различных стадиях вегетации. Эти исследования были подтверждены в полевых условиях: испытывалась платформа на воздушной подушке грузоподъемностью 500 кг. Результатом проведенных исследований явилась разработка проекта сельскохозяйственного АВП типа «Стовалец» грузоподъемностью 10 т.

По поручению Центрального бюро исследований и проектов городских коммуникаций в Варшаве автор проанализировал возможности АВП в системе городского транспорта Варшавы. Такая же работа была проведена и по поручению Центра исследований и развития техники в системе железнодорожного транспорта, что создало предпосылки для развития в Польше транспортных систем АВП, включая железнодорожные. В 1971 г. в Главном центре развития промышленных потребительских артефактов «Предон» автор сконструировал сид на воздушной подушке грузоподъемностью 400 кг на базе бытового велосипеда.

В тот же период автор построил по своему проекту модель-прототип двухместного АВП, предназначенного для любительского конструирования. Этот проект был помещен в журнале «Горизонты техники». Проведенные в сентябре 1971 г. испытания на аэродроме «Гостыня» в Варшаве показали хорошие ходовые качества модели, устойчивость, а также эффективность управления.

Используя прежние достижения (рис. 14), автор продолжает работу над АВП новых поколений.

2. АВП со статической воздушной подушкой: камерная схема с жесткими или гибким ограждением воздушной подушки; камерная схема с боковыми стенками (скелетом), уплотненные только в носовой части корпуса либо одновременно в носовой и кормовой частях корпуса; соловая схема с колесцами солом — жестким или гибким; схема, в которой используется влияние экрана (земли, воды и т. п.) на воздушный вент.

В зависимости от вида поверхности, над которой передвигается АВП, различают подводные, надводно-сухопутные, а также сухопутные. Они, в свою очередь, делятся на подгруппы:

1. Надводные АВП: с полным отрывом от воды и тягой от воздушного двигателя, с полным отрывом от воды и тягой от водного двигателя (подомет или трейбл вант); сгусовые СВП; зрелищными, а также суда с аэродинамической разгрузкой.

2. Надводно-сухопутные АВП: с полным отрывом от поверхности и тягой от воздушного двигателя; движущиеся при помощи лопастных колес (дорожные); самолеты-авиабус с плоски на воздушной подушке.

3. Сухопутные АВП: колесные с разгрузкой; буксирные платформы и платформы; приспособления и средства внутриаэродинамического транспорта; железнодорожные; самолеты с плоски на воздушной подушке; платформы на воздушной подушке;

Следует добавить, что приведенная выше классификация АВП может быть продолжена. Например, надводные АВП можно разделить еще на аппараты, применяющиеся на внутренних водоемах, в прибрежных водах и на море.

1.7. Интерес модельстов и конструкторов-любителей к АВП

Прогресс в области проектирования и постройки промышленных образцов АВП не мог не вызвать интерес модельстов и конструкторов-любителей к постройке аппаратов небольших размеров, предназначенных для спортивной состязаний и туризма. После изучения аппаратов различных типов в схем создания воздушной подушки конструкторы-любители стали строить модели или небольшие аппараты, способные приводиться над поверхностью. На современном этапе их получают совершенствование конструкций и достижение высоких эксплуатационных качеств.

Вслед за моделями современных АВП началось создание моделей аппаратов будущего. Помощниками в деле развития моделизма АВП можно считать технические журналы, а также деятельность конструкторов и специальных фирм, которые предлагают модельстам готовые чертежи моделей, материалы для постройки аппаратов, а также наборы узлов для индивидуального моделирования. Некоторые любители предпочитают создавать собственные конструкции, используя свои, новаторские решения, причем нередко они превосходят промышленные образцы.

Создание моделей АВП осуществляется в соответствии с общими законами, характерными для моделирования вообще. Часто при этом используется также достаточный опыт в других областях моделирования. Хотя способы постройки моделей АВП и отличаются в принципе от способов создания других моделей, тем не менее двигатели для моделей, сама технология постройки, материалы и оборудование, а также системы управления либо приспособления, либо целиком заимствованы из других областей моделирования.

Любительские аппараты на воздушной подушке с точки зрения их конструкции, технологии постройки и назначения в отличие от промышленных АВП обладают своими собственными оригинальными, характерными чертами. Поэтому они не вхожи ни на один из традиционных транспортных средств настоящего времени. Их невозможно сравнить ни с автомобилем, ни с аэросамом, хотя АВП могут передвигаться по воде, как моторная лодка, по суше — как автомобиль, а по снегу — как сань.

Следует добавить также, что любительские АВП способны передвигаться по размокшему грунту, над лугами, кустарником, не повреждая их. Хотя высота ларения любительских АВП и незначительна, они обладают многими качествами, которые родят их с летательными аппаратами: у тех и других аппаратов много общего в конструкции, механике полета, оборудовании и внешней форме. Созданием тех и других аппаратов большое значение имеют их общности, что способствует снижению аэродинамического сопротивления.

Любительские АВП для туризма и спорта, в сущности, представляют своим создателям возможность сконструировать средство передвижения, эксплуатация которого не ограничена по характеру поверхности (вода, суша, снег), ни временем года, ни атмосферными условиями. Эти аппараты могут развивать при движении над водой значительную скорость, что невозможно на традиционной моторной лодке, которая как бы «прижата» к воде. Таким образом, АВП представляет собой новое слово в области спортивной и туристической техники.

Спорт и туризм с использованием любительских АВП имеют достаточно глубокие традиции в Западной Европе. Регулярно проводятся различные соревнования АВП, гонок любительских моделей и дальние походы на АВП. В Западной Европе существует организация, называемая «Ховер-клуб». Она объединяет модельстов и конструкторов-любителей АВП для обмена опытом, идеями, а также для организации соревнований, защищает интересы конструкторов-любителей АВП. Все национальные отделения «Ховер-клуба» объединены в Международную федерацию.

Теоретические основы принципа движения на воздушной подушке и аэродинамики АВП

2.1. Влияние близости опорной поверхности (экрана) на крыло

Принцип поддержания аппаратов, являющийся как принцип движения на воздушной подушке, представляет собой явление возникновения силы поддержания (динамического или статического давления воздуха под днищем АВП), способных удерживать аппарат над опорной поверхностью.

Динамическая воздушная подушка возникает при движении АВП вблизи опорной поверхности вследствие ее влияния на крыло с опущенной задней кромкой (рис. 15, а); крыло туннельного типа с концевыми шайбами (рис. 15, б); свободное крыло (рис. 15, в).

Для создания статической воздушной подушки кроме опорной поверхности требуется нагнетатель — источник давления под днищем АВП. Наибольшее распространение получили следующие схемы создания статической воздушной подушки:

— взаимодействие воздушного винта (изолированного или в кольце) с опорной поверхностью (рис. 15, г);

— камерная схема с ее разновидностями: жесткими стенками и полным отрывом от опорной поверхности (рис. 15, д), с гибкими отражением воздушной подушки (рис. 15, е), с жесткими, частично погруженными бортовыми стенками (рис. 15, ж);

— соловая схема с периферийным жестким (рис. 15, з) и гибким (рис. 15, и) соловьями;

— воздушная пленка (рис. 15, к).

АВП, для создания силы поддержания которых используется эффект влияния близости экрана на аэродинамическое крыло, называют экранопланами. Эффект влияния экрана в основном зависит от высоты полета крыла h . Расположение крыла над экраном измеряется относительной высотой $\bar{h} = h/b$, где h — высота задней кромки крыла над экраном, b — хорда крыла. Экспериментальными и теоретическими исследованиями установлено, что заметное влияние экрана на аэродинамические характеристики крыла проявляется при $\bar{h} < 1$, т. е. при движении на высоте, которая меньше хорды крыла.

Эффект влияния экрана на крыло в основном заключается в следующем.

1. Увеличение подъемной силы крыла вследствие повышения давления воздуха между нижней поверхностью крыла и экраном, вызванное подпорами вихрями потока. При очень малых расстояниях от экрана ($\bar{h} = 0,1 - 0,2$) давление повышается и максимальное значение может достигнуть величины скоростного напора $q = \rho v^2/2$.

2. Снижение лобового сопротивления крыла путем уменьшения схода потока за крылом и, как следствие, снижения индуктивного сопротивления крыла.

На использовании влияния близости экрана на крыло или принципа динамической воздушной подушки строятся разного рода аппараты, передвигающиеся вблизи земли или воды, например крылатые лодки и экранопланы.

Эффект влияния опорной поверхности на воздушный винт, изучение которого было начато в авиации, проявляется исключительно при полете и приземлении. Этот эффект используется и при постройке «летающих платформ».

Влияние близости опорной поверхности на характеристики воздушного винта проявляется прежде всего в увеличении силы тяги, причем тем сильнее, чем ближе к земле находится винт. Объяснить это явление можно торможением воздушных потоков за воздушным винтом при приземлении, в результате чего под ним наблюдается значительное повышение давления.

2.2. Камерная схема создания воздушной подушки

В наиболее простой схеме создания воздушной подушки — камерной — нагнетатель подает воздух в камеру под аппаратом, называемую подкупольным аростраством или нагнетательной



Рис. 15. Типы воздушной подушки.

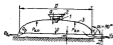


Рис. 16. Камера сгорания.
1 — впуск; 2 — выпуск; 3 — горелка.

Высота поддона зависит от мощности приводного двигателя магнетета, если принять, что количество воздуха, поступающего в камеру, равно количеству воздуха, выходящему из нее.

Для этих условий равновесия получим

$$Q_1 - Q_2 = Q_3 = F_3 v_3,$$

где Q — объемный расход воздуха; F_3 и v_3 соответственно эффективная площадь зазора между опорной поверхностью и корпусом аппарата и эффективная скорость истечения.

Для аппарата круговой формы в плане эффективная площадь

$$F_3 = \pi(D + 2r)h_3,$$

где r — радиус скругленной стенки магнететельной камеры; h_3 — эффективная высота над поверхностью.

Если принять $h_3 = \epsilon h$ (рис. 17), можно считать, что $r = h - h_3 = h(1 - \epsilon)$, откуда

$$F_3 = \pi h [D + 2h(1 - \epsilon)].$$

Скорость истечения воздуха v_3 из подкулового пространства в атмосферу можно приближенно определять по формуле

$$v_3 = \sqrt{\frac{2}{\rho_0}} p \left[\frac{1}{\left(\frac{p}{p_0}\right)^{1/2}} \right].$$

В этой формуле ρ_0 — плотность воздуха при атмосферном давлении; p — плотность воздуха, сжатого магнететом.

Подставив в формулу значение давления в воздушной подушке

$$p = \frac{G}{F},$$

где $F = (\pi/4)D^2$, получим

$$v_3 = \sqrt{\frac{2}{\rho_0}} \frac{G}{F} \left[\frac{1}{\left(\frac{p}{p_0}\right)^{1/2}} \right].$$

Окончательная формула для объемного расхода воздуха, выхо-



Рис. 17. Зависимость эффективной высоты струи от угла конуса боковой стенки корпуса аппарата.

камерой (рис. 16). Принцип действия этой схемы основан на том, что когда аппарат стоит на земле, магнететельный сопел увеличивает давление в подкуловом пространстве, которое поднимает аппарат, при этом воздух из камеры вынужден вылетать наружу.

длиной из полкулового пространства, имеет вид

$$Q = \pi h [D + 2h(1 - \epsilon)] \sqrt{\frac{2}{\rho_0}} \frac{G}{F} \left[\frac{1}{\left(\frac{p}{p_0}\right)^{1/2}} \right].$$

Мощность двигателя привода магнететеля при малых давлениях рассчитывается по формуле

$$N_{\text{д.з.}} = \frac{pQ}{\eta} = \frac{\sqrt{\frac{2}{\rho_0}} \frac{G}{F} \pi h [D + 2h(1 - \epsilon)] Q}{\left(\frac{p}{p_0}\right)^{1/2} \eta},$$

где η — КПД магнететеля.

2.3. Давление воздуха в воздушном тракте и аэродинамический потерь давления

Плано сфероконические воздушные тракты в зависимости от конфигурации могут иметь сопротивление, на преодоление которого уйдет свыше 60% мощности двигателя привода магнететеля, однако эти потери можно ограничить до 30% (рис. 18).

Стенки воздушных каналов АВП имеют определенную шероховатость, которая влияет на значение коэффициента трения λ при турбулентном течении, тогда как в области ламинарных течений ($Re < 2300$) изменение значения этого коэффициента незначительно.

Зависимость коэффициента трения λ от шероховатости каналов для различных значений числа Re приведена на графике (рис. 19), построенном по экспериментальным данным Никуразе.

Независимо от потерь давления от трения на всей длине приближений либо слегка искривленных каналов постоянного сечения в воздушном тракте существуют местные потери, связанные с резким изменением либо уменьшением поперечного сечения и изменением направления движения воздуха (изгибы или изломы канала, имеющие малый радиус кривизны). Источниками

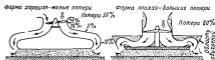


Рис. 18. Сравнение формы воздушных трактов АВП: а — горелка сфероконическая; б — лопато сфероконическая.

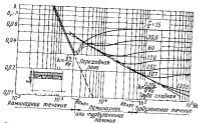


Рис. 19. График Никурадзе.

местных потерь могут быть также различного рода входы и выходные отверстия воздуховодов и т. д. Эти потери определяются по следующей формуле:

$$A_m = \zeta_m \frac{\rho v^2}{2g}$$

где A_m — местные потери; ζ_m — коэффициент местных потерь.

Значение коэффициента ζ_m зависит от числа Re, характера течения.

Для вычисления потерь по всему каналу используют формулу

$$A_m = \Delta p_m = \lambda \frac{l}{d} = \frac{\rho v^2}{2g} \left(\lambda \frac{l}{d} + \zeta_1 + \zeta_2 + \dots \right)$$

где ζ_1, ζ_2 — коэффициенты местных потерь 1, 2..., вносящих место a, b, \dots раз на отрезке l .

Необходимо стремиться к тому, чтобы падение давления в тракте было минимальным. Большое влияние на это оказывают число, вид и размещение загнетателей, а также конфигурация и чистота поверхности каналов. Уменьшение потерь проще всего можно добиться за счет снижения скорости движения воздуха. Однако для этого требуется увеличивать поперечное сечение каналов воздушного тракта, что, как правило, невозможно из-за ограниченных размеров аппарата. Уменьшение шероховатости стенок, выступающих частей в каналах и ликвидация резких изгибов и поворотов также способствуют снижению потерь давления.

Оптимальной формой воздуховодника загнетателя считают патрубок с закругленными кромками несмотря на то, что конструктивно удобнее конус. График (рис. 20) иллюстрирует, как правильно спроектировать воздуховодник.

Плавные изгибы воздушных каналов, показанных на рис. 21, помогают избежать образования андрей. Линия тока воздуха

Рис. 20. Коэффициенты местных сопротивлений на воздуховоднике пагнетателя.

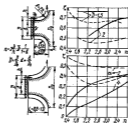
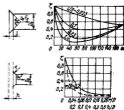


Рис. 21. Коэффициенты местных сопротивлений в воздушных каналах за загнетателем.



Рис. 22. Плановое сечение канала и профили скорости в различных сечениях.

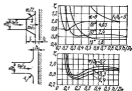


Рис. 23. Коэффициенты местных сопротивлений на входе в канал.

должна быть как можно более плавно. Этого можно достичь либо путем увеличения радиуса кривизны, либо для уменьшения размеров — используя изогнутые и спрямляющие доплатки при более резких изгибах. Однако также устройства трубки в изготовлении и к тому же создают дополнительное сопротивление. Конструирование каналов следует начать с вычерчивания эпюры (рис. 22) площадей их поперечных сечений, а потом вычислить площадь внутренней поверхности и затем аэродинамик расчет скоростей в соответствии с правилами аэродинамики. Эпюры скоростей и давлений позволяют найти скорость движения воздуха в данной точке и давление. Изменение площади сечений, скорости и давления должны быть плавными, так как в противном случае в местах резких перепадов и внезапных расширений возникнут значительные потери.

Следует обратить внимание также и на аэродинамику источника воздуха из сопел и на под-диск аппарата (рис. 23).

2.4. Основные типы нагнетателей и их выбор

Для приведения в движение воздуха в вакуумном тракте аппарата и придания ему требуемых параметров используют нагнетатели, которые создают напор, необходимый для преодоления сопротивления воздушного тракта и создания давления в воздушной полшке.

В зависимости от типа аппарата этот напор составляет от нескольких десятков до нескольких сотен килограммов на один квадратный метр, причем первые значения относятся к аэробным и легким аппаратам, а вторые — к большим морским СВП. В морских, где нагнетателем служит зачастую воздушный винт для винтокрылов, эти значения еще меньше, однако, в аппаратах, действующих на принципе воздушной пленки, они велики и достигают 0,4—0,7 МПа. От напора зависит аркопроводимость (объемный расход воздуха), которая также является основной характеристикой нагнетателя и указывается в зависимости от схемы создания воздушной полшки, размеров аппарата, высоты подъема и т. д.

Чтобы правильно выбрать нагнетатель, т. е. определить его тип, размеры и аэродинамические характеристики, необходимо сравнить характеристики имеющегося нагнетателя с требуемыми, предъявляемыми к данному аппарату. Целесообразно также проверить опытным путем на модели или аппарате правильность выбора аэродинамических характеристик нагнетателя, которые влияют и



Рис. 25. Центробежный нагнетатель.
1—вход; 2—выход воздуха.

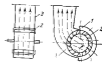


Рис. 26. Диаметральный нагнетатель.
1—вход; 2—выход воздуха; 3—шфранг.



Рис. 27. Одноступенчатый осевой нагнетатель с сопловым устройством.

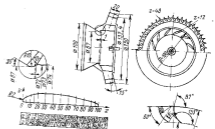


Рис. 28. Центробежный нагнетатель с сопловым устройством и развальным диффузором.

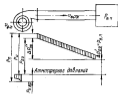


Рис. 29. График напора центробежного нагнетателя.

оптимальную работу всей конструкции. В зависимости от конструкции и связанной с ней схемы прохождение воздуха через рабочее колесо, нагнетателя делится на осевые, центробежные и диаметрально (рис. 24, 25, 26). В зависимости от величины создаваемого напора различают нагнетатели: низконапорные $p < 1$ атПа; средненапорные $p = 1-3$ атПа; высоконапорные $p < 15$ атПа. Осевые нагнетатели, как авиационные, вертикальные, имеют большую производительность и КПД, чем у центробежных нагнетателей. В наиболее современных аэродинамических схемах нагнетателей применяются так называемые сопловые устройства (рис. 27 и 28). Это неподвижные лопатки, устанавливаемые как на входе в нагнетатель (входной направляющий аппарат), так и за рабочим колесом (спрямляющий аппарат), которые выравнивают поток воздуха, закрученный рабочим колесом при его вращении, повышают КПД и снижают шумность нагнетателя. Нагнетатели без направляющего и спрямляющего аппаратов применяют в небольших АВП простейшей конструкции, а нагнетатели с сопловыми устройствами — на АВП, для которых необходимы высокие КПД, напор и производительность.

Схема работы нагнетателя на воздуховодный тракт АВП показана на рис. 29. Нагнетатель забирает воздух из атмосферы и подает его по воздуховодному тракту в воздушную подушку, в которой создается избыточное давление.

При работе нагнетателя на его выходе образуется динамическое разрежение $p_{вх} = \rho v_{вх}^2 / 2$, а на выходе создается давление, называемое полным давлением за нагнетателем $p_{св}$.

Таким образом, полный напор нагнетателя составляет

$$P_{0 \text{ напор}} = p_{св} + p_{вх}$$

В свою очередь, полное давление за нагнетателем можно представить в виде суммы

$$p_{св} = p_{ст} + p_{дин}$$

где $p_{ст}$ — статическое давление за нагнетателем; $p_{дин} = \rho v_{вх}^2 / 2$ — динамическая составляющая полного давления, обусловленная наличием скорости $v_{вх}$ на выходе из диффузора нагнетателя.

Часть статического давления за нагнетателем $\Delta p'_{ст}$ расходуется на преодоление сопротивления воздуховодного тракта, т. е. $\Delta p'_{ст} = \sum \Delta p_{соп}$, другая часть — на создание давления в воздушной подушке $\Delta p'_{ст} = p_{вн} - p_{в}$.

В центробежных нагнетателях забираемый рабочим колесом воздух проходит через межлопаточные каналы и далее отбрасывается центробежной силой непосредственно в воздушные каналы АВП. Рабочие колеса центробежных нагнетателей имеют лопатки разных форм, показанных на рис. 30.

Рабочие колеса с радиальными лопатками используют при больших окружных скоростях, они отличаются хорошими прочностными свойствами. Рабочие колеса с лопатками, загнутыми вперед, обеспечивают меньший статический напор при довольно высоком КПД ($\eta = 0,5-0,65$). Поддерживая малый статический напор, можно добиться большой производительности. Рабочие колеса с лопатками, загнутыми назад, уменьшают напор с повышением производительности. Для увеличения напора необходимо повысить окружную скорость, увеличив наружный диаметр рабочего колеса либо частоту вращения.

Области применения осевых и центробежных нагнетателей показаны на рис. 31.

Параметры нагнетателя, т. е. его производительность и напор определяют с помощью аэродинамических характеристик, важнейшей из которых является зависимость давления от производительности $p_{ст} = f(Q)$. В качестве примера на рис. 32 приведены характеристики осевого нагнетателя, на рис. 33 — центробежного.

В каталогах и справочниках по нагнетателям приводятся безразмерные характеристики для серий нагнетателей одного типа, но различных размеров, геометрически подобных, содержащие вместо абсолютных значений величин расхода, давления, мощности и КПД, их процентное отношение к номинальным значениям. Как пользоваться конкретными графиками объясняется в каталогах нагнетателей.

При расчете нагнетателя при данных условиях работы используют графики, содержащие величины Q , $p_{ст}$, M , η (рис. 34). Нанеся на график характеристики нагнетателя характеристику сегн, т. е. воздушного тракта аппарата (кривую его сопротивления в зависимости от производительности), получим на их пересечении точку А, называемую рабочей точкой нагнетателя. В точках пересечения вертикали, опущенной через точ-

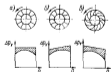


Рис. 30. Форма лопаток центробежных нагнетателей и их характеристики: а — радиальные лопатки; б — лопатки, загнутые вперед; в — лопатки, загнутые назад.

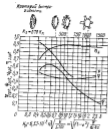


Рис. 31. Области применения осевых и центробежных компрессоров.

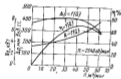


Рис. 32. Характеристики центробежного компрессора, изображенного на рис. 28.



Рис. 33. Пример характеристик осевого компрессора.



Рис. 34. Нахождение рабочей точки компрессора.

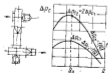


Рис. 35. Характеристики последовательно соединенных компрессоров.

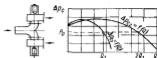


Рис. 36. Характеристики параллельно соединенных компрессоров.

ку A на ось производительности компрессора, с крайними значениями КПД полного и статического напоров получаем их численные значения. Если компрессор выбрал правильно, то точка A будет соответствовать максимальной КПД компрессора либо находиться вблизи.

В случае необходимости повышения давления в воздушных каналах при отсутствии компрессоров требуемого давления можно установить два компрессора, включенных последовательно (рис. 35). При таком включении производительность компрессоров не увеличивается, а полное давление в каждой точке характеристики будет равно сумме давлений компрессоров.

В случае, когда требуется большая производительность, часто ставят два компрессора или более параллельно. При этом, если их напоры одинаковые, то производительность складывается на графике по горизонтали, как показано на рис. 36.

Характеристики компрессоров приводятся преимущественно для нормальных условий, т. е. для атмосферного давления $p_0 = 101,3 \text{ кПа}$, температуры воздуха 15°C , плотности $1,2 \text{ кг/м}^3$ и средней влажности $\phi = 80\%$. Изменить параметры компрессора можно, изменив частоту вращения рабочего колеса n и n_0 . Тогда напор $p_2 = p_0 \cdot (\frac{n}{n_0})^2$, производительность $Q = Q_0 \cdot (\frac{n}{n_0})$; мощность привода $N = N_0 \cdot (\frac{n}{n_0})^3$, КПД для каждой точки характеристики при этом не меняется ($\eta = \eta_0$).

Регулирование производительности и напора центробежных компрессоров можно выполнять несколькими способами: дроселированием, изменением частоты вращения и изменением положения сопловых устройств.

Поскольку клапан, либо закрывая и открывая заслонку, можно изменить проходную площадь сечения и сопротивление, в результате чего изменится производительность и напор компрессора. Кривые дроселирования показаны на рис. 37.

Наиболее экономичным, чаще всего применяемым в АВП способом регулирования является изменение частоты вращения, которое основано на использовании описанных выше зависимостей. На практике при использовании в качестве привода компрессора двигателя внутреннего сгорания изменение частоты вращения осуществляется изменением или повышением его мощности либо включая между двигателем или компрессором механическую передачу. Изменение частоты вращения менее мощных компрессоров,



Рис. 37. Регулировка момента дроселирования на входе с помощью дросельной заслонки.



Рис. 38. Потребляемая мощность центробежного насоса при различных способах регулирования: I — изменение частоты вращения; II — с помощью гидравлической муфты; III — с помощью обтекаемого дроселирующего аппарата; IV — дроселирование заслонкой на входе.

применимых в движении с помощью ремной передачи, можно осуществить, изменив диаметры шкивов.

Регулирование производительности насоса с помощью соловых устройств экономичнее, чем регулирование дроселированием, и позволяет все более широкое применение. Оно основано на приложении струи воздуха предварительного предварительного движения в направлении вращения рабочего колеса с помощью соответствующей установки лопаток направленного аппарата.

На рис. 38 представлены сравнительные кривые потребляемой для привода центробежного насоса мощности при различных способах регулирования. Ясно видны преимущества регулирования изменением частоты вращения перед остальными способами.

В самом начале появления АВП чаще использовались осевые двигатели, а в настоящее время предпочтение отдают центробежным, причем даже и на небольших любительских аппаратах. Это объясняется тем, что центробежный двигатель легче компоновать в конструкции аппарата, а также его меньшей шумностью и большей устойчивостью к воздействию пыли и других загрязнений.

2.3. Сопротивление движению и выбор воздушного винта

Во время движения АВП возникают внешние силы, затрудняющие его движение. Они зависят от характера поверхности, над которой движется АВП (вода или земля, лед), от скорости движения, аэродинамических форм аппарата, количества всасываемого внутрь АВП и удаляемого вместе с ним воздуха и т. д. Большое влияние оказывает и волновое сопротивление в том случае, если аппарат движется над поверхностью воды.



Рис. 39. Гидродинамическое сопротивление АВП с поверхностью воды, которое служит источником гидродинамического сопротивления: а — плоская; б — округленный подъем на носу; в — полет со средней скоростью; г — полет с большой скоростью.

Задача конструкторов состоит в поиске компромиссных технических решений для создания наиболее оптимального проекта аппарата, который характеризовался бы минимальным сопротивлением движению. От этого будет зависеть экономичность эксплуатации будущего транспортного средства. Сосем несложно построить аппарат, который потребляет значительную мощность для преодоления сопротивления при заданной скорости движения.

Применение воздушного двигателя — не единственная способ создания горизонтальной тяги для движения; хотя в любительских аппаратах он используется часто, так как обеспечивает универсальность АВП, т. е. возможность движения как над водой, так и над твердой поверхностью. Недостатком этого типа двигателя является малая отдача тяги на единицу подводимой к нему мощности.

В конструкциях СВП можно применить гребные винты, а также водометные, лопастно-колесные двигатели.

При движении аппарата над водой на его поверхности возникает волна (рис. 39), глубина которой зависит от давления воздуха в поддушке. По мере движения АВП волна перемещается вместе с ним, при этом образуется волновая система, аналогичная возникающей при движении водозмещающих судов, т. е. появляется волновое сопротивление. По мере увеличения скорости характер этого сопротивления поддается изменению: сначала оно растет интенсивно, потом падает. При значении числа Фруда $Fr = v/\sqrt{gL}$, превышающем 0,7, волновое сопротивление резко снижается.

Величину волнового сопротивления X_w при движении АВП прямоугольной формы в воде можно приближенно определить по формуле

$$X_w = \frac{46M^2}{\rho v^2 L_x^2},$$

где v — скорость движения аппарата; G — масса (водозмещение) аппарата; L_x — длина воздушной подушки; ρ — массовая плотность воды; E — коэффициент, зависящий от отношения

$L_{a,2}/B_{a,2}$ (где $L_{a,2}$ и $B_{a,2}$ — соответственно длина и ширина воздушной подушки) и числа Фруда (рис. 40).

Из анализа приведенной формулы следует вывод, что волновое сопротивление увеличивается с увеличением отношения $L_{a,2}/B_{a,2}$.

Независимо от наличия волнового сопротивления во время движения АВП возникает аэродинамическое сопротивление, состоящее из воздушного сопротивления (сопротивления формы) и инерционного сопротивления — силы инерции воздуха (движущегося по воздушному тракту), вытесненного в движении вместе с аппаратом.

Воздушное сопротивление зависит от площади поперечного сечения аппарата, коэффициента аэродинамического сопротивления и скорости хода в квадратичной зависимости от ее значения.

Воздушное сопротивление вычисляется по формуле

$$X_{\text{возд}} = C_x \frac{\rho v^2}{2} S,$$

где ρ — плотность воздуха; v — скорость движения аппарата; S — площадь поперечного сечения аппарата; C_x — коэффициент аэродинамического сопротивления, зависящий от формы аппарата; определение величин C_x производится по результатам продувок модели данного аппарата в аэродинамической трубе, приближенно его значение для АВП колеблется от 0,3 до 0,5, причем для хорошо обтекаемых аппаратов приближается к 0,3.

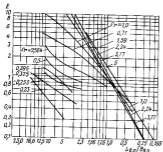


Рис. 40. График коэффициента волнового сопротивления X .



Рис. 41. Силы, действующие на лопасть воздушного винта.

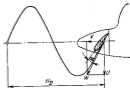


Рис. 42. Поступь винта.

Импульсное сопротивление зависит от массы воздуха, поданного нагнетателем в воздушную подушку, и скорости движения АВП, т. е.

$$X_{\text{имп}} = \rho Q v,$$

где ρ — плотность воздуха; Q — объемный расход воздуха в воздушную подушку; v — скорость движения аппарата.

Мощность, необходимая для преодоления всех видов сопротивления, возникающих при движении АВП, должен обеспечить тяговый двигатель, который посредством движителя создаст горизонтальную тягу.

Сила тяги воздушного винта T_v , эквивалентная сопротивлению движения, может быть определена по формуле

$$T_v = \frac{N_{\text{вв}}}{\eta},$$

где $N_{\text{вв}}$ — мощность, необходимая для движения; η — КПД воздушного винта (у любительских АВП $\eta = 0,6 \div 0,8$); v — скорость движения АВП.

По принципу действия работу воздушного винта (рис. 41) можно сравнить с действием крыла. Отличие состоит лишь в том, что скорость каждого сечения лопасти винта является разностной двух скоростей: окружной скорости и скорости движения. Скорость движения в данный момент постоянна, а во время как окружная скорость изменяется вдоль лопасти винта. При постоянной частоте вращения сечения лопасти описывают круги разных диаметров, вследствие чего расстояние, пройденное ими по дуге окружности, будет разным. Сечение лопасти, находящееся рядом с осью вращения, имеет окружную скорость, равную нулю, а расположенное на конце лопасти — наибольшую скорость.

Профиль лопасти воздушного винта, имеющий в данном сечении определенный угол установки лопасти φ , взаимодействует с потоком воздуха под постоянным углом атаки α . Таким образом,

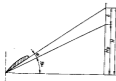


Рис. 43. Развертка лопастной линии лопастей.

винта; ρ — плотность воздуха; D — диаметр воздушного винта; N_0 — частота вращения.

Чтобы воздушный винт работал более эффективно, все его сечения должны вращаться под строго определенным углом атаки, а поскольку набегающий поток воздуха проходит в одном направлении и у корня и в концевых сечений лопасти, то угол установки сечений лопасти должен меняться вдоль лопасти. Этим обстоятельством объясняется характерная кривая лопасти воздушного винта.

Если двигатель вращает воздушный винт с частотой n , то путь, пройденный воздушным винтом за один оборот, $N_0 = \omega R_0$.

Это расстояние называется поступью винта, которая является одной из характеристик, по которой судят о работе винта (рис. 42).

Путь сечений лопасти можно представить себе как плоскости через развертку винтовой линии, как это показано на рис. 43. Одна катет треугольника обозначает поступь винта N_0 , другая — развернутую окружность круга, который описывает данное сечение лопасти. Если представить себе траекторию лопасти как тангенциальную касательную к хорде профиля в данном сечении, то сечение проходит чисто теоретическим шагом H , который называется геометрическим шагом или шагом винта H .

В действительности, в момент установившейся работы винта, когда модель или аппарат движется с постоянной скоростью, всегда имеет место скольжение винта S , представляющего собой разность между его геометрическим шагом и поступью. Вместо того, чтобы оперировать величиной абсолютного шага H , вводят понятие так называемого относительного шага $k = H/D$ (где D — диаметр).

Подобным же образом вводится понятие относительной поступи $\lambda = v/(nD)$.

Во время работы воздушный винт использует всю мощность двигателя. Общее представление о мощности, которая потреб-

на нем возникает аэродинамическая сила, одна из составляющих которой параллельна направлению потока и определяет силу тяги винта.

Сила тяги T_x может быть также вычислена по формуле

$$T_x = \alpha \rho D^4 n^2,$$

где α — коэффициент тяги, определяемый экспериментальным путем, зависящий от формы и количества лопастей, а также от шага и поступи.

лется воздушным винтом, можно выразить следующей формулой:

$$N = \beta \rho D^4 n^3,$$

где N — мощность, потребляемая винтом; β — коэффициент мощности, определяемый экспериментально и зависящий от тех же самых факторов, что и коэффициент тяги α .

Работу воздушного винта можно рассчитать с помощью коэффициента полезного действия. Воздушный винт, используя всю мощность двигателя, отдает во время работы только ее часть. Полезная работа винта, или эффективная мощность двигателя, выражается как произведение величины тяги винта и скорости полета. Коэффициент полезного действия винта η есть отношение полезной мощности винта N_e к мощности, развиваемой двигателем N :

$$\eta = \frac{N_e}{N} = \frac{T_x v}{N}.$$

После подстановки вместо T_x и N выражений, приведенных выше, получаем коэффициент полезного действия η , который зависит, по существу, от относительной поступи λ , коэффициента тяги и мощности:

$$\eta = \lambda \frac{\alpha}{\beta}.$$

Величины α , β и η тесно связаны между собой и в известной степени зависят от условий полета или относительной поступи λ . Эта зависимость выражается графиком (рис. 44), который дает представление об аэродинамических характеристиках воздушного винта.

Существуют два способа подбора воздушного винта: 1) по конструктивным соображениям задается диаметр винта; 2) выбор диаметра винта.

Первый способ не требует подробного объяснения. Следует только заметить, что для данного диаметра D , скорости полета v , частоты вращения n , коэффициент полезного действия воздушного винта должен быть максимальным. При втором способе выбор диаметра винта усложняется, потому что в приведенных выше формулах будет присутствовать неизвестный диаметр винта D .

Принимая ρ , λ , N , а также η , за известные величины, можно преобразовать соответствующим

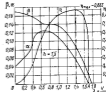


Рис. 44. Характеристика воздушного винта с относительным шагом $k = 1,5$.



Рис. 45. Графики КПД и относительной тяги воздушного винта в функции от Re .



Рис. 46. График относительной тяги винта в функции от Re .

брани уже известные формулы и получить равенство

$$N\lambda^2 = \beta r \frac{v^3}{v_0^3}$$

После преобразований получим величину коэффициента, не зависящего от диаметра винта C_0 ,

$$C_0 = \frac{\lambda}{\sqrt{2\pi r v_0}} = \frac{\lambda}{\sqrt{r}}$$

Этот коэффициент зависит только от известных величин, поэтому его можно вычислить, используя графики $\eta(\lambda)$ и $\beta(\lambda)$ в графиках $\eta(C_0)$ и $\lambda(C_0)$ (рис. 45). Как очевидно, η_{max} соответствует определенной величине C_0 .

Чтобы выбрать оптимальный воздушный винт среди винтов данного типа, следует воспользоваться графиком $\lambda(C_0)$. Выбор воздушного винта с помощью коэффициента C_0 основан прежде всего на вычислении его величины для заданных r , N , v , v_0 и последующего определения оптимального КПД воздушного винта. Зная λ , v , v_0 , можно в соответствии с последней формулой вычислить диаметр воздушного винта D , а геометрические характеристики винта должны быть такими же, как у винта, соответствующего λ_{opt} (на рис. 46 этот винт показан под номером IV).

В главе, посвященной проектированию любительских конструкций АВП, представлен пример расчета винта.

Чтобы закончить тему, посвященную воздушным винтам, следует вспомнить о часто применяемых винтах в кольце, которые характеризуются большими значениями КПД и тяги. Это происходит вследствие:

- меньших аэродинамических потерь в потоке воздуха, образующем винтом, находящемся в кольце, по сравнению с изолированным винтом;
- уменьшение индуктивных потерь на кольцах лопастей винта при вращении его в кольце.

Сила тяги системы «винт в кольце» $T_{\text{в.к}}$ может быть представлена в виде:

$$T_{\text{в.к}} = \sqrt{\frac{1}{\gamma_{\text{в.к}}}} \left(\sqrt{\rho \frac{\pi}{2} v_{\text{в.к}} N D} \right)^2$$

где $T_{\text{в.к}}$ — относительная тяга изолированного воздушного винта; N — мощность на валу.

Для сравнения тяговых характеристик системы «винт в кольце» и изолированного винта при разных значениях диаметра винта и мощности можно пользоваться следующим соотношением:

$$\frac{T_{\text{в.к}}}{T_{\text{в.и}}} = \sqrt{\frac{1}{\gamma_{\text{в.к}}}} \left(\frac{v_{\text{в.к}}}{v_{\text{в.и}}} \right)^2$$

Сравняя идеальные характеристики тяги системы «винт в кольце» и изолированного винта, при одинаковых значениях мощности и диаметра винта, получаем:

$$\frac{T_{\text{в.к}}}{T_{\text{в.и}}} = \sqrt{\frac{1}{\gamma_{\text{в.к}}}}$$

где

$$\gamma_{\text{в.к}} = \frac{T_{\text{в.и}}}{T_{\text{в.к}}} = \frac{T_{\text{в.и}}}{T_{\text{в.и}}} < 1$$

Эта зависимость представлена на графике (рис. 47). $T_{\text{в.и}}$ принимается относительной тягой винта, который может принимать минимальное значение около 0,5, для колец с большим относительным радиусом кривизны образующей кольца $r_0 = r_0/R$, где R — радиус винта; r_0 — радиус кривизны образующей. Таким образом,

$$\frac{T_{\text{в.к}}}{T_{\text{в.и}}} = \sqrt{2} = 1,414$$

Другими словами, достигая тяги идеальной системы «винт в кольце» на 26,2% выше тяги изолированного винта.

Поскольку не существует идеального движителя, ниже приводится сравнение действительных характеристик тяги винта и оптимального кольца и свободного винта. Используя графики, представленные на рис. 45 и 46, можно построить график функции

$$\frac{T_{\text{в.к}}}{T_{\text{в.и}}} = f(C_0, \eta)$$

приведенный на рис. 50. На нем представлены скоростное предельное тяги в случае, когда воздушный винт помещен в кольцо с большой кривизной образующей. Если изолированный винт имеет КПД $\eta = 0,8; 0,7; 0,6$, то предельная тяга может возрастать соответственно на 34, 38 и 44%. Большого прироста тяги



Рис. 47. Зависимость относительной тяги винта в кольце от относительного радиуса кривизны образующей кольца.



Рис. 48. Прирост тяги винта в кольце по отношению к тяге свободного винта для кольца, имеющего равную относительною окружную поверхность.



Рис. 49. Сравнение КПД винта в кольце и свободного винта при одинаковых углах атаки.

достичь невозможно, какой бы тип кольца не применялся. На рисунке показано также, что максимальный прирост тяги можно получить при относительном радиусе кривизны образующей R_0 равной около 0,5, вследствие чего применение $R_0 > 0,5$ нецелесообразно, так как не дает дальнейшего прироста тяги.

С практической точки зрения следует выбрать также параметры кольца, которые дают наилучший эффект при возможно малых габаритах.

Диаметр винта в кольце можно выразить через так называемый эквивалентный диаметр $D_{экв}$, соответствующий диаметру свободного винта:

$$D_{экв} = D(1 + \bar{B}),$$

где $\bar{B} = B/RB$ — относительная ширина кольца; R — радиус винта диаметра D ; $B = R + 2r_k$ — половина ширины кольца. Тогда



Рис. 50. Прирост тяги винта в кольце по отношению к свободному винту при одинаковых углах атаки.



Рис. 51. Сравнение тяги винта в кольце с тягой винта эквивалентного диаметра, если он работает при одном и том же угле атаки лопастей.

тяги винта эквивалентного диаметра

$$T_{к,экв} = (1 + \bar{B}) \left(\sqrt{\rho} \sqrt{\frac{\pi}{2}} v_{k,экв} D N \right),$$

следовательно, соотношение тяг

$$\frac{T_{к,к}}{T_{к,св}} = \sqrt{\frac{1}{T_{к,св}}} \left[\frac{v_{k,к}}{v_{k,св}} \frac{1}{(1 + \bar{B})} \right]^{2.5}.$$

Эта зависимость представлена на графике (рис. 51).

Из опыта известно, что если относительная ширина кольца не превышает $\bar{B} \approx 30\%$, то расчет винта в кольце можно производить так же, как и для изолированного винта, диаметр которого равен наружному диаметру кольца.

2.6. Механика полета АВВ, его устойчивость и неавтономность

При условии, что АВВ передвигается на данной высоте над твердой поверхностью с постоянной скоростью u (принимая систему координат xz , как на рис. 52), во время движения возникают аэродинамические силы, действующие на аппарат, т. е. аэродинамическое сопротивление

$$X = C_x \frac{\rho u^2}{2} S$$

и подъемная сила

$$Z = C_z \frac{\rho u^2}{2} F,$$

где C_x и C_z — коэффициенты аэродинамического сопротивления и подъемной силы, определенные экспериментальным путем; S — лобовая поверхность; F — поверхность дилы АВВ.

Сила сопротивления K , возникающая во время полета вследствие наличия скорости движения воздуха, проходящего через аппарат, а также через переднее и задние сопла, составляет:

$$K = uQ + u^2Q' - u^2Q'',$$

где Q , Q' и Q'' определяют расход воздуха, проходящего через аппарат подъемной системы, а также через переднее и задние сопла, если течение воздушного потока, вытекающего из боковых сопел, одинаково.

Для вычисления силы аэродинамического сопротивления и силы горизонтальной тяги используются коэффициенты C_x —

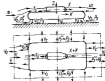


Рис. 52. Распределение сил, действующих на аппарат в момент движения.

— 0,8 + 1,0, а также $C_x = 0,10 + 0,25$, причем лобовая поверхность $S = 0,5BH$, где B — ширина, а H — высота АВП.

Для определения силы K следует вычислить расход

$$Q = \rho v_1 (\Pi_{\text{в.з.}} - B) v_1 + \rho v_2 v_2' B;$$

$$Q' = \rho v_2 v_2' B;$$

$$Q''' = \rho v_2 v_2' B,$$

откуда

$$K = \rho [v_1 \Pi_{\text{в.з.}} - (v_1 + v_2)(v_1 b - v_2) B],$$

где $v_1 = \sqrt{v_2 v_2'}$; $v_2' = \sqrt{v_2 v_2}$; $\Pi_{\text{в.з.}}$ — периметр площади воздушной подушки аппарата.

Основное равенство установившегося горизонтального движения в условиях равновесия:

$$P_x + K = T_c,$$

где T_c — горизонтальная тяга, развиваемая воздушным соплом, равная

$$T_c = (v - v_1) Q_c = 2v v_1^2 (\rho_{\text{в.з.}} - \rho_0) F_c,$$

здесь v — скорость движения АВП; $v_1 = v_c \sqrt{\frac{2}{\rho}} (\rho_{\text{в.з.}} - \rho_0)$

— скорость истечения воздуха из сопловой системы горизонтальной тяги; $v_c = 0,8 + 0,95$ — коэффициент скорости тягового сопла; $Q_c = kv v_1 F_c$ — расход воздуха через сопло горизонтальной тяги; $k = 0,95 + 0,98$ — коэффициент сопротивления воздушного потока; F_c — площадь сопла.

Мощность двигателя, необходимая для создания тяги, рассчитывается по формуле

$$N_{\text{дв}} = \frac{1}{\eta} \frac{P_{\text{в.з.}} - P_0}{\rho} Q_c,$$

где η — КПД сопловой системы горизонтальной тяги.

Дальность хода R при емкости топливных баков $Q_{\text{б.т.}}$ удельном расходе топлива $B_{\text{уд}}$, а также при скорости движения v , можно представить в виде формулы:

— в условиях безветрия

$$R = v \frac{Q_{\text{б.т.}}}{B_{\text{уд}}};$$

— при движении против ветра

$$R_c = (v - v_w) \frac{Q_{\text{б.т.}}}{B_{\text{уд}}};$$

— при попутном ветре

$$R_p = (v + v_w) \frac{Q_{\text{б.т.}}}{B_{\text{уд}}}.$$

Изменение направления движения АВП, который не имеет непосредственного контакта с поверхностью, следует понимать иначе, чем поворот автомобиля или самолета (рис. 53).

Совершающий поворот АВП оказывается в значительно более сложной ситуации, чем любое другое транспортное средство, так как отсутствуют силы бокового сопротивления. Он не может иметь значительных наклонов и целых удержании равновесия центробежной силы и горизонтальной составляющей подъемной силы. В связи с этим радиус поворота АВП значительно больше (примерно в 5 раз), чем радиус поворота автомобиля. Для ориентировочного расчета минимального радиуса поворота R_{min} можно пользоваться формулой

$$R_{\text{min}} = 0,03 \frac{v^2}{1,26 \frac{N}{G}},$$

где v — скорость движения во время поворота, км/ч; N — мощность двигателя, кВт; G — масса аппарата, т.

Торможение АВП также происходит значительно сложнее, чем у колесных машин. Это вызвано отсутствием тормозного контакта с поверхностью: сила, тормозящая движение АВП, есть сила реакции потока воздуха, действующего по направлению движения. В экстренных случаях возможно торможение путем сопряжения лопастей аппарата с землей или водой. В нормальных же условиях аппарат должен обладать способностью тормозиться при помощи автономных устройств.

Суду торможения в лобовых конструкциях АВП получают благодаря потоку воздуха, направленному в сторону движения через специальные устройства резерва тяги. В момент торможения путем поворота лопастей воздушного винта его КПД увеличивается до 40%.

Приблизительно путь торможения можно рассчитать по формуле

$$S = \frac{4,3 v^2}{73,6 \frac{N}{G}},$$

где S — путь торможения, м; v — начальная скорость, км/ч; G — общая масса, т; N — общая мощность, кВт; 4,3 — экспериментальный коэффициент.

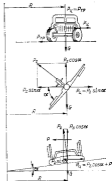


Рис. 53. Сравнение сил, действующих на автомобиль, самолет, АВП в момент поворота (вертикаль)

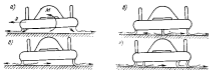


Рис. 54. Сравнение статической устойчивости для разных схем АВП: а — камерная схема В; а — одностороннее периферийное сошло; б — симметричное периферийное в продольном сошло; в — двухстороннее периферийное сошло.

Для обеспечения статической устойчивости любого аппарата необходимо, чтобы сумма моментов сил, действующих на него, была равна нулю, а линия их действия пересекалась.

Одной из самых трудных проблем, связанных с постройкой любительских аппаратов на воздушной подушке, является придание им поперечной и продольной устойчивости, как статической, так и динамической во всех режимах движения.

Для нормальной статической устойчивости любого аппарата сумма моментов сил, действующих за него, должна быть равна нулю.

На примере АВП камерной схемы видно, что наклон аппарата вследствие приложения пары сил с моментом M (рис. 54) приводит к увеличению истечения воздуха из подподной стороны АВП. В результате возникает боковая сила тяги, которая, если ее не уравновесить, приводит к дальнейшему наклону аппарата. В момент прекращения действия пары сил вследствие увеличения скорости истечения воздуха в противоположной части аппарата, давление падает, что приводит к стабилизации положения аппарата. Это обстоятельство свидетельствует об устойчивости аппаратов с лавной схемой образования воздушной подушки, но лишь при незначительных углах крена АВП. В случае же больших кренов скорость выброса воздуха в противоположной части аппарата уменьшается, что приводит к увеличению давления и, в итоге — к ухудшению устойчивости. Улучшение устойчивости АВП камерной схемы можно обеспечить путем разделения поддувального пространства на ряд отдельных камер.

Наклон АВП с односторонним периферийным сошлом под воздействием кренящего момента вызывает разделение потока воздуха, вытекающего из сошла, расположенного ближе к поверхности на две части: одна часть вырывается наружу, другая — под аппарат, увеличивая расход воздуха из-под противоположной части аппарата. Это, в свою очередь, приводит к возрастанию давления в данной части и наклону аппарата, что свидетельствует об отсутствии устойчивости АВП данной системы.

С целью придания устойчивости аппаратам сошловой схемы применяется секционирование воздушной подушки под действием

аппарата с помощью продольных и поперечных сосла. При использовании одного сошла, расположенного вдоль осей симметрии аппарата, в случае наклонения АВП происходит возрастание давления в опущенной части и его уменьшение в противоположной части, что создает возмещающий момент, который возвращает АВП в первоначальное положение.

Подобное стабилизирующее действие одностороннего сошла характерно и для схемы двухстороннего периферийного сошла. В момент наклона аппарата давление возрастает в районе между сослами, которое приближается к земле, и уменьшается — в противоположной стороне. Это приводит к тому, что возникает возмещающий момент, противодействующий кренящему.

Управление АВП — это возможность движения над поверхностью в направлении, заданном пилотом с помощью соответствующих устройств и органов управления. Для АВП особенно важна управляемость в горизонтальной плоскости, т. е. способность аппарата реагировать на изменение положения вертикальных аэродинамических рулей либо на изменение направления действия струи в реактивном сошле. Управляемость в вертикальной плоскости обеспечивается аэродинамической горизонтальной руля либо соответствующим переключением дросселируемых клапанов регулирующих истечение воздуха из воздушной подушки в носовой или кормовой оконечности аппарата.

Непотопляемость наводных АВП обеспечивается при помощи возмещающих понтонов, составляющих основную часть корпуса. Понтоны дают возможность АВП держаться на поверхности воды и передвигаться по ней при отключенной системе подвезма. В этом случае АВП движется как классические водозаменяющие суда. Понтоны должны обладать соответствующими плавучестью, жесткостью и прочностью для обеспечения возможности буксировки или торможения аппарата. Иногда внутри понтона монтируются стационарные или выдвижные носки, служащие для перемещения аппарата по суше.

Исходя из условия равновесия сил плавучести и тяжести плавучесть в воде тела, можно рассчитать осадку понтона по формуле

$$Z = \frac{Q}{\gamma B L},$$

где Q — общая масса аппарата; L — длина понтона, м; B — ширина понтона, м; γ — объемная масса воды.

Нужно иметь в виду, что важна также и устойчивость аппарата в режиме плавания в воде. Она основывается на способности тела, направленного под определенным углом, возмущаться в исходное положение. АВП, центр массы которого обычно находится выше центра поддержки, приобретает устойчивость благодаря воздействию бортовых частей понтона. При этом следует помнить о мерах безопасности для АВП, идущего при боковом ветре.

2.7. Аэродинамические измерения

Для испытаний АВП в целом, а также отдельных его частей, например нагревателей, воздухоподов и т. д. (рис. 55), необходимы измерения давления, напора и скорости воздуха, а иногда и температуры. Для этих целей и служат соответствующие приборы.

Для измерения давления применяются манометры. К самым простым по конструкции относятся жидкостные манометры, которые нашли широкое практическое применение. Они к тому же очень точны. Манометр состоит из стеклянной трубки в форме латинской буквы U, наполненной жидкостью, ртутью или спиртом, в миллиметровой шкалы (рис. 56). Он служит для измерения давления (избыточного или вакуумметрического), которое определяется разницей высоты Δh столбов жидкости в плечах манометра. Для вычисления давления, существующего в резервуаре, используют формулу

$$P_2 - P = \gamma \Delta h,$$

где P_2 — атмосферное давление; P — измеренное давление; γ — удельный вес воздуха; Δh — высота столба жидкости.

Чтобы измерить разницу давлений между двумя точками, следует оба конца трубки соединить с местами измерения. В этом случае используется дифференциальный манометр, а разность давлений, измеренная этим манометром, эквивалентна разнице высот столбов жидкости и его плечей и составляет $P_2 - P_1 = \gamma \Delta h$.

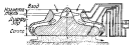


Рис. 55. Пример измерения давления в АВП и графика его распределения.

Рис. 56. Манометр с трубкой в форме латинской буквы U.

Для одновременного измерения давления во многих точках используются батарейные манометры (рис. 57).

Скоростной метод измерения объемного расхода воздуха основан на определении скоростей в отдельных точках сечения воздухопровода. Для измерения служит трубка Прандтля. С помощью этой трубки можно измерять динамическое давление $P_{дин}$ и рассчитывать скорость прохождение воздуха в точках сечения воздухопровода, используя зависимость

$$P_{дин} = \frac{\rho v^2}{2},$$

откуда

$$v = \sqrt{\frac{2 P_{дин}}{\rho}}.$$

Динамическое давление означает разницу между полным P и статическим $P_{ст}$ давлениями или $P_{дин} = P - P_{ст}$.

Давления статическое $P_{ст}$, динамическое $P_{дин}$ и полное P могут быть измерены с помощью трубки Прандтля в сочетании с тремя трубчатыми U-образными манометрами (рис. 58).

Вычислив скорость прохождения воздуха и отдельные точки сечения канала, вычерчивают шпору распределения скорости (рис. 59), по которой рассчитывается средняя скорость, служащая для определения объемного расхода воздуха, m^3/c ,

$$Q = v_{ср} F,$$

где F — поверхность сечения.

В некоторых случаях для определения скорости прохождения воздуха достаточно простейшего прибора, так называемой трубки Пито (рис. 60). Открытое плечо трубки устанавливается параллельно направлению прохождения потока воздуха, а конец ее соединяют с манометром, с тем, чтобы определить динамическое давление, как разницу уровней жидкости в обеих коленах откинутого

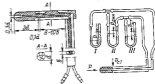


Рис. 58. Трубка Прандтля для измерения статического, динамического и полного давлений.

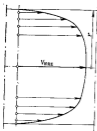


Рис. 59. Эпюра скоростей в сечении воздуховода.



Рис. 60. Трубка Пито.

манометра. В другом колене манометра действует атмосферное давление.

Зная разницу давлений, обозначаемую манометром, можно рассчитать скорость по формуле

$$v = \sqrt{\frac{2}{\rho} \Delta p}.$$

Кроме вышеописанных приборов для измерения скорости движения воздуха, в особенности атмосферного, служат анемометры. Существуют крыльчатые анемометры, используемые для непосредственного измерения скорости в интервале 0,5—10 м/с, и чашечные анемометры, применяемые при скоростях 1—20 м/с.

3

Модели аппаратов на воздушной подушке

3.1. Ветвление

В настоящее время модельстами создается большое количество моделей различных типов АВП, которые являются копиями натуральных аппаратов либо представляют собой оригинальные конструкции, иногда же это модели транспорта бу-

дущего. В зависимости от предназначения модели на воздушной подушке классифицируют следующим образом: масштабные самодельные, спортивные, экспериментальные.

Модели АВП можно также классифицировать в зависимости от того, к какой разновидности транспорта они относятся: СВП; сухопутные АВП; железнодорожные АВП; аппараты, использующие воздушную подушку только для отрыва от земли и приземления; средства внутривоздушного транспорта.

На основании этой классификации в дальнейшем будут рассматриваться необходимые условия для любительского моделирования.

В любительском моделировании наглядно отражены принципы создания натуральных АВП. Чаще всего в моделях АВП используют камеру сгему, периферийное сопло, эффект вливания поверхности на крыло и хвост самолета, воздушную подушку светового типа. В конструктивном плане создают миниатюрные копии хорошо известных АВП либо проектируют новые морские СВП, сухопутные и железнодорожные АВП, а также АВП нового, будущего поколения.

Для моделей АВП используются двигатели всех типов, которые применяются в яхте, авто- и судномоделизме. Наиболее же широко применяются двигатели внутреннего сгорания и электромоторы.

Управление моделями осуществляется дистанционно: как по радио, так и с помощью тросов (кордовые модели).

В зависимости от назначения создаются разнообразие модели по конструкции, технологии изготовления и эстетическому совершенству. Масштабные самодельные модели принято считать наиболее совершенными с точки зрения конструкции и дизайна. Спортивные модели интересны способностью развивать большую скорость, преодолевать различные препятствия из пересеченности местности, а также широким диапазоном маневренности. С помощью экспериментальных моделей можно изучать характерные аэродинамические и конструктивные особенности и свойства новых аппаратов в условиях движения.

Масштабные самодельные модели обладают всеми характеристиками, лежащими в основе и пропорциях настоящего АВП, что достигается сравнительно большой массой аппарата и достаточным запасом мощности двигателя для создания воздушной подушки и силы тяги и для движения. Для обеспечения необходимых ходовых качеств модели конструкторы нередко прибегают к увеличению площади несущей поверхности и площади рулей, что помогает лучше управлять движением аппарата. Прибегать к подобным решениям следует осторожно, так как модель может получиться непропорциональной по своим размерам.

При конструировании моделей следует учитывать необходимость обеспечения устойчивости модели и способности к сопротивлению механическим ударам и воздействию внешних препятствий. Наибольшее удовлетворение конструктору-любителю

привносит встройка мощного, тщательно технологически разработанного и оригинального по ходовым качествам аппарата. Модели этого типа способны популяризировать АВП.

Спортивные модели должны отвечать прежде всего специфическим требованиям, которые предъявляют к ним спортивные состязания.

Для того чтобы модель АВП могла развить максимальную тягу, естественно, требуется установить двигатель максимальной мощности, обладающий при этом наименьшей массой. Модели с поршневыми двигателями в категориях: 2,5; 5; 10 см³, а также модели с электрическим приводом вызывают наибольший интерес. Чтобы в полной мере использовать все возможности для получения высоких результатов, следует выбирать те моторы, которые имеют лучшие показатели величины мощности на единицу массы. Очень важен также выбор оптимального воздушного вента, который наиболее подходит бы для данного двигателя и предполагаемой скорости движения модели. Большое значение имеет аэродинамическое сопротивление аппарата, которое должно быть минимальным, для чего следует использовать конструацию с минимальной площадью поперечного сечения и выступающих частей корпуса.

Все это приводит к усложнению конструации АВП. Следует отметить, что обычно спортсмен склонен стремиться одновременно и к простоте конструации, и к достижению наивысших результатов, показываемых моделью.

Экспериментальные модели служат для проведения испытаний более совершенных АВП. В процессе их создания возникает возможность выявления конструкторных недостатков и эксплуатационных особенностей будущих АВП.

Модели, предназначенные для использования над поверхностью воды, должны обладать соответствующей плавучестью, которая гарантирует поддержание модели на водной поверхности после останова двигателя, создающего воздушную подушку. Для масштабной модели объем плавучести должен соответствовать двукратной общей массе модели. Форма корпуса не должна затруднять образование воздушной подушки, а также ухудшать аэродинамику аппарата. Для обеспечения плавучести моделей АВП лучше всего использовать пенопласт, так как он достаточно легок и не размокает в воде.

Модели железнодорожных АВП движутся по специальной колее, направляющей движение аппарата. Такие модели должны иметь приспособленную для этой колее форму корпуса.

Модели, использующие принцип воздушной подушки только при полете в непосредственной близости от земли или воды, а также в момент старта и взлета, но своему конструкторному решению приближаются к моделям экранопланов или самолетов. Эти модели могут свободно летать или управляться с помощью корды. Для старта и поддержания заданного курса полета в воздухе необходимо прежде всего обеспечить устойчивость и управля-

емость моделей, а также выполнить все требования, предъявляемые к летающей модели. Наиболее подробные сведения по этому вопросу можно найти в книгах по авиамоделизму.

3.2. Материалы, инструменты и технологии изготовления

Для встройки моделей АВП чаще всего используют древесину. Применяют также и пластмассы. Начинающие моделисты обычно используют картон.

Независимо от рода материалов и технологии изготовления моделей во всех типах аппарата наиболее нагруженные узлы, например рамы двигателей, рулевые планки, шпеси и т. п., изготовляют из металла.

Древесина, используемая при встройке моделей, может быть хвойной и лиственных пород. Из хвойных пород рекомендуется использовать сосну, ель, пихту; из лиственных — липу, тополь, березу, ольху, клен, орех и т. д.

Из металлов при встройке моделей АВП чаще всего применяют сталь или легкие сплавы. Металлические детали моделей АВП изготовляют из легкодоступных заготовок: металлических листов, проволоки и т. п.

При встройке стеклопластиковых моделей вначале из дерева или гетса изготавливаются специальные формы (болваны), из которых выключают корпус или его детали. Другой пластмассой, пригодной для изготовления моделей АВП, считается пенопласт. По сравнению с балзовым деревом пенопласт обладает меньшей прочностью, поэтому элементы из него следует делать несколько более массивными. Хорошая устойчивость пенопласта к воздействию воды и горячего воздуха его преимущественное использование в моделях. Следует также не забывать и об отрицательных свойствах этого материала, таких, как, например, скалывание тонких и острых углов, отсутствие устойчивости к воздействию растворителей и лаков (нитролака, акрилола и т. п.), что вынуждает приобретать с особой тщателью склеивания и окраски.

Ввиду высокой прочности пенопласта, которая объясняется его губчатой структурой, этот материал главным образом применяется для изготовления нижних частей корпуса моделей, а также для элементов, не подверженных действию нагрузок. Кроме того, пенопласт используется при встройке наиболее простых моделей, в процессе изготовления которых не возникает особых технических трудностей.

Обработка пенопласта не сложна. Хорошо приспособлен для этого резак. Следует помнить, что резак может быстро затупиться, а это ведет к ухудшению качества поверхности среза.

Для встройки модели АВП необходима конструкторская документация. На рис. 61 в качестве примера показаны наиболее часто публикуемые чертежи моделей. Для наиболее сложных моде-

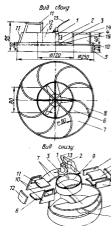


Рис. 61. Проспектив модели АВР.

1—двигатель; 2—рама; 3—шпилька намоточная; 4—шпилька намоточная; 5—шпилька стержня намоточного; 6—винтовая часть шпильки; 7—обруч; 8—шпилька намоточная; 9—спиральная лопатка; 10—корпус намоточный; 11—болванка втулки на болванке; 12—винтовая лопатка; 13—винтовая лопатка; 14—корпус намоточный; 15—болванка стержня намоточного; 16—матрица намоточная.

внешней виде модели. Надо обратить особое внимание на технологичность окраски модели и аккуратность нанесения цифр и буквенных обозначений.

3.3. Размеры, масса и равновесие моделей АВР

Перед тем как приступить к постройке модели (рис. 62) или созданию проекта, следует тщательно изучить соответствующие

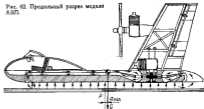
лей количество чертежей может быть значительным. В технических документах указываются материалы, последовательность сборки основных агрегатов и узлов, из которых состоит модель, а также рекомендации по наладке и испытаниям.

Модель АВР достаточно сложна и их постройка требует тщательного расчета параметров, определенное сочетание которых обеспечивает устойчивость полета модели. Несоблюдение основных технических требований может привести к тому, что модель, «выдуманная» ее создателем без чертежей и расчетов, может вообще не подняться над землей, не говоря уже о способности движения или маневрирования.

После завершения постройки модели необходимо проверить соответствие ее размеров и массы, а также центровку с движком, заложенными в проекте. В случае превышения предусмотренной в проекте массы модели следует произвести ее доработку, исключив некоторые лишние элементы, либо заменить их на более легкие. Центровку модели можно исправить путем уменьшения массы с наиболее тяжелых элементов конструкции.

Не следует забывать и о

Рис. 62. Продольный разрез модели АВР.



материала, опубликованные в журналах и книгах. Изучение технических параметров, т. е. размеров, массы, системы создания воздушной подушки, мощности моторов и т. п. для начинающих любителей является настоятельной необходимостью. Сведение в одну общую таблицу характеристик тех или иных моделей позволяет сопоставить возможности разных конструкций АВР. Из данных, приведенных в табл. 1, следует, что увеличение грузоподъемности моделей непосредственно влияет на возрастание

Таблица 1. Технические данные моделей из воздушной подушки

Параметры	Тип модели		
	№ 1 «Сибиряк»	№ 2 «Сибиряк»	№ 3 «Сибиряк»
Размерами, м:			
длина	0,70	1,04	1,52
высота	0,34	0,78	0,57
масса	0,20	0,23	0,43
Система создания воздушной подушки	Камерная система	Сопловая система	Камерная система
Пределы воздушной подушки, м ³	0,15	0,60	0,57
Масса, кг	0,95	2,20	2,50
Мощность двигателя, кВт:			
воздушной системы	0,081	0,26	0,27
горючего топлива	0,081	0,081	0,27
Температура	2х 10 ³ К	2,5—5 см ²	200—11 см ²
Удельные показатели:			
плотности и воздушной подушки, кг/м ³	0,33	3,60	4,28
мощности за тонну, кВт/тн	11,7	8,5	6,75
объем мощности, кг/л/вн	3,8	6,5	3,27
Скорость, км/ч	35	30	35

мощности двигателей, а увеличение максимальной скорости связано с увеличением тяги. Мощность, необходимая для увеличения скорости полета, находится в кубической зависимости от скорости течения, т. е. чтобы увеличить скорость модели в 2 раза мощность двигателя должна быть увеличена не менее чем в 8 раз.

Из табл. 1 видно также, что АВП с большей площадью воздушной подушки имеют к большой грузоподъемности, но парят над поверхностью на той же высоте, как и малые модели с такой же мощностью. Уменьшение размеров корпуса АВП способствует улучшению ходовых характеристик модели. Анализ характеристик массы моделей АВП свидетельствует, что увеличение массы модели при неизменной мощности двигателя и размерах ведет к увеличению давления в воздушной подушке и, соответственно, к уменьшению зазора между моделью и поверхностью.

Конструктор должен хорошо знать основные требования, предъявляемые к будущей модели. Сравнение технических данных различных моделей должно помочь ему в этом разобраться. Масса модели, естественно, должна быть по возможности минимальной, чтобы модель АВП обладала наилучшими характеристиками. Таким образом, важно знать параметры массы отдельных агрегатов в всей модели с тем, чтобы уменьшить общую массу до минимума. Источником информации могут служить статистические данные, по которым можно судить о массе различных элементов АВП с двигателями емкостью 5 и 2,5 см³:

— элементы, не зависящие от размеров модели; двигатель — 190 г, оборудование двигателя — 30 г, крепление двигателя — 40 г, бак для топлива — 30 г, нагнетатель или воздушный винт — 30 г, система управления — 20 г, всего — 340 г;

— элементы зависящие от размеров модели с двигателями 5 и 2,5 см³: корпус — 60, 50 г, гибкое ограждение — 40, 30 г, вертикальные стабилизаторы — 20, 10 г, всего — 120, 90 г. Общая масса модели — 460, 430 г.

3.4. Выбор системы подъема и движения

Специфика моделей АВП такова, что некоторые известные схемы образования воздушной подушки для них неприемлемы. Наиболее распространенными типами воздушной подушки являются камерная и соловая схемы, а также схемы, основанные на использовании эффекта вливания зерна на крыло самолета (рис. 63).

Камерная схема (рис. 64) — наиболее простая из всех известных применяется чаще всего в варианте жесткого корпуса. Для подачи воздуха используются осевые нагнетатели, изготовленные из дерева или металла, а иногда воздушные винты авиамоделей. Реже применяются центробежные нагнетатели. Для создания тяги используются как модельные двигатели внутреннего сгорания, так и модельные электромоторы, применяемые и для других схем воздушной подушки.



Рис. 63. Схемы образования воздушной подушки, применяемые в моделях АВП: а — камерная схема; б — соловая СВП; в — соловая схема; г — соловая схема; д — лабораторная схема; е — вариант вращающегося колеса.

Размеры поддувального пространства вместе с воздушными каналами должны соответствовать теоретическим требованиям. На практике же часто приходится идти на компромисс в зависимости от назначения модели. Для масштабных самолетных моделей АВП ради улучшения внешнего вида можно отказаться от стремления к достижению высоких ходовых качеств. Что же касается спортивных моделей, то такой компромисс в этом случае невозможен.

Соловая схема (см. рис. 64) имеет очень много вариантов. Выбор нужного зависит от уровня подготовки моделиста. Простые модели характерны несложными конструктивными решениями кругового сопла; более сложные — имеют двухрядное кольцевое сопло для рециркуляции воздуха.

Так как нагнетатели моделей АВП создают небольшое воздушное давление, материал, из которого изготавливается гибкое ограждение, должен быть легким, эластичным, устойчивым к трению и влажной атмосфере. Для моделей, используемых внутри помещений, применяется техническая ткань разных видов на клеотканобумажной или войлочной основе, а также стекловолокно, если этого

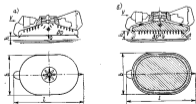


Рис. 64. Геометрические характеристики камерной и соловой схем



Рис. 66. Наиболее распространенные схемы гибкого ограждения.

требуют условия эксплуатации и позволяют размеры модели. Во всех случаях применения гибкого ограждения наиболее сложной проблемой является способ его соединения с корпусом модели. Сложность заключается в том, чтобы это соединение было простым в эксплуатации, несложным в изготовлении, не пропускало большого количества воздуха и не вносило внешней вид. На рис. 65 показаны различные формы гибкого ограждения, устанавливаемого на натурные АВП. Их можно использовать и на моделях. На этом рисунке показаны также конструкции и принцип работы съемных элементов гибкого ограждения, которые быстрее изнашиваются и поэтому подлежат частой замене.

Пример расчета требуемой мощности двигателей подъемной системы и скорости хода моделей АВП камерной и сопловой схем.

Данные: масса модели — 1,5 кг; мощность двигателя — 0,15 кВт; объем двигателя — 2,5 см³; размеры модели — 700 × 1000 мм. Схема образования воздушной подушки — камерная.

Расчет:

— площадь воздушной подушки

$$F = 1 - 0,76 = 0,76 \text{ м}^2;$$

— давление в воздушной подушке

$$P_{\text{в.п.}} = \frac{Q}{V} = \frac{1,5}{0,36} = 1,97 \text{ кг/м}^3 \text{ (19,7 Па)};$$

— высота поддона корпуса модели $h = 5 \text{ мм}$;

— эффективная высота выхлопа корпуса модели над поверхностью:

$$h_{\text{в.п.}} = 0,7h = 3,5 \text{ мм} = 0,0035 \text{ м};$$

— эффективная площадь истечения воздуха по периметру корпуса модели

$$F_{\text{в.п.}} = \text{периметр} \times h_{\text{в.п.}} = (0,70 + 1) \cdot 2 \times 0,0035 = 0,0122 \text{ м}^2;$$

— приближенное значение скорости истечения воздуха из-под корпуса модели

$$v = \sqrt{\frac{2g \Delta p}{\gamma}} = \sqrt{\frac{2 \cdot 9,81 \cdot 1,97}{1,22}} = 5,6 \text{ м/с},$$

где $g = 9,81$ — ускорение свободного падения; γ — объемная масса воздуха 1,22 кг/м³;

— необходимый расход воздуха от системы поддона

$$Q = F_{\text{в.п.}} v = 0,0122 \text{ м}^2 \cdot 5,6 \text{ м/с} = 0,068 \text{ м}^3/\text{с};$$

— мощность, требуемая для образования воздушной подушки, составит

$$N_{\text{в.п.}} = \frac{Q P_{\text{в.п.}}}{\eta_{\text{в.п.}}} = \frac{0,068 \cdot 1,97}{0,8} = 0,0822 \text{ л. с.} = 0,0114 \text{ кВт},$$

где $\eta_{\text{в.п.}} = 0,8$ — общий КПД двигателя.

Из приведенного расчета видно, что имеется избыток мощности двигателя, предназначенного для установки на модель. Эту избыточную мощность можно использовать либо на увеличение высоты поддона корпуса модели при неизменной массе модели, либо на размещение дополнительного оборудования (например, аппаратуры дистанционного управления).

Подобный расчет для такой же модели с сопловой схемой образования воздушной подушки показывает следующее:

— избыток мощности для модели будет больше, так как у нее выше КПД поддонной системы;

— мощность, необходимую для полезной системы модели, можно рассчитать по формуле

$$N_{\text{п.п.}} = \frac{k v \sqrt{g \Delta p}}{\eta} = \frac{0,07 \cdot 0,86 \sqrt{13 \cdot 1,97}}{0,34} = 0,0015 \text{ л. с.} = 0,0011 \text{ кВт},$$

где k — коэффициент, зависящий от формы корпуса модели в плане: для овального корпуса $k = 0,07$, для прямоугольного — при соотношении длины к ширине равном двум $k = 0,08$, при соотношении равном трем $k = 0,09$; $\eta = \eta_{\text{дв.}} \eta_{\text{п.п.}}$ — общий КПД, где $\eta_{\text{дв.}}$ — КПД двигателя (0,6–0,8); $\eta_{\text{п.п.}}$ — КПД воздушного тракта (0,6–0,7); $\eta_{\text{п.п.}}$ — КПД передачи от двигателя к нагревателю при непосредственном приводе нагревателя от двигателя $\eta = 1$.

В расчете принято $\eta = \eta_{\text{дв.}} = \eta_{\text{п.п.}} = 0,8$ –0,7 = 0,56.

Движение модели АВП осуществляется с помощью горизонтальной тяги, создаваемой двигателем (рис. 66). Конкретная конструкция двигателя зависит от фантазии модельиста, а также от типа проектируемой модели. Чаще всего, применяют воздушный винт непосредственно соединенный на промежуточный двигатель, в этом случае тяговый агрегат получается простой и легкий. Такой агрегат позволяет управлять моделью при помощи аэродинамического руля, находящегося в потоке воздуха за воздушным винтом, вследствие чего улучшается управляемость аппарата. Запуск двигателя производится путем раскручивания винта рукой. Кроме того, подобная система позволяет широко



Рис. 66. Варианты двигательных систем АВП: а — редуктор ступицы винта, выходящий из кольцевого сопла; б — воздушный реактивный; в — свободный воздушный вент; г — воздушный вент в надуве; д — реактивный двигатель.

использовать опыт авиамоделизма для решения многих практических вопросов.

Для упрощения расчетов можно принять за аксиому, что движение модели при заданной мощности является установившимся движением, вследствие чего все силы, которые действуют на модель, и особенно сила тяги винта T , должны быть взаимно уравновешены. Таким образом, уравнение можно представить в следующем виде:

$$T_2 = P_{20}$$

где P_{20} — равнодействующая всех сил сопротивления движению модели.

После подстановки

$$\frac{M_2 \eta}{c} = C_x S \frac{1}{2} \rho v^2,$$

где C_x — общий коэффициент сопротивления корпуса; S — площадь поперечного сечения корпуса; M_2 — мощность тягового двигателя; η — КПД воздушного винта.

Преобразуя обе части равенства, получим формулу для скорости хода модели

$$v = \sqrt{\frac{2M_2 \eta}{C_x S \rho}}.$$

на основании которой можно вычислить с приемлемой точностью максимальную скорость хода модели.

Для расчета скорости модели принимаем: $M_2 = 0,2$ л.с. — мощность тягового двигателя объемом 2,5 см³; $\eta = 0,8$ — КПД воздушного винта; $C_x = 0,8$ — коэффициент сопротивления модели; $S = 0,76 \cdot 0,2 = 0,15$ м² — площадь поперечного сечения корпуса модели; $\rho = 1/8$ кг·с³/м⁴ — плотность воздуха

$$v = \sqrt{\frac{2 \cdot 0,2 \cdot 0,8 \cdot 75}{0,8 \cdot 0,15 \cdot 1/8}} = \sqrt{1002,66} = 31,66 \text{ м/с} = 116 \text{ км/ч}.$$

Создавая модель, движущуюся с большой скоростью, скажем, кораблю, конструктор-любитель должен позаботиться о придании ей формы с наименьшим аэродинамическим сопротивлением, а частности, стремиться уменьшать площадь поперечного сечения

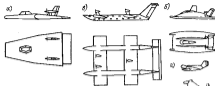


Рис. 67. Типы модельных глирайзеров.

а — дельта-крыло; б — консольный дельта-крыло «Колумбия»; в — консольный дельта-крыло с фюзеляжем «Саймон»; г — консольный дельта-крыло с фюзеляжем и хвостом «Саймон»; д — консольный дельта-крыло с фюзеляжем и хвостом «Саймон».

модели. Это обеспечит одновременно и уменьшение аэродинамического сопротивления, и максимальное уменьшение скорости тангажа.

Кроме упомянутых выше схем АВП, при создании моделей применяются и другие схемы: с винтом в кольце, скелетные, зевроплановые и т. д.

Хорошие результаты показывают модели скелетных СВП. Подобные модели благодаря погружению боковых стенок (скелета) в воду не выказывают сильного волнения водной поверхности. К недостаткам данной модели можно отнести то, что она способна передвигаться только по водной поверхности.

Фантазия модельстов-конструкторов, создающих летающие модели с использованием эффекта аэлиния близости крыла к крылу самолета, дала толчок к появлению разнообразных конструктивных схем зевропланов (рис. 67). Специфика зевро-зевропланов заставляет конструкторов-любителей глубже изучать окрестности аэродинамики крыла, чтобы найти наиболее верный путь увеличения подъемной силы модели. Именно поэтому модели зевропланов создают лишь наиболее опытные модельсты.

Интерес вызывает и система тяги модели АВП при помощи воздушных сопел в кормовой части модели, через которые вырывается воздух, идущий от двигателя или из воздушной подушки. Размещение сопел по бокам аппарата позволяет использовать их для изменения направления тяги, т. е. для торможения и разворота модели.

3.5. Двигатели, выкататели, движители и передатчи

В зависимости от назначения модели, ее размеров, требуемых технических параметров, модельст выбирает соответствующий тип двигателя, выкатателя, а также воздушного винта. В модели, предназначенных как для свободного, так и управляемого

движения по воде или суше, как правило, применяются специальные модельные двигатели внутреннего сгорания. Это в одинаковой степени относится и к масштабным самоходным и спортивным моделям. На моделях, демонстрируемых в закрытых помещениях, для предотвращения загрязнения воздуха применяют электродвигатели.

Для моделей АВП применяются миниатюрные двигатели абсолютной асех типов и объемов мощности, в том числе, 2,5, 5, 10 см³. Примером подобного двигателя, наиболее доступного в ПНР, является мотор «Сокол» советского производства. Он предназначен для начинающих моделестов. Его можно использовать для любой модели АВП.

Основные технические данные мотора «Сокол» следующие: диаметр цилиндра — 14,5 мм, ход поршня — 15 мм, рабочий объем цилиндра — 2,48 см³, частота вращения — 10 000—14 000 об/мин, максимальная мощность мотора — 0,182 кВт, масса — 130 г, охлаждение — воздушное, смазка — маслом из состава горючей смеси.

Для работы «Сокола» необходимы следующие горючие смеси: — стандартное топливо для эксплуатации моторов в период обкатки: 40% эфира, 35% керосина, 25% минерального моторного масла для двухтактных двигателей либо касторового масла; — специальная горючая смесь для повышенной мощности двигателя: 40% эфира, 31% керосина, 9% касторового масла, 15% минерального масла, 2% ингриджала, 3% бензола.

Размеры мотора: высота — 78 мм, длина — 86 мм, ширина — 42 мм.

На больших моделях, управляемых по радио, применяются моторы объемом до 10 см³. Прежде на модель устанавливаются для мотора и даже более. В обычных условиях для достижения определенных технических параметров возможно применение моторов с калильным зажиганием типа «Вебер» австрийского производства. Они предназначены прежде всего для радиоуправляемых. Эти моторы отличаются простой конструкции, высокими техническими характеристиками и могут быть оснащены регулятором частоты вращения и глушителем фабричного производства. Вал двигателя установлен на подшипниках качения.

Следует помнить, что во время эксплуатации все моторы чувствительны к запылению и чрезмерной нагрузке, что ведет к сокращению срока их эксплуатации. Аккумуляторные и соответствия с конструкцией обращения с мотором гарантирует легкий запуск и исправную работу.

В последнее время моделисты, создающие АВП, заинтересовались мотором с вращающимся поршнем. Этот интерес вызван высокими техническими характеристиками такого мотора. Преимуществом данного типа двигателя можно считать:

— равномерность работы, являющейся результатом вращения вращающегося масс, лучший, чем у двухтактного одноцилиндрового двигателя, относительный вращающий момент;

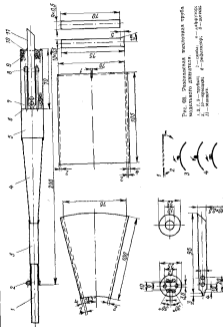


Рис. 68. Разомкнутая модельная группа моторного двигателя.
1 — цилиндр; 2 — поршень; 3 — шатун; 4 — коленчатый вал; 5 — картер; 6 — подшипник; 7 — клапан; 8 — клапан; 9 — клапан; 10 — клапан.

— значительная мощность на 1 см³ объема цилиндра, развиваемая при умеренной частоте вращения;

— простота регулировки в большом диапазоне мощности двигателя.

Примером двигателя с проработавшим поршнем является модельный мотор фирмы «Граупнер» из ФРГ типа НСУ/Ванкель. Он имеет следующие технико-экономические характеристики: объем цилиндра — 4,9 см³, масса — 310 г, максимальная мощность — 0,6 кВт, частота вращения при максимальной мощности — 17 000 об/мин, максимальный момент — 45·10⁻³ Н·м, диаметр — 70 мм, длина — 64 мм.

Следует обратить особое внимание на необходимость применения специальных резонансных глушителей для наиболее шумных окружающих поршневых моторов. Этого требуют законы охраны окружающей среды. Для моторов с объемом мощности от 2,5 до 8,0 см³ при 10 000—15 000 об/мин глушитель обязателен. Кроме уменьшения шума он дает увеличение мощности двигателя в среднем на 15%. На рис. 68 представлен чертеж, позволяющий изготовить такой глушитель самостоятельно. Это под силу только тем моделям, которые обладают навыками пайки и сумеют отрегулировать длину резонансной трубы с целью создания оптимальных условий работы двигателя.

Электродвигатели, используемые для моделей АВП, это прежде всего двигатели постоянного тока, реже — переменного.

Электродвигатели постоянного тока, работающие от батарей сухих элементов или аккумуляторов, обладают рядом достоинств по сравнению с двигателями внутреннего сгорания. Их основные достоинства: небольшие размеры, низкие уровни шума и степень загрязнения воздуха. К недостаткам таких моторов можно отнести большие массы двигателя (на единицу мощности) и источников питания. Что же касается кордовых моделей АВП, то эти недостатки устраняются, если источник тока выводится в руках спортсмена.

В отдельных случаях в качестве двигателей для крупных моделей АВП используют однофазные двигатели переменного тока, применяемые в пылесосах. Это связано с тем, что агрегат сжатого воздуха пылесоса целиком пригоден для питания системы тяги моделей АВП большой грузоподъемности, например средства внутриавтомобильного транспорта, моделей airplanes большой грузоподъемности и аппаратов, движущихся по колесу.

После выбора двигателя модельист приступает к проектированию нагнетателя, создающего воздушную подушку, а также воздушного винта, придающего ему движение вперед.

Выбирая и проектируя нагнетатель и воздушный винт, следует помнить, какие требования они должны отвечать, а именно:

— потреблять минимальную мощность, предназначенную к установке мотора с таким расчетом, чтобы при движении мотор работал на оборотах, соответствующих оборотам максимальной мощности;

— максимально преобразовать мощность мотора в полезную работу, добиваясь максимального КПД (рис. 69).

Технические и аэродинамические характеристики двигателя или воздушного винта на начальной стадии проектирования целесообразнее всего выбрать, используя серию нагнетателей винтов промышленного изготовления.

Ниже приводятся характеристики нагнетателей, которые могут быть использованы в моделях любительских АВП (рис. 70), разработанные Центральным аэродинамическим институтом им. проф. Н. Е. Жуковского в Москве. Для расчета нагнетателя данной серии используются следующие формулы:

— площадь рабочего колеса нагнетателя (м²)

$$F = \frac{n D^2}{4};$$

— окружная скорость рабочего колеса (м/с)

$$w = \frac{n D \pi}{60};$$

— коэффициент производительности расхода

$$\varphi = \frac{Q}{F w};$$

— коэффициент полного давления

$$\psi = \frac{p_0}{\rho w^2 / 2};$$

— коэффициент мощности

$$\lambda = \frac{N}{\rho F w^3};$$

Для подбора воздушного винта приведем аэродинамические характеристики серии воздушных винтов (рис. 71). Эта диаграмма показывает зависимость коэффициента мощности от относительной поступи $\beta = J(\lambda)$ для двухлопастных винтов, отличающихся значением относительного шага. На диаграмме также нанесены кривые коэффициента полезного действия η .

Подбирая воздушный винт, следует определить три величины: коэффициент мощности β , относительную поступь, а также КПД, которые позволяют непосредственно вычислить четвертую искомую

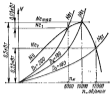


Рис. 68. Выбор винта по характеристикам двигателя и винта.

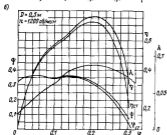
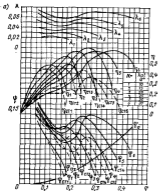


Рис. 70. Аэродинамические характеристики винтов: а — осевых (геометрия лопаток см. рис. 61); б — центробежных.

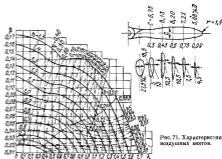


Рис. 71. Характеристики осевых вентиляторов.

величину, необходимую для выбранного воздушного винта. Эта величина — коэффициент тяги α вычисляется по формуле

$$\alpha = \eta \frac{P}{K}$$

Анализ формулы мощности, данный в гл. 2 показывает, что потребляемая мощность винта зависит от его диаметра и коэффициента тяги. Этот коэффициент для геометрически подобных воздушных винтов, а также для их конкретной серии, зависит главным образом от шага и относительной воступа.

Диаметр и шаг воздушного винта следует выбирать на пересечении характеристики винта с характеристикой двигателя в точке, соответствующей максимальной мощности. При этом КПД винта должен быть наибольшим.

Использование двух-, трех- либо четырехлопастного воздушного винта в качестве нагнетателя в моделях АВП возможно только в исключительных случаях, потому что воздушный винт не может создать требуемое давление потока воздуха, в воздушном тракте АВП.

Делая выбор между центробежным и осевым нагнетателями, следует учитывать, что модель с центробежным нагнетателем будет более вязкой, а также не будет иметь потерь давления на прохождение воздуха через диффузор. Различие в прохождении потока воздуха через осевой и центробежный нагнетатели, применительно к АВП с периферийным соплом, показано на рис. 72.

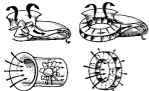


Рис. 72. Сравнение осевого и центробежного изготовления применительно к АВП селеновой системы.

Осевые магнетеры и воздушные винты изготавливают, как и в авиамоделизме, из дерева, металла и пластмасс. Из дерева проще всего изготовить магнетер, или винт с малым количеством лопастей. Осевые многолопастные и центробежные магнетеры изготавливают из легированной стали или легкого сплава путем соответствующей гибки лопастей. Для соединения лопастей осевого магнетера со ступицей, а центробежного с дисками применяют газо- и электросварку. Изготовление магнетеров и винтов из пластмасс сложное, так как в этом случае необходимо предварительно сделать форму, что оправдано только при их серийном производстве.

Для скотовых СВП применяют гребные винты, методы раскату которых и технология изготовления известны из судомоделизма.

3.6. Управление моделими АВП

Управление моделями на воздушной подушке осуществляется с целью контроля за направлением движения в горизонтальной плоскости (рис. 73). Управление в вертикальной плоскости — продольное — характерно для аэронавтов, которые движутся на воздушной подушке по аркам полета в непосредственной близости от земли.

Чтобы свободно движущаяся модель имела надежную управляемость, рулевое устройство должно быть жестко закреплено на корпусе — это исключит произвольные отклонения на любом участке траектории движения.

Чтобы кордовая модель сохраняла постоянную управляемость, нити должны быть натянуты на всем пути движения модели по кругу от возникающей при этом центробежной силы.

Следует учитывать влияние на модель ветра. Нельзя допускать, чтобы под влиянием ветра у модели появлялся tendency отклонения в центр аэродинамики, вокруг которой она летит, — может произойти авария или полная поломка модели. Этого можно избежать, перемещая точки крепления тросов в корпус от центра массы модели, в результате чего центробежная сила, которая всегда

действует в центре масс модели, создает момент, выталкивающий модель за пределы дуги движения. Кроме того, отклоняя руль направления или полностью поворачивая вертикальный стабилизатор (киль), можно добиться отклонения модели к внешней части траектории. Еще один способ удержания модели на круговой траектории — использование составляющей силы тяги воздушного винта для натяжения нити корды.

В зависимости от нагрузки, т. е. от массы модели и скорости ее полета система управления с помощью корды будет более или менее сложной и массивной. В больших и тяжелых моделях АВП с двигателями объемом выше 2,5 см³ в целях большей надежности следует применять усиленные подшипники руля, надежное закрепление нитей и предохранять их от перетирания.

Дистанционное управление моделями АВП осуществляется путем воздействия на руль направления и карбюратор двигателя путем изменения режима его работы. Успешное использование аппаратуры дистанционного управления в большой степени зависит от исполнительных механизмов, которые так же важны, как и временно-державшая аппаратура. Из огромного числа их разновидностей и типов в моделировании АВП следует применять лишь наиболее отработанные механизмы.

Среди широко распространенных исполнительных механизмов, применяемых в одноканальной аппаратуре, можно выделить самое простое устройство, состоящее из электромотора с небольшим шкивом, укрепленным на его валу. На шкив непосредственно намотана нить, изменяющая положение руля. Движение руля в обратном направлении осуществляется при помощи пружины. Двухканальное управление с таким исполнительным механизмом можно получить при постоянном отклонении руля в крайнем положении. Прямое направление движения в этом случае сохраняется

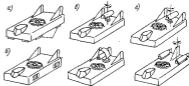


Рис. 73. Типы систем управления, которые могут быть использованы на модели АВП: а — с тросовым, раздвижным в потоке воздуха, установленным на заднем конце; б — со струбциной рама; в — путем поворота тросового колеса вокруг вертикальной оси либо с помощью руля, установленного в потоке воздуха на воздушном винте; г — путем поворота револьверного диска либо с помощью ручек, установленных в потоке газа, выходящего из двигателя.

непрерывной переключкой руля с борта на борт, т. е. отсутствия сигнала приводит к повороту модели в сторону постоянно отклоненного руля.

Другим талом исполнительного механизма является механизм с резиновым приводом, управляемый при помощи электромотора. Этот механизм прост, он имеет несколько разновидностей: одни работают по программе сигнал — отклонение, другие — осуществляют командно-контрольные функции по программе путем подачи последовательных сигналов на данный отрезок времени. Существуют также командно-контрольные устройства, работающие по системе: сигнал — нейтральное положение, отсутствие сигнала — крайнее положение и обратно.

Еще один тип исполнительного механизма — программное устройство, цикл работы которого задается при помощи электродвигателя, вращающего диск с программными контактами устройства.

3.7. Основы проектирования и конструирования модели АВП

3.7.1. Вступаемые

Перед началом проектирования модели АВП следует выявить исходные технические элементы модели, которые зависят от назначения модели АВП, типа конструкции и ее размеров.

Основным параметром, влияющим на ходовые качества модели, является мощность двигателя. Зная размеры модели, можно приблизительно вычислить ее массу, что в дальнейшем позволит рассчитать требуемую мощность мотора.

Величина мощности, в свою очередь, позволит выяснить двигательские возможности АВП. Стремление к увеличению массы модели при имеющейся мощности мотора — всегда актуальная проблема для моделиста: чем легче модель, тем она совершеннее. Трудность заключается в выборе оптимального конструктивного решения.

Несущая поверхность модели непосредственно связана с ее грузоподъемностью, поэтому модель должна иметь, по возможности, крупные размеры. В то же время крупные габариты модели затрудняют ее эксплуатацию, поэтому размеры модели АВП всегда являются компромиссом между стремлением к максимальной грузоподъемности и оптимальной компоновке модели.

Немаловажное требование — эстетический внешний вид модели, ее функциональность. Масштабные самодельные модели более разнообразны по конструкции, что является их основным достоинством. Преимуществом спортивных моделей, предназначенных для состязаний, можно считать их ходовые качества.

Начинать конструкторы-моделисты должны строить наиболее простые АВП. Это желательно потому, что как конструирование, проектирование, так и сам процесс изготовления

простейшей модели АВП наряду с ее испытанием позволяет изучить все проблемы, связанные с моделизмом АВП вообще. Совершенно естественно, что моделисты, уже имеющие некоторый опыт в конструировании скутеров, авиамоделей, автомодельных, могут приступить к созданию более сложных моделей АВП. Что же касается спортивных моделей, то их постройкой рекомендуется заниматься лишь опытным модельстам.

Корпус аппарата в зависимости от типа модели можно разделить на рамы и несущие (ларинские).

Рамные конструкции характеризуются наличием рамы как основного элемента несущей поверхности и конструкции вообще. Она связывает воедино все остальные части модели.

Пространственная несущая конструкция корпуса сложнее по своему решению, однако позволяет создать более легкую и эстетически совершенную модель.

В зависимости от типа корпуса модели конструктор выбирает остальные элементы модели. На рис. 63 даны типы решенной полемной системы, а на рис. 66 и 73 — типы двигательных комплексов с системой управления. Простейшим конструктивным решением модели АВП является яриод от одного двигателя, в котором поток воздуха за воздушным винтом создает воздушную подушку и обеспечивает горизонтальную тягу. Пример более сложной модели АВП — модель, в которой полемная система и система горизонтальной тяги независимы друг от друга и представляют собой отдельные агрегаты. Согласование их работы осуществляется при помощи бортового или дистанционного управления.

Независимо от типа и назначения модели корпус всегда используется для крепления всех остальных узлов АВП: двигателя, руля, системы дистанционного управления и т. д. Очень ответственным элементом модели АВП следует считать крепление двигателя, конструкция которого должна быть легкой, жесткой и прочной. Значительная мощность двигателя, а также сильная вибрация, вызванная высокой частотой вращения, в сочетании с небольшой массой модели приводят к большим нагрузкам на эту часть конструкции. Различные виды крепления моторов могут быть применены из практики авиамоделлизма. Естественно, что самым простым способом крепления мотора является привинчивание его рамы при помощи винтов непосредственно к корпусу. В наиболее совершенных и технически сложных конструкциях модели АВП применяется также крепление мотора к таким конструктивным элементам, как корпус двигателя или стабилизатор руля наавралеия.

Ввиду того что в процессе эксплуатации модели рули нередко выходят из строя, они должны легко демонтироваться. Решение этой задачи значительно облегчается, если применить руль со стабилизатором, к которому он крепится при помощи петель. Сложнее крепить руль, который в точке своего крепления должен обладать способностью вращения. В этом случае применяют подшипники.



Рис. 74. Конструкция топливных баков.

Назначение топливной системы — снабжение двигателя топливом во время движения. Неправильная компоновка и ошибочное решение задачи топливной системы могут затруднить нормальную эксплуатацию модели АВП. Это касается прежде всего кордовых моделей, в которых на топливо, находящееся в баке, действует центробежная сила. При этом топливо распределяется по внутренним стенкам бака, что затрудняет его вытекание. Проектируя размещение топливного бака на корпусе, следует учитывать условия работы системы во время движения модели. В состоянии покоя топливо поступает в карбюратор по принципу сифона, но когда мотор прекращает работу или в горючей смеси возникают пузырьки воздуха, сразу же струя горячего прерывается и мотор не в состоянии всасывать топливо.

В момент неожиданных ускорений движения модели, особенно на старте, часто случается, что горячее вследствие расширения сил инерции возвращается в бак, двигатель через топливную трубку всасывает воздух, и после расхода остатка топлива в трубке, прекращает работать.

На рис. 74 даны рекомендуемые соотношения размеров и конструктивные решения типовых топливных баков. При проектировании топливной системы следует обратить особое внимание на способ размещения на модели топливного и воздухоподводящих каналов, которые обычно выводятся на внешнюю часть корпуса модели. Во время движения модели каналы обдуваются потоком воздуха. Если они плохо закреплены или неправильно установлены по отношению к направлению потока воздуха, то под воздействием воздуха во время полета в баке возникнет разрежение, которое приведет к самопроизвольному вытеканию топлива и неравномерной работе мотора.

Кроме открытой топливной системы, в которой подача топлива осуществляется по принципу всасывания его мотором и действия сил тяжести, а также центробежной силы в случае с кордовыми моделями, применяется также замкнутая топливная система, подающая топливо под давлением, независимо от влияния внешних сил. Схему устройства такой топливной системы можно заместовать из практики анимомоделизма.

Если в моделях АВП используются электродвигатели, проблема топливной системы не возникает, так как источник электро-

энергии в виде батареи или аккумулятора находится в руках оператора, управляющего моделью на corde, а нити corde являются одновременно электропроводами.

Проектируя модель АВП с дистанционным управлением, следует предусмотреть и место для размещения аппаратуры дистанционного управления, которая обычно невелика, легка и достаточно проста, если речь идет об одноканальном управлении. В случае же многоканального управления она весьма сложна.

Батарея дистанционного управления обычно размещают под или над топливным баком. Они упакованы в резину или в пенополистерол и прикреплены к корпусу резиновыми. Желательно, чтобы батареи были помещены в специальный контейнер, что облегчает их демонтаж с модели.

Исполнительные механизмы монтируются на рамах, закрепленных в соответствующих местах модели. С целью борьбы с вибрацией, возникающей в результате работы мотора, эти устройства следует монтировать с помощью мягкой резины, выполняющей роль мягкого амортизатора.

Корпус модели АВП должен обладать большой прочностью, однако не за счет увеличения массы. Следует не забывать, что основные достоинства модели — это высокая скорость, устойчивое движение.

Особое внимание необходимо обратить на жесткость конструкции корпуса, что достигается с помощью соответствующего выбора сечений конструктивных связей корпуса, рационального размещения на модели силовых агрегатов и отдельных деталей, пропорционального формирования конструкции по отношению к воздействию местных нагрузок.

Из-за больших нагрузок наиболее прочными необходимо проектировать следующие элементы модели: вращ или лопатки АВП; конструкция крепления рулей, двигателя и т. д.; крепление элементов, подверженных влиянию сил инерции, например, батарей или приемной аппаратуры дистанционного управления и т. д.

Те элементы конструкции, которые не подвергаются нагрузкам, также должны быть небольшими по размерам и легкими.

В обломочных конструкциях следует применять заматюпленные сечения, что придает жесткость и прочность корпусу модели. В каркасных или ферменных конструкциях все несущие части должны пересекаться в виде треугольников. Что касается остальных элементов конструкции, то надо стараться, чтобы места крепления отдельных деталей не представляли трудностей при монтаже; материалы следует хорошо обрабатывать, без видимых изъянов и трещин. Описанные в предыдущем разделе материалы, используемые для постройки моделей АВП, необходимо подбирать соответственно назначению модели, ее размерам и характеру действия нагрузок. Это является важным условием для оптимального конструктивного решения проектируемого корпуса модели.

Правильно спроектируемый корпус должен обладать свойством арестного демонтажа всех элементов.

Несмотря на то что существует весьма большой выбор конструкций моделей АВП, моделисты избегают традиционных решений и ищут новые и новые формы конструкций корпусов моделей АВП. Это требует от конструктора-любителя большой изобретательности.

3.7.2. Модели экранопланов, движущихся вблизи поверхности водной или воздушной подушки

С эффектом вливания земли на крыло самолета во время старта и приземления сталкивается каждый авиамоделлер. В эти моменты можно наблюдать возрастание подъемной силы, возникающее в результате вливания воздуха парения, что является результатом (как следует из теории) уменьшения индуктивного сопротивления и увеличения коэффициента подъемной силы. Для углов атаки от 2 до 8° прирост подъемной силы может достигать до 40—45%.

Крылья моделей экранопланов с целью повышения их несущих характеристик могут иметь на кончике специальные шайбы или стабилизаторы. Они способствуют сохранению перепада давления между давлением под крылом и давлением, действующим на верхней поверхности крыла. Различают две аэродинамические схемы конструкций экранопланов: летающее крыло и самолетная схема. Первая характеризуется тем, что несущее крыло может опираться своими концами на два поплавка. Достоинствами такой схемы можно считать высокое аэродинамическое качество и возможность использования объема самого крыла для размещения конструктивных элементов, приводов и оборудования. Основным недостатком ее считают трудности, которые нужно преодолеть, чтобы придать продольную устойчивость и способность двигаться по воде. Особенно это касается моделей небольших размеров.

В моделях самолетной схемы с малым удлинением крыла $\lambda = l/b$ наблюдается значительное влияние корпуса, что уменьшает достоинства модели. Тем не менее крылья с небольшим удлинением применяются в большинстве современных экранопланов, поскольку увеличение размаха крыла приводит к увеличению прерыватости заданной кончик крыла за гребель волны. Необходимой высоты полета при заданной площади крыла можно добиться путем увеличения хорды крыла, т. е. уменьшения его удлинения.

Экраноплан, подобно самолету, должен обладать хорошей устойчивостью в продольном направлении, а также способностью к изменению курса. При движении модели продольная устойчивость в значительной степени зависит от того, где расположен центр массы по отношению к аэродинамическому фокусу (точка F на рис. 75). Если центр массы находится впереди аэродинамического фокуса — аппарат имеет продольную устойчивость. У экраноплана продольная устойчивость достигается также при помо-

щи высокорасположенного горизонтального стабилизатора, на который поверхность земли уже не влияет. Поперечная устойчивость практически постоянна, так как при приближении к экрану крыла одного борта поднимается сила его увеличивается и появляется выравнивающий момент.

Курсовая устойчивость достигается посредством тех же самых методов, что и в авиамоделлизме, т. е. при помощи соответствующего подбора поперечности вертикального оперения и руля направления, а также их расположения до центра массы экраноплана. Решающую роль в этом случае играет облик аэродинамической схемы аппарата и положение точки расположения силы тяги воздушного винта.

Устойчивость экраноплана можно улучшить путем увеличения количества килей либо размещения килей с рулем направления в потоке воздуха, образующегося воздушным винтом тяговой силовой установки. В момент поворота экраноплана возникает опасность погружения крыла в воду, что вызвано близостью к поверхности воды. Управление в продольной плоскости с помощью руля высоты применяется для всех типов экранопланов, включая аппараты, пригодные в движение требовать винтом. Эти рули используются в момент старта экраноплана и после набора соответствующих параметров горизонтального полета. Поперечное управление, регулирующее необходимый крен с целью противодействия боковому моменту и обеспечивающее способность модели войти в вираж, осуществляется с помощью аilerона, выполняющих для летающего крыла одновременно и функции руля высоты. Кроме того, поперечная устойчивость достигается с помощью закрылков, которые могут выполнять одновременно и функции аilerона. Площадь этих управляющих элементов подбирается в зависимости от скорости движения экраноплана, которая всегда значительно меньше скорости самолета.

Для моделей экранопланов, по сравнению с моделями самолетов, требуются двигатели меньшей мощности при одинаковых размерах. Подавляющее большинство конструкций, что видно на примере больших экранопланов, оснащено воздушным винтом с непосредственным приводом от двигателя. Преимуществом такой схемы создания тяги являются простота и возможность достижения больших скоростей и экономичность.

Чтобы осуществить движение по поверхности воды, а потом оторваться от нее и произвести полет над ней, подобно гидросамолетам, модель экраноплана должна развивать соответствующую скорость, при которой подъемная сила крыльев достигает величины массы модели. Испытания показали, что максимальное

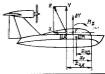


Рис. 75. Распределение сил и моментов, действующих на экраноплан.

сопротивление движению наблюдается при скоростях, составляющих 40—60% скорости, необходимой для отрыва от поверхности. Это является результатом роста сопротивления движению в режиме движения на плаву. Рост подъемной силы на крыле и последующий выход модели из воды вызывает значительное уменьшение сопротивления.

Для преодоления кратковременного роста сопротивления, возникающего во время разгона модели и отрыва от поверхности воды, требуется в 2,5—3,5 раза увеличить мощность ее движения по сравнению с мощностью, необходимой для полета над водой. В этом случае из модельных материалов целесообразно использовать устройство для увеличения подъемной силы, которое необходимо для того, чтобы быстро поднять корпус модели из воды. К этим устройствам следует отнести закрылки, предкрылки и т. п.

С точки зрения конструкции модели самолетов, как и модели АВП, приближаются к моделям самолетов. В равной степени это относится к корпусу, крыльям, поплавкам, рулевым устройствам и другим элементам конструкции, которые заменяются заместоюдами у самолетов. Материалы, двигатели, воздушные винты и оборудование моделей в общих чертах не отличаются от применяемых в авиамоделизме. Это касается также профилей крыльев и самих методов расчета летных характеристик, равновесия, устойчивости и прочности модели.

Для того чтобы модель не затонула, крылья, корпус, рули, поплавки заполняются внутри пенопластом или наполнителем или имеют воздушные камеры.

Поскольку самолетов модели постоянно контактируют с водой, большинство моделей изготавливают из слоистых пресс-материалов. В тех случаях, когда модель изготавливается из традиционных деревянных материалов, ее покрывают специальными водоотталкивающими лаками, применяемыми в парусном спорте.

Самая простая модель самолетов показана на рис. 76. Эта кордовая модель—классический пример конструкции кордовой модели образца 1935 г., создаваемой финским инженером Т. Каарно. Модель предназначена для полетов над поверхностью льда или ровной укатанной снега. Для этой модели применимы два варианта управления: неуправляемый, с использованием только одной корды (как запусаются кордовые модели автобаллоны) и управляемый с помощью двух корд и ручки управления. Целесообразно использовать вывернуто выхлопных газов двигателя, направив ее вниз под крыло для повышения давления в воздушной подушке под крылом.

Большинство деталей модели, в том числе нервюры крыла, могут быть изготовлены из фанеры либо из реек легкой древесины (например, бальсового дерева, липы, ольхи). На внешние покрытие идет бумага или целлулоид. Возможно применение и других материалов, употребляемых в авиамоделизме.

Первые пробеги полеты следует выполнять на тросах длиной 12—15 м в безветренную погоду на ровной поверхности льда.

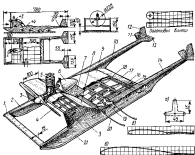


Рис. 76. Модель самолета, вывешенная по схеме инженера Т. Каарно: а — крыло управляемое; б — профиль заднего крыла с закрылками; в — профиль; г — профиль переднего крыла с закрылками; д — профиль; е — горизонтальная балка балки; ж — болтовая фюзеляж; з — передний край; и — двигатель; к — винт; л — горизонтальный балка; м — болт; н — болт; о — отверстие для установки закрылка переднего крыла; п — отверстие заднего крыла; р — двигатель; с — выхлопная труба; т — горизонтальная стабилизатор; у — вертикальная стабилизатор; ф — трапеция горизонтального оперения; х — горизонтальная балка хвостовой балки; ц — рычаг механизма управления; ч — набор стабилизатора; ц — крышка управления задним закрылками; ш — нос; щ — нос.

В начале мотор должен работать с небольшими оборотами, поднимая модель над водой. В случае возникновения трудностей с отрывом модели от поверхности льда (модель круто выныривает вверх или не может взлететь) следует изменить угол установки двигателя на моторах.

Модели летающих платформ делятся на одновинтовые и двухвинтовые. Наиболее простыми считаются одновинтовые, приводимые в движение одним мотором. Изготовление многовинтовых платформ очень сложно, так как для приведения в движение воздушных винтов в этом случае используют несколько двигателей в сочетании со сложными приводными передачами. В обоих типах моделей с целью повышения аэродинамического КПД и уровня безопасности приводятся воздушный винт в кольцо. Двух- или многовинтовые модели должны иметь передачи, синхронизирующие двигатели, а также, если винты приводятся в движение одним мощным двигателем через механические передачи. Это гарантирует равномерную работу винтов и стабилизацию полета платформой во всех его фазах. Должен также соблюдаться принцип хвостового



Рис. 77. Система шасси на воздушной подушке: а — с одной камерой под корпусом; б — с двумя камерами, помещаемыми под крыльями; в — с камерой, встроенной в фюзеляж.

го направления вращения воздушных винтов с целью уравновешивания вращающего момента.

В последнее время авиаконструкторы заинтересовались новой сферой применения воздушной подушки: в качестве вспомогательного шасси для самолетов. Это устройство позволит модели прокатывать старт и приземление независимо от рода поверхности. Воздушная подушка между днищем корпуса и поверхностью (земля, вода, дала) создается путем адувания воздуха в эластичный мешок. При этом используются камерная или солповая схемы.

Американские авиаконструкторы предприятия фирмы «Белл» производят работы по созданию четырех разновидностей шасси на воздушной подушке (рис. 77). Это следующие системы:

- система, применяемая на самолете «Буффало», состоящая из одной общей камеры, снабженной множеством небольших солей;
- проект, характеризующийся установкой двух воздушных камер друг за другом;
- проект, основанный на использовании двух воздушных камер, закрепленных по обе стороны корпуса;
- проект, характеризующийся закреплением горизонтальной платформы с перфорированной нижней частью поверхности корпуса с целью создания явления воздушной подушки типа воздушной пленки.

В последнее время чаще всего применяется первый вариант, основной особенностью которого является воздушная подушка, имеющая гибкое ограждение баллонного типа. Площадь поверхности воздушной подушки должна быть достаточно велика, так как она обеспечивает поглощение энергии приземления. Край корпуса, в который заключена воздушная подушка, снабжены рифлеными накладками. Они создают доводательный эффект торможения. Их действие основано на том, что в процессе приземления самолета в момент замедления пробег качается ослабление действия воздушной подушки. Тогда увеличивается давление на

тормоза. На стоянке подобный самолет опирается на отдельные выдвигаемые колеса, которые укреплены внутри воздушной подушки. Шины изнашиваются воздухом после превращения наддува воздушной подушки. С началом действия воздушной подушки из колес воздух вытесняется.

3.7.3. Модели транспортных СВП

Для придания моделям универсального характера использования их конструируют чаще всего как модели с полным отрывом от поверхности. Модели имеют воздушные двигатели либо, гораздо реже, гребные винты или водомоты.

Модели с полным отрывом от поверхности конструируются на основе камерной или солповой схем. Модели камерной схемы имеют более простую конструкцию. Примером простейшей модели солповой схемы может служить модельное исполнение аппарата SR.N1 «Ховеркрафт».

На примере модели «Ховеркрафт» можно лучше всего ознакомиться со спецификой прикладной постройки и эксплуатации моделей СВП. Функционирование модели отражает все явления, характерные для настоящих СВП, начиная со спуска на воду, подъема над поверхностью воды, движения со средней или максимальной скоростью и контакта торможением и сложным маневрированием. В процессе испытаний моделей на воздушной подушке ставаются очевидным их преимущество перед моделями водонепроницаемых судов и глиссеров: меньшее гидродинамическое сопротивление, способность моделей СВП развивать большие скорости.

При спокойном состоянии воды поверхность во время испытаний моделей можно заметить наличие критической скорости, до достижения которой скорость движения модели возрастает медленно из-за интенсивного роста сопротивления. После преодоления критической скорости сопротивление уменьшается и скорость аппарата возрастает. Это явление объясняется падением гидродинамического волнового сопротивления, возникающего при движении аналанды от давления в воздушной подушке. Углубление на поверхности воды уменьшается с возрастанием скорости движения и остается за кормой аппарата, благодаря чему увеличивается скорость модели при снижении затрат мощности. При наличии высокой воды модель СВП не в состоянии их преодолеть и поэтому передвигается, оседая поверхность воды. При меньшем волнении водной поверхности можно наблюдать, как гребная вода ударяется о корпус модели. Это ограничивает скорость движения модели, приводит к сильным ударам и даже к заливному ее водой. Наиболее раскритикованы модели АВП с одним мотором, используемым как для образования воздушной подушки, так и для создания тяги. Примером такой модели может служить модель АВП SR.N1, где поток воздуха делится благодаря наличию воздушных каналов в соотношении: 70% — в воздушную подушку, 30% — для движения.

Управление, торможение и движение назад у этих моделей СВП не создает никаких проблем. Поток воздуха от нагревателя по каналам направляется в носовую и кормовую части аппарата — во время движения вперед, в носовой части — во время торможения и движения назад, а в момент зависания маневрирование модели осуществляется посредством момента пары сил, получаемого при одновременном направлении потока воздуха в передние и задние сопла, расположенные по диагонали.

Модели с несколькими моторами управляются с помощью исполнительных механизмов, а те, в свою очередь, — с помощью радиоприемников дистанционного управления.

Совершенно другим типом конструкции являются модели сетевых СВП. Благодаря ограниченному вытеканию воздуха через погруженные в воду бортовые стекла — стекла — для подъемной системы необходима гораздо меньшая мощность. Источником воздуха для подъемной системы могут быть осяев или центробежный нагреватель. Горизонтальная тяга в моделях этого типа осуществляется с помощью гребного винта или водометного движителя.

Для использования в таких моделях воздушного двигателя нет никаких оснований. В конструктивном смысле эти модели близки к моделям деревянных судов: сложная архитектура корпуса, еловые конструктивные материалы и технология изготовления.

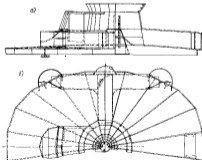


Рис. 78. Модель СВП SR, N1 «Хейсграф».

В целях предотвращения значительных утечек воздуха в носовой и кормовой частях корпуса таких моделей могут быть закреплены жесткие заслонки или гибкие ограждения.

Наиболее популярной считается модель SR.N1, построенная австрийским модельстом Адамом Вайнером (рис. 78). Эта модель при полной массе 4,5 кг и собственной массе 2,2 кг имеет длину 1000 мм и ширину 760 мм. Модель передвигается с помощью как основного, так и вспомогательного приводов: в первом случае — до 5 км/ч, во втором — до 25 км/ч. Высота полета без нагрузки — около 40 м, а с грузом в 2 кг — до 10 м. Основной привод — мотор с рабочим объемом 5 см³ с калюпленным зажиганием. Вспомогательная тяга создается мотором с рабочим объемом 1 см³. Воздушная подушка образуется с помощью четырехлопастного осевого нагревателя. Для постройки модели использованы: модельная фанера толщиной 1 мм и деревянные рейки. Балластное дерево используется только для изготовления корпуса нагревателя. Поверхность модели для предотвращения ее от влаги и из соображений эстетики покрыта лаком и отполирована.

Проведенные опыты с моделью доказали, что она не чувствительна к неравномерности нагрузки, а также подтвердили возможность применения для привода нагревателя мотора меньшего объема, порядка 2,5 см³. Во время движения над водой модель не реагирует на малые волны.

Во время эксплуатации модели над землей (бетонной, асфальтовой) поверхность необходимо протирать в моторе фильтр, который служит средством защиты от пыли. Полеты без фильтра возможны лишь над поверхностью земли, которая предварительно увлажнена или омыта от пыли. Поскольку в данной конструкции отсутствует гибкое ограждение воздушной подушки, то модель может передвигаться только над ровной поверхностью земли или воды.

В качестве еще одного образца модели АВП — амфибии можно привести SR.N6 «Винчестер» (рис. 79). Его размеры: длина — 1120 мм, ширина — 575 мм и высота 430 мм. Приводится в движение двумя моторами с рабочим объемом 6–10 см³. Один мотор служит для создания воздушной подушки, другой — для движения. Скорость — 35 км/ч. Нагревателем подъемной системы является трехлопастный воздушный винт, аналогичный используемому для движения. Основные материалы для постройки модели: сосна, бальзовое дерево, фанера и пластмасса. Так как данная модель имеет гибкое ограждение, то она способна передвигаться также и над неровной поверхностью земли. На воде модель обладает хорошей ходкостью при умеренной высоте воды.

Модель АВП SR.N4 «Маунтбаттен» следует отнести к крупным образцам вследствие ее размеров и величины потребляемой мощности. Ее конструктивные решения также достаточно сложны. Каждая демонстрация этой модели очень эффектна благодаря ее прекрасным формам и высоким технико-эксплуатационным показателям.

3.7.4. Модели автомобилей и транспортных прицепов на воздушной подушке

Используя в качестве образца сухопутные модели на воздушной подушке, моделисты-любители изготавливают их аналоги в виде мотороллеров, автомобилей, легковых и грузовых, а также тяжелые дорожные аппараты и специальные транспортеры. Для этих моделей характерен либо полный отрыв от поверхности, либо частичный.

Наиболее простой сухопутной моделью является модель мотороллера на воздушной подушке. Во время эксплуатации этой модели применяется нагнетательный камера с частичным выпуском воздуха в кормовой части модели с целью создания тяги для движения. Корпус изготовлен из картона. В передней его части помещен многолопастный осевой нагнетатель, приводимый во вращение электромотором или двигателем внутреннего сгорания в зависимости от назначения модели.

Управление моделью осуществляется с помощью потока воздуха, выходящего в кормовой части модели. Можно оснастить эту модель также и дополнительной системой для создания горизонтальной тяги.

Наиболее сложным представляется постройка модели автомобиля на воздушной подушке. В равной степени это утверждение относится к модели с полным отрывом от земли и с частичным использованием воздушной подушки для разгрузки колес.

Модель автомобиля на воздушной подушке, в сущности, есть уменьшенная копия транспортного средства, свободно парящего на воздушной подушке, которое имеет форму автомобиля и его габариты. Такая модель оборудована подъемной системой с камерными соплом, хотя в наиболее простых моделях применяется и камерная схема, имеющая привод от одного или двух полых осевых или центробежных нагнетателей.

Примером простой конструкции модели АВП-автомобиля может служить аппарат, созданный конструктором Командой в польском клубе моделистов в городе Сандзиске. Корпус модели, обозначенной КК-463, был изготовлен в виде тонкостенной конструкции из стеклопластика. Общий масса аппарата — 1,5 кг. Модель оборудована двигателем с компрессионным поршневым рабочим объемом 2,5 см³, который приводит в движение четырехлопастный нагнетатель, использующий при этом камерную схему создания воздушной подушки.

Образцом для постройки моделей грузовиков на воздушной подушке могут служить аппараты, созданные французской фирмой «Бертин», а также английской фирмой «Виккерс». В обоих случаях конструкторская мысль двигалась в одном направлении. Конструкция АВП-грузовика этих фирм использует общий принцип создания воздушной подушки под нижней частью автомобиля по простейшей камерной схеме.

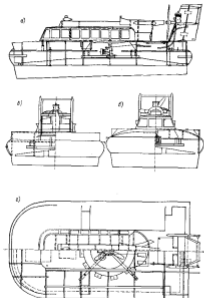


Рис. 79. Модель СВП ЗВ. № «Паллетер». а — продольный разрез; б — вид слева; в — вид сверху.

Конструкторы автомобилей могут применить эти решения для работы над моделями АВП-грузовиков или буксируемых платформ на воздушной подушке, увеличивая тягу с помощью дополнительных агрегатов, размещаемых на платформах.

Использование воздушной подушки расширяет сферу применения любых моделей, в том числе позволяет испытывать их в условиях, неприемлемых для обычных моделей автомобилей — на водной поверхности. Однако в этом случае необходимо освесить ведущим колесом автомобильные ступени, которые крепятся к боку вращающихся дисков колес. Подобные конструкции позволяют изучать, анализировать и сопоставлять двигательные характеристики, системы управления и т. п. обыкновенных классических автомобилей и их аналогов на воздушной подушке.

Еще одна возможность для конструирования автомобилей и принципов связыва с использованием гусеничного привода. Принцип гусеничная лента служит основанием, над которым передвигается несущий элемент воздушной подушки. Автор проводил работы в этом направлении на моделях грузового дорожного прицепа большой грузоподъемности и получил вполне обнадеживающие результаты.

Особой темой в области конструирования моделей АВП следует считать постройку моделей специальных прицепов — авиакрепов крупных размеров, которые буксируются одним, двумя и даже большим количеством тягачей. Они, как правило, предназначены для транспортировки грузов в труднодоступные районы, служат также и в качестве несущих платформ, на которых монтируются различные комплексы агрегатов для строительных целей, геологических изысканий, используются для транспортировки валов буровых установок.

Для того чтобы избежать трудностей, связанных с несимметричной нагрузкой на различные элементы конструкции при перевозке грузов или в процессе размещения на борту АВП разнообразных приспособлений, следует оборудовать модель по меньшей мере четырьмя независимыми друг от друга системами подъема. Поэтому еще в процессе проектирования модели необходимо как можно тщательнее рассчитать равновесие конструкции с тем, чтобы предупредить возможные исправления и доработки после завершения ее постройки.

4

Любительские аппараты на воздушной подушке

4.1. Общие сведения

Прогресс в развитии разнообразных конструкций и технология постройки АВП в сочетании с необычными ходовыми характеристиками аппаратов, передвигающихся на воз-

душной подушке, а также сравнительная простота их изготовления привели к тому, что этими средствами передвижения заинтересовались конструкторы-любители. Все больше и больше малых АВП появляется не только на предприятиях или в научных центрах, но и в личном пользовании и в клубах. В самом факте их появления большую роль сыграли уже описанные в предыдущем разделе модели АВП. Они научили зрителя всего проектированию и конструированию, познакомили широкие слои любителей с принципами действия АВП. Это позволило многим конструкторам-любителям использовать полученные знания для изготовления натуральных аппаратов.

Огромное разнообразие конструкций любительских АВП затрудняет их классификацию. По общему признаку их можно разделить на спортивные и туристические АВП, АВП для отдыха и хозяйственной деятельности. Большинство образцов любителей строит на основе собственных проектов или документации, распространенной через технические журналы. Эти конструкции просты, легки и изготовлены преимущественно из недорогих материалов. Благодаря этому стоимость их постройки и эксплуатации невысока, кроме того, они легки в обслуживании и надежны в работе.

Создание небольших АВП стало настолько популярным во многих странах мира, что в некоторых из них, например, в Великобритании, США и Канаде начато их серийное промышленное производство. В продажу предлагаются готовые аппараты либо наборы деталей для самостоятельной сборки.

Тизовый спортивный АВП характеризуется компактностью, простотой конструкции, взаимными друг от друга системами подъема и движения, а также способностью передаваться одинаково легко как над землей, так и водой. Это преимущественно одноместные аппараты с карбюраторными мотоциклетными или автомобильными двигателями воздушного охлаждения.

Туристические АВП характерны более сложными методами изготовления. Они располагают большим количеством мест (от 2 до 4). Такие АВП предназначены для сравнительно длительных путешествий и поэтому снабжены топливными баками большой емкости и имеют приспособления для защиты пассажиров от атмосферных осадков.

АВП для отдыха (аттракционные) предназначены главным образом для детей. Это небольшие аппараты приспособлены для эксплуатации на земле, а частями на детских площадках. Они безопасны, работают на небольших скоростях и отличаются большой мобильностью.

К любительским АВП, предназначенным для хозяйственной деятельности, относятся небольшие АВП-платформы для транспортировки тяжелых грузов по пересеченной местности, на сельскохозяйственных предприятиях и в домашних условиях.

Образцы АВП промышленного изготовления оптимальны с точки зрения удовлетворения требованиям аэродинамики и

технологии постройки. Если верить рекламным проспектам фирм, выпускающих эти транспортные средства, подобные АВП прочны, надежны, их гарантирована многолетняя эксплуатация на воде и в сухопутных условиях, в любое время года. Кроме рассмотренных строятся небольшие экспериментальные аппараты — уменьшенные копии больших АВП. Их конструкции достаточно сложны. Как правило, их изготавливают для проверки нового конструктивного или аэродинамического решения. Создание таких аппаратов под силу только опытным любителям или умелым конструкторам. В качестве примера можно назвать аппараты, использующие для движения принцип динамической воздушной подушки или эффект планки земли на винт самолета. Такие аппараты принципиально отличаются от типовых любительских АВП целым рядом особенностей.

4.2. Размеры, нагрузка и равновесие АВП

Любительские АВП характеризуются следующими техническими параметрами: главные размеры, масса, диаметр нагнетателя и воздушного вивата, расстояние от центра массы АВП до центра его аэродинамического сопротивления.

Массы любительских АВП и элементов их конструкций весьма сильно различаются. Самые легкие из них имеют массу порядка 100 кг, а самые тяжелые — более 1000 кг. Естественно, необходимо стремиться к уменьшению массы аппарата, поскольку для такого АВП потребуется меньшая мощность двигателя или появится возможность достичь лучших эксплуатационных качеств при той же величине потребляемой мощности двигателей. Однако уменьшение массы неограничено, так как необходимо создать условия для безопасной эксплуатации аппарата, обеспечить соответствующую прочность и долговечность конструкции.

В табл. 2 сопоставляются важнейшие технические данные наиболее популярных английских любительских АВП. Таблица позволяет ориентироваться в широком диапазоне значений отдельных параметров и использовать их для сравнительного анализа с собственными проектами.

Таблица 2. Технические данные наиболее популярных английских любительских АВП

Название аппарата	Кол-во мест	Масса, кг	Длина фюзеляжа, м	Объем двигателя, см ³		Максимальная скорость, км/ч
				внутренний	внешний	
«Вестрис» 38р	2	288—296	4,1×3,1×2,9	250	350 или	61
«Рейдер»					348	
«Ховерботт»	1	136—160	3,35×1,8	197	250	—
«Г-4»					250	
«Каледон-3»	2	160	3,65×2,3×0,9	197	250	64
«38р Рейдер»					250	
«38р Рейдер»	1	300	3,65×2,6×0,9	250	650	65

Важно провести тщательный анализ составляющих масс АВП, особенно для такого небольшого аппарата, каким является любительский АВП. Необходимо проанализировать массу всех узлов и важнейших деталей АВП, поскольку от массы зависит потребление мощности, эффективность работы и расход топлива. Важно создать наиболее легкие конструкции всех агрегатов, составляющих массу АВП: корпуса агрегата главной энергетической установки — двигателя, передачи, нагнетателя и воздушных винтов, систем и устройств управления и другого оборудования.

Для ориентации в значимых масс отдельных узлов ниже приводятся наиболее характерные показатели масс для любительских конструкций:

- двигателя внутреннего сгорания с воздушным охлаждением — 20—70 кг;
- осевого нагнетателя — 15 кг, центробежного нагнетателя — 20 кг;
- воздушного вивата — 6—8 кг;
- рамы мотора — 5—8 кг;
- трансмиссии — 5—8 кг;
- кольца воздушного винта — 3—5 кг;
- органов управления — 5—7 кг;
- корпуса — 50—80 кг;
- топливных баков и безопроводов — 5—8 кг;
- сиденья — 5 кг.

Общая масса полезного груза рассчитывается в зависимости от назначения конструкции и складывается из массы пассажиров и грузов, топлива и масла.

Обычно принято считать, что средняя масса пассажира 70 кг. Количество горючего и масла зависит от степени их расхода и назначения аппарата.

С расчетом масс непосредственно связано точное определение центровки АВП, потому что от нее зависят ходовые характеристики, устойчивость и управляемость АВП. При осуществлении балансировки АВП обязательно соблюдение принципа, заключающегося в том, что равнодействующая сил поддержания воздушной подушки должна проходить через общий центр массы аппарата. При этом следует помнить, что все массы, изменяющие свою величину в процессе эксплуатации, такие, например, как горючее, пассажиры, грузы, должны быть размещены абзаем от центра массы аппарата, чтобы не вызывать его перемещения.

Определение центровки аппарата производится следующим образом: на чертеже боковой проекции аппарата наносят центры массы отдельных агрегатов, пассажиров и грузов и определяют их координаты относительно оси координат. Зная массы и их координаты, можно определить положение центра массы всего аппарата по формулам

$$x_0 = \frac{\sum Gx}{\sum G}; \quad y_0 = \frac{\sum Gy}{\sum G}.$$

4.3. Двигатели, передачи, насосы и воздушные винты

На любом любительском АВП должны быть установлены двигатель, насосы для образования воздушной подушки и движитель — для создания тяги. Типы и количество этих агрегатов зависят от размеров любительского АВП, функционального назначения, а также от типа воздушной подушки и способа получения горизонтальной тяги. Примером могут служить уже созданные различные конструкции любительских аппаратов.

Опытный конструктор может решиться на создание собственной оригинальной системы. Однако для этого следует приобрести или изготовить собственными силами все необходимые узлы АВП либо передавать их для ковки в условиях.

Что же касается насосов, воздушных винтов и передач, то можно приступить к их самостоятельному изготовлению, только предварительно выполнив расчеты и разработав чертежи конструкции. Относительно двигателя существуют более строгие требования, вследствие чего его очень трудно самостоятельно спроектировать и построить. Работа над двигателем требует значительных материальных затрат. Лучше всего приспособить, переделать или усовершенствовать серийные двигатели внутреннего сгорания для космолетов, мотоциклов и автомобилей. Очень важно, чтобы двигатели были безопасны в работе, невелики по своим габаритам и массе и надежно работали.

Мотоциклетные моторы имеют коробку скоростей, которая не нужна для АВП, поэтому для использования мотора на АВП коробку скоростей демонтируют.

К основным особенностям приспособления мотоциклетного двигателя для использования на АВП можно отнести доработку вспомогательных агрегатов и монтаж коробки скоростей. Находя свое применение на АВП также должны быть подвесные моторы, моторы для космолетов и космолет с воздушным охлаждением. В зависимости от категории аппарата объем двигателя варьируется в диапазоне от 50 до 750 см³.

Предпринимаются также попытки применения для любительских АВП двигателей, которые выпускают специально для картинга. Это прежде всего двигателя объемом более 100 см³. Они отличаются наличием вращающегося дроссельного клапана, в котором открытые и закрытые всасывающего канала производятся не поршнем, а с помощью специального диска, вращающегося синхронно с коленчатым валом. Кроме того, эти двигатели не имеют коробки скоростей и муфты сцепления. Нижняя часть двигателя представляет собой только картер коленчатого вала. Высокие степени сжатия и скорости вращения этих моторов вызывают необходимость использования значительных охлаждающих возможностей, что, в свою очередь, вынуждает делать поверхность головки цилиндра ребристой. Эти особенности картинговых моторов придают им специфический внешний вид: значительных

размеров головки цилиндра, установленная на небольшом картере коленчатого вала, к которому сбоку прикреплен карбюратор.

Следует также добавить, что картинговые двигатели характеризуются небольшим относительным ходом поршня, а это способствует увеличению частоты вращения коленчатого вала до 8000—12000 об/мин, благодаря чему достигается мощность 11—15 кВт.

Кроме уже описанных типов мотоциклетных и картинговых моторов нередко применяют специальные двигатели, приспособленные для любительских АВП на предприятиях либо в мастерских любителей-модельстов. Для этого форсируют мощностные характеристики двигателей и дорабатывают некоторые элементы их конструкции с тем, чтобы они выдерживали увеличенные нагрузки. Эти изменения прежде всего касаются главного картера двигателя, изменения углов газораспределения, усиления коленчатого вала, шестни карбюратора.

Форсирование двигателей может повысить мощность до 22 кВт при объеме до 200 см³. Необходимо устанавливать новый карбюратор, не реагирующий на центробежную силу. Примером такого карбюратора с центральной подкачкой камерой может служить карбюратор, использованный в двигателе MZ 125 см³.

На практике известно, что значительное увеличение частоты вращения двигателя снижает вращающий момент и перемещает его максимум в сторону пониженных оборотов. Не следует стремиться к достижению слишком большой частоты вращения, поскольку это невыгодно. При частоте вращения порядка 7000 об/мин можно получить мощность 10 кВт, при вращающемся моменте — 1,4 Н·м, что считается достаточным для движения любительских одноместных АВП.

Доработка мотора, непосредственно влияющая на форсирование мощности, состоит в следующем: увеличении степени сжатия, изменении углов газораспределения, уменьшении «мертвого» пространства в главном картере двигателя, подборе параметров системы всасывания, подборе параметров выхлопной системы, угла опережения зажигания.

Следует соблюдать меру при осуществлении модификации двигателя. Любые изменения должны в итоге обеспечивать необходимые характеристики, особенно при изменении углов газораспределения.

В любительских АВП применяются в равной степени как осевые насосы, так и центробежные. Осевые насосы предназначены для небольших и сложных конструкций, центробежные — в более сложных конструкциях АВП со значительным давлением в воздушной подушке.

Осевые насосы, как правило, имеют четыре лопастки или больше, их обычно изготавливают из дерева или металла: из дерева четырехлопастные насосы, из металла — насосы с большим количеством лопастей. Если они из алюминия, то их отливают, а если из стального листа — сваривают. Диаметр давления, создаваемого осевыми насосами, составляет 600—

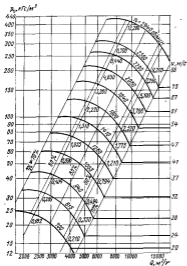


Рис. 80. Характеристика металлического центробежного нагнетателя типа GK-40 продукция фабрики «Германия», Польша.

800 Па при четырех лопастях и около 1000 Па при большем числе лопастей. КПД этих нагнетателей достигает 90%.

Центробежные нагнетатели изготавливают из металла и пластмасс. Металлические (стальные, алюминиевые) нагнетатели обычно делают сварными, пластмассовые — выклеиваются. Профили лопастей изготавливают гнутыми из тонкого листа либо профилированными. Центробежные нагнетатели создают достаточно высокое давление — до 3000 Па, а КПД их достигает 83%.

На рис. 80 представлены характеристики центробежного нагнетателя типа GK-40, который автор использовал и испытал с хорошими результатами в сельскохозийственной платформе грузоподъемностью 500 кг. Можно также воспользоваться аэродинамическими характеристиками (см. рис. 70) и геометрическими соотношениями (рис. 81), по которым можно изготовить любой нагнетатель с нужными параметрами. Это лучше, чем проектировать нагнетатель самостоятельно.

Воздушный винт, применяемый в любительских АВП, делают обычно из твердых пород дерева, например, ясеня, который обладает высокой прочностью и устойчивостью к механическим воздействиям. Чаще всего встречаются двухлопастные винты, используются и четырехлопастные. Количество лопастей зависит от условий эксплуатации и назначения винта — для развития большой скорости или создания значительной силы тяги в момент старта. Достаточную силу тяги может обеспечить и двухлопастный винт с широкими лопастями.

В связи с тем, что используются разнообразные типы двигателей для привода воздушных винтов, для каждого типа в целях получения лучших результатов специально проектируется и воздушный винт. Необходимая информация по созданию проекта воздушного винта имеется в разделе, посвященном проектированию воздушных винтов и технологии их изготовления. Важно помнить, что сила тяги винта увеличивается в том случае, если он помещен в колесо.

При выборе нагнетателей и воздушных винтов следует помнить об условии, гарантирующем полное использование мощности при достаточно высоком КПД на всех режимах движения, а произво-

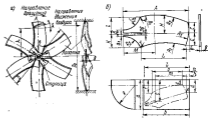


Рис. 81. Основы нагнетателя, сваренный из металлического листа типа МС (серия ПАГИ): а — рабочий винт; б — геометрические соотношения лопастей.

ном случае будут напрасно затрачены и без того незначительные мощности двигателя.

В зависимости от частоты вращения вала двигателя и характеристик вращения двигателя или воздушного винта применяется их монтаж непосредственно на валу двигателя или при помощи передач. Небольшие и легкие двигатели, а также винты малого диаметра удается укрепить непосредственно на валу высокооборотного двигателя, например, мотоциклетного. Хуже обстоит дело с двигателями большого диаметра и массы, которые требуют использования передач, уменьшающих частоту вращения двигателя. То же самое можно сказать и о воздушном винте большого диаметра, применение которого, в свою очередь, вызывает использование передач, уменьшающих частоту вращения.

В любительских АВП применяются цепные, зубчатые, ремённые передачи. Из-за простоты изготовления и конструирования наиболее часто употребляются ремённые передачи. Недостатком этого типа передач является соскальзывание ремней при большой нагрузке. Зубчатые передачи дороги в изготовлении, но обеспечивают высокий механический КПД и надежную работу при небольших габаритах.

Муфты сцепления, которые применяются в любительских АВП, могут быть дисковые или центробежные. Недостатком дисковых муфт считается необходимость включения и выключения. В центробежных муфтах, работающих в автоматическом режиме, включение происходит при достижении определенных оборотов.

4.4. Примеры конструкций любительских АВП

4.4.1. Великобритания

СВП «Эйр рейсер» (рис. 82, а). Это двухместный спортивный аппарат, являющийся одним из наиболее популярных в классе малых СВП любительской постройки. Осевой двигатель приводится во вращение мотоциклетным мотором объемом 250 см³. Воздушный винт — двухлопастный, деревянный, работает от мотора мощностью 24 кВт. Электрооборудование напряжением 12 В, с аккумуляторной батареей. Пуск двигателя — электростартерный.

Основные технические элементы:

Длина	3,81 м	Полная нагрузка	136 кг
Ширина	1,58 м	Полная масса	317 кг
Высота	2,23 м	Максимальная скорость,	
Клиренс	0,3 м	км/ч:	
Подъем	77 мм	на воде	87
Площадь воздушной бо-		на суше	83
душки	4,5 м ²	Предельный угол	15°
Масса порожнего	181 кг		

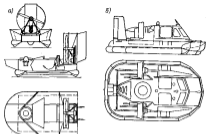


Рис. 82. Любительский АВП «Эйр рейсер» (а) и спортивно-туристический АВП «Хавокс» (б).

СВП «Хавокс» (рис. 82, б). Легкое туристическое СВП на пять мест. Существуют две модификации: МК-1 и МК-2. Центробежный двигатель диаметром 1,104 м приводится во вращение от автомобильного двигателя «Фольксваген» объемом 1584 см³ и потребляет мощность 34 кВт при 3600 об/мин.

В модификации МК-1 даниже осуществляется при помощи воздушного винта диаметром 1,96 м, приводимого во вращение от автомобильного двигателя «Фольксваген» 31100 025F объемом 1584 см³. В модификации МК-2 для горизонтальной тяги использован автомобильный двигатель «Форше 912» объемом 1582 см³ и мощностью 67 кВт. Управление аппарата — аэродинамическое, с помощью рулей, помещенных в потоке воздуха за воздушным винтом. Электрооборудование напряжением 12 В.

Основные технические элементы:

Длина	8,28 м	Площадь нагрузки	4 чел. плюс багаж (244 кг)
Ширина	3,59 м		или 5 чел. плюс багаж (326 кг)
Высота	3,33 м		
Длина колес	2,13 м		
Площадь воздушной по-		Крейсерская скорость,	
душки	32 м ²	км/ч:	
Полная масса	2040 кг	МК-1	47
		МК-2	55
		Время движения	2 ч

СВП «Хавокс». Двухместный спортивно-туристический СВП. Воздушная планка создается при помощи одного мотоциклетного двигателя мощностью 12 кВт, движение осуществляется от двух моторов по 12 кВт с навешенными на них воздушными винтами. Диаметр центробежного двигателя — 0,51 м,

а диаметр воздушных винтов — по 0,79 м каждый. Электрооборудование напряжением 12 В.

Основные технические элементы:

Длина	4,72 м	Полная нагрузка	159 кг
Ширина	2,46 м	Полная масса	507 кг
Высота габаритного ограждения	254 мм	Максимальная скорость на воде	48 км/ч
Площадь воздушной подушки	7,98 м ²	Продолжительность движения	2,5 ч
Собственная масса	408 кг		

Недавно была создана новая модификация аппарата, который оснащен тремя роторными двигателями Ванкеля (с вращающимся поршнем) мощностью 14,8 кВт каждый.

Основные технические элементы:

Длина	4,54 м	Давление в воздушной подушке	78 кг/м ²
Ширина	2,8 м	Максимальная скорость	56 км/ч
Высота	1,39 м	Эксплуатационная скорость	37 км/ч
Полная нагрузка	213,2 кг	Время плавания	2,5 ч

4.4.2. Канада

СВП «Ховерджем» (рис. 83). Спортивно-туристический СВП, одинаково хорошо передвигающийся по воде и суше. Двухместный, сиденья расположены одно за другим. Приводится в движение тремя моторами с воздушным охлаждением мощностью 9 кВт каждый. Одна двигатель приводит в движение центробежный нагнетатель, а два других — по одному двухлопастному винту диаметром 0,915 м. Кабина выполнена обтекаемой формы, из органического стекла. Гибкое ограждение изготовлено из синтетических материалов. Электрооборудование напряжением 12 В, от аккумулятора емкостью 56 А·ч. Запуск двигателя — электростартерный.

Основные технические элементы:

Длина	4,9 м	Максимальная скорость, км/ч:	
Ширина	2,39 м	на суше	72
Высота	1,37 м	на воде	54,7
Полная масса	489 кг	Высота преодолеваемых препятствий	0,3 м
Масса порожнем	317,5 кг	Продолжительность хода	4 ч

АВП фирмы «Ховерсрей интернационал Лед» (рис. 84). Аппарат задуман как легкий АВП спортивного типа. Двухместный, сиденья расположены рядом бортиком. АВП, предназначенный специально для любительской постройки, обозначен Н5-1. Воздушная подушка создается четырехтактными мотоциклетными двигателями мощностью 5,2 кВт с помощью осевого нагнетателя диаметром 0,76 м. Движение осуществляется от воздушного винта диаметром 0,916 м, изготовленного из стеклопластика. Воздушный винт при-

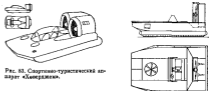


Рис. 83. Спортивно-туристический аппарат «Ховерджем».

Рис. 84. Спортивный аппарат «Ховерсрей», Н5-1.



дится во вращение с помощью ремевой передачи с такого же двигателя. Электрооборудование напряжением 12 В. Пуск двигателя — электростартерный.

Основные технические элементы:

Длина	4,27 м	Максимальная скорость, км/ч:	
Ширина	2,64 м	на суше	67,5
Высота	1,91 м	на воде	59,3
Масса порожнем	181 кг		
Полная масса	340 кг		

4.4.3. США

СВП «Аэроджем». СВП предназначен для спортивно-туристических целей. Способен перевести одного взрослого пассажира и двух детей либо двух взрослых. Выпускается в двух модификациях — 1А и 1В, отличающихся тем, что 1В имеет дополнительный агрегат горизонтальной тяги, оснащенный двигателем 18,5 кВт, который приводит во вращение воздушный винт в колесе. Мощность главного двигателя составляет 44 кВт, мотор приводит в движение четыре десятилопастных осевых нагнетателя, установленных в носовой части аппарата. Электрооборудование напряжением 12 В. Пуск двигателя — электростартерный.

Основные технические элементы:

Длина	5,25 м	Масса порожнем	317 кг
Ширина	2,42 м	Максимальная скорость	86,4 км/ч
Высота	1,24 м	Крейсерская скорость	72,8 км/ч
Площадь воздушной подушки	9,39 м ²	Давление воды	160 кг
Полная масса	527 кг	Продолжительность хода	5 ч



Рис. 85. Спортивный СВВ «Зоркет 240».

связанного с системой рулей, размещенных в воздушном потоке за воздушным винтом. Электрооборудование 12 В. Пуск двигателя — электростартерный.

Основные технические элементы:

Длина	4,4 м	Высота тубового ограждения	1,14 м
Ширина	1,96 м	Полная нагрузка	200 кг
Высота	1,42 м	Полная масса	402 кг
Площадь воздушной подушки	7,8 м ²	Максимальная скорость на воде	66 км/ч
Диаметр воздушного винта	1,16 м	Дальность хода	80 км

СВВ фирмы «Добсон продактс корпорейшн». Это СВВ спроектировано как одноместное, приводимое в движение и зависимость от модификации двигателями мощностью 5,5; 11 или 15 кВт.

Основные технические элементы:

	Модель В	Модель С	Модель D (Фин. 80)
Длина, м	3,96	4,26	5,15
Ширина, м	2,53	2,59	2,3
Высота, м	1,52	1,87	1,5
Высота тубового ограждения, мм	—	—	0,205
Полная нагрузка, кг	72	72	—
Масса порожнего, кг	52	68	161
Полная масса, кг	124	128	208
Максимальная скорость над водой в воде, км/ч	48—56	48—56	67
Продолжительность полета, ч	3	2	—
Продолжаемый уклон, %	10	20	30
Дальность хода, км	—	—	81

СВВ фирмы «Ниглен-кала эйр катин Викал Инк» (рис. 87). Спортивный двух-, трехместный аппарат с поперечным симметричным расположением кресел. Движение осуществляется от двух моторов мощностью 15 кВт каждый. Они же приводят в движение центробежные нагнетатели для создания воздушной подушки.

Основные технические элементы:

Длина	4,31 м	Высота	1,52 м
Ширина	2,43 м	Максимальная скорость	65 км/ч

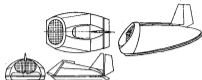


Рис. 86. Скوتر на воздушной подушке типа «Добсон эйрпро».



Рис. 87. СВВ фирмы «Ниглен-кала».

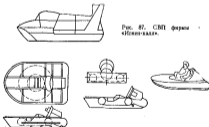


Рис. 88. Скотер на воздушной подушке фирмы «Саммерс инк».

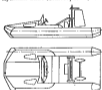
СВП фирмы «Скиммерс Инкорпорейтед» (рис. 88). Самостоятельное одноместное СВП-моторолдер. В конструкции корпуса использована автомобильная камера. Мотор двухцилиндровый мотоциклетный мощностью 4,4 кВт.

Основные технические элементы:

Длина	2,9 м	Площадь полужанной вертушки	4,0 м ²
Ширина	1,8 м	Площадь выгрузки	70 кг
Высота	0,9 м	Полная масса	181 кг
Высота пилота в ограждении	0,2 м	Максимальная скорость	29 км/ч

4.4.4. Франция

СВП «Мойе-3» (рис. 89). СВП спроектировано для спортивных и туристических целей. Оно построено известным конструктором любительских АВП Ж. Бодекном. Подъемная система состоит из магнетала диаметром 0,6 м, который приводится во вращение от двигателя мощностью 11,8 кВт. Для движения используется двигатель мощностью 18,5 кВт, который при помощи цепи передачи приводит во вращение четырехлопастный воздушный винт диаметром 1,2 м.



Основные технические элементы:

Длина	5 м
Ширина	2,2 м
Высота	1,65 м
Полная масса	300 кг
Максимальная скорость	около 50 км/ч

Рис. 88. СВП спортивно-туристического типа «Мойе-3».

АВП «Седан N121». Спортивно-туристический двухместный аппарат. Движение осуществляется от моторов НЛО с водяным охлаждением, которые производятся специально для авиации.

Основные технические элементы:

Длина	5,25 м	Полная масса	460 кг
Ширина	2,5 м	Максимальная скорость	72 км/ч
Высота	1,83 м	Эксплуатационная скорость	65 км/ч
Масса пилотажника	180 кг	Время движения	2 ч

4.4.5. Польша

АВП «Горизонты техники» (рис. 90). Спортивно-туристический одно-, двухместный аппарат, разработанный автором книги для читателей журнала «Горизонты техники». Благодаря публи-

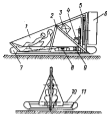


Рис. 90. Спортивно-туристический АВП, построенный автором книги. 1—винт; 2—каркас; 3—подъемный бак; 4—крыло горизонтальной тележки; 5—подъемный винт; 6—рам. вертикальная стойка; 7—рабона ограждение; 8—магнетал; 9—двигатель воздушный винта; 10—корпус; 11—подъемник.

кации в этом журнале стал известен широкому кругу любителей. Подъемная система состоит из центрального магнетала диаметром 0,70 м, приводимого во вращение от мотора «Ветер» объемом 175 см³ и мощностью 10 кВт через ременную передачу. Для движения используется такой же двигатель, который посредством цепи передачи приводит во вращение деревянный двухлопастный винт диаметром 1,2 м.

Основные технические элементы:

Длина	3,5 м	Полная нагрузка	166 кг
Ширина	1,9 м	Полная масса	300 кг
Высота	1,7 м	Максимальная скорость	60 км/ч

4.5. Основы проектирования любительских АВП

4.5.1. Технические и эксплуатационные элементы

После ознакомления с теоретическими основами постройки АВП, техническими характеристиками и параметрами типовых конструкций АВП конструктор-любитель должен проанализировать имеющиеся в его распоряжении возможности, а также выбрать тип, назначение, основные характеристики, оборудование и т. п. проектируемого аппарата.

Проектируемый любительский АВП должен соответствовать определенным эксплуатационным, конструктивным и технологическим требованиям. Основой для создания проекта и конструкции нового типа АВП являются прежде всего исходные данные и технические условия, которые определяют тип аппарата, его назначение, полную массу, грузоподъемность, габариты, тип главной энергетической установки, ходовые характеристики и специфические особенности.

От любительских туристических и спортивных АВП, как, впрочем, и от других типов любительских АВП, требуется простота изготовления, использование в конструкции легкодоступных материалов и агрегатов, а также полной безопасности эксплуатации.

Говоря о ходовых характеристиках, подразумевают высоту парения АВП и связанную с этим качеством способность преодолевать препятствия, максимальную скорость и простоту, а также длину тормозного пути, устойчивость, управляемость, дальность хода.

4.5.2. Анализ основных механических аспектов

В конструкции любого АВП, в том числе и любительского, принципиальную роль играет форма корпуса (рис. 91), которая является компромиссом между: а) круглыми в плане обводами, которые характеризуются наилучшими параметрами воздушной подушки в момент заклинивания на мосте; б) каплеобразной формой обводов, которая предпочтительнее с точки зрения снижения аэродинамического сопротивления при движении; в) клювообразной формой корпуса, наиболее выгодной с гидродинамической точки зрения во время движения по озелененной поверхности воды; г) формой, являющейся наиболее оптимальной для эксплуатационных целей.

Соотношения между длиной и шириной корпусов любительских АВП варьируются в пределах $L/B = 1,5 \div 2,0$.

Используя статистические данные по существующим конструкциям, которые соответствуют вновь создаваемому типу АВП, следует установить:

- массу аппарата G , кг;
- площадь воздушной подушки S , м²;
- длину, ширину и очертания корпуса в плане;
- мощность двигателя подъемной системы $N_{\text{в.п.}}$, кВт;
- мощность тягового двигателя $N_{\text{т.г.}}$, кВт;



Рис. 91. Воздействие различных конфигураций обводов на форму АВП: а — выпуклые кромки при взлете и посадке; б — озелененная поверхность движения; в — гидродинамическая движимость на воде; г — простота условий эксплуатации.

Эти данные позволяют вычислить удельные показатели: — давление в воздушной подушке $p_{\text{в.п.}} = G/S$; — удельную мощность подъемной системы $q_{\text{в.п.}} = G/N_{\text{в.п.}}$; — удельную мощность тягового двигателя $q_{\text{т.г.}} = G/N_{\text{т.г.}}$; а также начать разработку конфигурации АВП.

4.5.3. Выбор схемы создания воздушной подушки и назначениям подъемной системы

В гл. 2 говорилось об аэродинамических характеристиках различных схем образования воздушной подушки, а также о преимуществах внутренней аэродинамики и выборе нагревателя подъемной системы.

Наиболее часто при настройке любительских АВП используются следующие схемы образования воздушной подушки: камерная и соловая.

Камерная схема, используемая чаще всего в аэрокосмических конструкциях, характеризуется следующими параметрами:

— объемный расход воздуха, проходящего через воздушный тракт аппарата, равен объемному расходу воздуха нагревателем:

$$Q = Fv,$$

где F — площадь периметра зазора между опорной поверхностью и нижней кромкой корпуса аппарата, через который воздух выходит из-под аппарата, м². Высота зазора (м) принимается обычно на 0,7—0,8А (где А — высота перегиба аппарата);

— скорость истечения воздуха из-под аппарата, м/с, с достаточной точностью рассчитываемая по формуле

$$v = \sqrt{\frac{2g\rho_{\text{в.п.}}}{\gamma}}.$$

где $\rho_{\text{в.п.}}$ — давление в воздушной подушке, Па; g — ускорение свободного падения м/с²; γ — плотность воздуха, кг/м³;

— мощность, кВт, необходимая для создания воздушной подушки:

$$N_{\text{в.п.}} = \frac{Q\rho_{\text{в.п.}}}{\eta_{\text{в.п.}}},$$

где $\rho_{\text{в.п.}}$ — давление за нагревателем (в ресивере); $\eta_{\text{в.п.}}$ — коэффициент полезного действия нагревателя.

Следует помнить, что давление в воздушной подушке и расход воздуха — основные параметры воздушной подушки.

Их величина зависит прежде всего от размеров аппарата, т. е. от массы и несущей поверхности, а следовательно, от высоты парения, скорости движения, способа создания воздушной подушки и сопротивления в воздушном тракте.

Из теории известно, что наиболее экономичные аппараты на воздушной подушке — это АВП больших размеров или больших

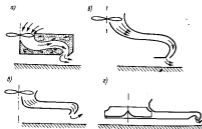


Рис. 92. Форма воздушных каналов: а — вертикальный; б — соответствующая форма потерь воздуха; в — соответствующая направляющая решетка; г — соответствующая форма потерь воздуха, создаваемой потребителем и вращающей осью вращения.

несущих поверхностей, при которых минимальное давление позволяет получить достаточно большую грузоподъемность. Характер конструкции аппарата не позволяет делать его очень больших размеров из-за трудностей, связанных с транспортировкой, хранением, а также физическим возможностями конструктора-любителя. Небольшой АВП требует значительного давления в воздушной подушке, что, естественно, вызывает увеличение потребляемой мощности и уменьшение полезной площади, предназначенной для команды и энергетической установки.

От давления в воздушной подушке и скорости истечения воздуха из-под аппарата зависит, в свою очередь, негативные явления: забрызгивание во время движения над водой и замыкание — при движении над жесткой поверхностью либо сильным снегом.

Умение сочетать между собой, иногда с помощью компромисса, описанные выше противоречивые зависимости является основным условием для создания лучшей конструкции.

Чтобы ограничить до минимума затраты мощности на прохождение воздуха через воздушный канал, они должны быть спроектированы очень тщательно с точки зрения получения максимального аэродинамического КПД (рис. 92). Потери мощности, неизбежные при проходе воздуха по каналам воздушного тракта, бывают двойного рода: потери на движение воздуха в прямых каналах постоянного сечения и местные потери (при расширении и изгибах каналов).

В воздушном тракте небольших любительских АВП потери на движение воздушных потоков вдоль прямых каналов постоянно-

го сечения составляют относительно невысокий процент от общих потерь в воздушном тракте. Следует иметь в виду незначительную протяженность этих каналов, а также тщательность обработки их поверхности.

Величина потерь мощности на прохождение канала определенной длины рассчитывается по формуле

$$\Delta p = \lambda \frac{l v^2}{d \cdot 2g},$$

где λ — коэффициент потерь давления на длину канала, рассчитанный по графику, представленному на рис. 10, в зависимости от числа Рейнольдса $Re = cd/v$; v — скорость воздуха в канале, м/с; l — длина каналов, м; d — диаметр канала равной площади сечения канала, м; γ — коэффициент кинематической вязкости воздуха, м²/с.

Наибольшую часть потерь в воздушных каналах составляют местные потери, связанные с сильным увеличением либо уменьшением сечения и значительными изменениями направления потока воздуха, а также потери на всасывание воздуха в магистраль, сошла и к рулям. Эти потери являются главной заботой конструкторов, стремящихся свести их к минимуму, создавая наиболее простые системы как наиболее устойчивые с аэродинамической точки зрения.

Местные потери рассчитываются по формуле

$$\Delta p_m = \xi_m \frac{\rho v^2}{2},$$

где ξ_m — коэффициент местных потерь.

Коэффициент местных потерь зависит от числа Рейнольдса, которое характеризуется алинейем прохождение воздуха, а также геометрическими параметрами источника потерь. Эти коэффициенты определены экспериментальным путем (см. рис. 20—23).

Назначение нагнетателя в АВП состоит в создании давления воздуха при определенных затратах мощности, неизбежных при движении воздушного потока по каналам воздушного тракта, а также давления, необходимого для создания собственно воздушной подушки требуемых параметров, а в некоторых случаях — и для образования горизонтальной оси аппарата с целью обеспечения движения.

Полное давление, создаваемое нагнетателем, складывается из статического и динамического давлений:

$$P = P_{ст} + P_{дин}.$$

В зависимости от типа аппарата, площади воздушной подушки, высоты подъема и величины потерь требуемая процентная доля составляющих компонентов $P_{ст}$ и $P_{дин}$ является различной для разных аппаратов. Это и решает проблему выбора нагнетателей.

В камерной схеме воздушной подушки статическое давление в воздушной подушке, необходимое для создания подъемной силы, можно приравнять к статическому давлению в нагнетателе. Требуемую мощность нагнетателя можно вычислить с помощью формулы, приведенных выше.

В случае АВП с гибким ограждением воздушной подушки, в которое воздух подается по каналам (ресиверу), потери мощности нагнетателя следует рассчитывать, имея в виду потери в воздушных каналах. Статическое давление в нагнетателе можно приблизительно рассчитать по формуле

$$P_{\text{ст}} = k_p P_{\text{в}},$$

где $P_{\text{в}}$ — давление в воздушной подушке под днищем аппарата, кг/м²; k_p — коэффициент перепада давления между воздушной подушкой и каналами (ресивером), равный $k_p = p_{\text{с}}/P_{\text{в}}$; $p_{\text{с}}$ — давление в воздушных каналах для нагнетателя. Величина k_p колеблется в пределах 1,25—1,5.

Объемный расход воздуха нагнетателя можно рассчитать по формуле

$$Q = \frac{K_p V}{P_{\text{ст}}}.$$

Регулировка производительности (расхода) нагнетателей любительских АВП осуществляется чаще всего более экономичным способом — путем изменения частоты вращения либо (реже) путем дросселирования потока воздуха в каналах при помощи находящихся в них поворотных заслонок.

После того как рассчитана необходимая мощность нагнетателя, можно приступить к выбору двигателя, приводящего во вращение динный нагнетатель. Прежде всего необходимо, чтобы двигатель подъемной системы любительского АВП отличался минимальной массой на каждый киловатт мощности, а также надежностью при эксплуатации в условиях интенсивного загрязнения и забрызгивания.

Мотоциклетные двигатели с воздушным охлаждением более всего подходят, если требуется мощность до 22 кВт. Однако следует помнить, что условия работы и охлаждения этих двигателей в АВП отличаются от условий работы и мотоциклах. Поэтому, используя такой двигатель для привода любительского АВП, следует производить расчеты не с учетом его максимальной мощности, а лишь для той мощности, с которой он может постоянно работать, т. е. 0,7—0,8 N_{max} .

Во время работы мотора необходимо предусмотреть его интенсивное охлаждение и тщательную очистку воздуха, поступающего через карбюратор.

В целях достижения минимальной массы всего силового агрегата следует при выборе двигателя обратить внимание на конструкцию самого нагнетателя.

4.5.4. Выбор тягового движителя

Величина горизонтальной тяги в любительских АВП выбирается в зависимости от назначения аппарата, требуемой скорости движения, характеристик управляемости и т. д. Типы движителей, создающих горизонтальную тягу, можно разделить в основном на воздушный, водяной и колесный (рис. 93).

Для воздушного движителя это может быть воздушный винт авиационного типа в колесе или без него, осевой или центробежный нагнетатель, а также воздушно-реактивный движитель. В простейших конструкциях горизонтальную тягу иногда можно создать с помощью наклона АВП и использованием благодаря этому составляющей горизонтальной силы воздушного потока, истекающего из воздушной подушки. Воздушный движитель предпочтительнее для амфибийных аппаратов, не имеющих контакта с опорной поверхностью.

При создании аппарата, передвигающегося только над поверхностью воды, для получения горизонтальной тяги используется гребной винт или водометный движитель. В сравнении с воздушным движителем они позволяют достигать значительно большей тяги на каждый киловатт мощности.

Ориентировочное значение тяги, являющееся результатом применения различных типов движителей (с 1 кВт мощности), приведено на рис. 94.

При выборе воздушного винта следует учитывать все виды сопротивления, возникающие в процессе движения. Аэродинами-

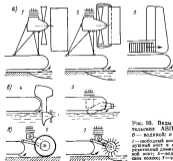


Рис. 93. Виды движителей любительских АВП: а — воздушный; б — водяной; в — колесный.

1 — воздушный винт авиационного типа; 2 — осевой винт; 3 — водометный движитель (водяной); 4 — гребной винт; 5 — водомет; 6 — водометный насос; 7 — шестовое колесо.

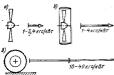


Рис. 54. Сравнение течения с одной лопастной силой для различных типов движения: а — изобарический воздушный поток; б — воздушный поток в канале; в — движение колеса.

температуры морской воды $+4^{\circ}\text{C}$ разна 104, речной воды — 102); E — коэффициент, зависящий от соотношения v и скорости, рассчитывается при помощи графиков (см. рис. 40).

Расчет вышеуказанных сопротивлений в зависимости от скорости движения для аппарата длиной $L=2,83$ м и $B=1,41$ м представлен в табл. 3.

Зная значение сопротивления движению аппарата, можно вычислить мощность, необходимую для обеспечения движения аппарата с максимальной скоростью 120 км/ч, приняв КПД воздушного винта равным $\eta=0,6$;

$$N_a = \frac{R_a}{\eta} = \frac{41,5 \cdot 33,4}{0,6} = 31 \text{ л. с.} = 23 \text{ кВт.}$$

Мощность двигателя с учетом КПД передачи

$$N_{дв} = \frac{N_a}{0,9} = 33,2 \text{ л. с.} = 24,4 \text{ кВт.}$$

Таблица 3. Расчет сопротивлений движению

Скорость v		Квадрат скорости v^2 , м/с	R_a , кг	$E = \frac{v}{\sqrt{2E}}$	E (без E_0)	$R_{вн} = \frac{4G^2 E}{\rho v^3 L^2}$, кг	Сумма сопротивлений R , кг
км/ч	м/с						
10	2,78	7,72	0,58	0,52	1,0	31,7	31,96
20	5,57	30,1	1,15	1,05	1,7	13,4	14,56
40	11,2	126	4,6	2,1	3,2	5,1	20,7
60	16,8	283	10,6	3,2	3,7	3,3	33,9
80	22,4	502	18,3	4,2	3,8	1,83	30,13
100	27,8	772	28,4	5,25	4,2	1,34	29,74
120	33,4	1120	40,6	6,3	4,3	0,83	41,33

ческие сопротивления рассчитываются по формуле

$$X_{\text{волн}} = C_x \frac{\rho v^2}{2} S.$$

Волновое сопротивление аппарата при движении по воде можно вычислять по формуле

$$X_w = \frac{4G^2 E}{\rho v^3 L^2},$$

где v — скорость движения, м/с; G — водоизмещение, кг; L — длина воздушной подушки, м; ρ — плотность воды, кг·с²/м³ (при температуре

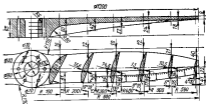


Рис. 55. Деревянный (береза) воздушный винт для двигателя мощностью 11 кВт, 3000 об/мин, шаг на 0,75 м равен 0,54 м (см. журнал «Модельно-конструктор»).

Сильная установка для обеспечения поступательного движения АВП состоит из двигателя, воздушного винта и рамы двигателя, в некоторых случаях применяется защитный кожух.

Рама (фундамент) двигателя подвергается нагрузке подобно нагрузке на осевой нагнетатель, закрепленный горизонтально. Разница состоит в том, что рама двигателя горизонтальной тягой подвергается большей нагрузке, особенно в случае непосредственного крепления к ней винта, так как при этом на нее передается тяга винта, вращающий и гироскопический моменты от его вращения.

Простейшей конструкцией воздушного винта является двухлопастной винт (рис. 55), применяемый чаще всего для любительских АВП. Заготовка для такого винта может быть сделана из фанеры, клееных или сосновых пластинок. Кроме того, также концы лопастей, которые подвергаются механическому воздействию твердых частиц или песка, связываемых вместе с потоком воздуха, защищаются окантовкой из листового алюминия.

Для расчета винта следует принять следующие исходные данные: максимальную мощность двигателя $N_{дв}$, кВт; частоту вращения двигателя n , об/с; частоту вращения n_a , об/с; скорость аппарата $v_{\text{макс}}$, км/ч; конструктивно допустимый диаметр винта D , м; максимальный вращающий момент M , Н·м; окружную скорость конца лопасти $v = (\omega R)_{\text{макс}} = (\pi n D/60)$, м/с; суммарную скорость $v_{\text{сум}} = \sqrt{(\omega R)_{\text{макс}}^2 + v_{\text{макс}}^2}$, м/с; соотношение скорости лопасти и скорости звука $z = (\omega/c)$, поступающего винта $H_0 = v/(60/\text{с})$, м; скажем $x = (H - H_0)/H_0$, %; геометрический шаг H , м.

Приведенные выше формулы определяют углы

$$\alpha = \arctg \frac{H}{2\pi r} = \arctg \frac{v}{\omega r}.$$

$$\lg d = \frac{v}{\omega r} = \frac{H_0}{2\pi v};$$

$$\lg \beta = \frac{H}{2\pi v};$$

$$H = \left(1 + \frac{s}{100}\right) H_0.$$

Расчет вращающего момента:

$$\frac{dM}{dr} = \frac{C_2}{100} \frac{P}{2} \omega r l \left(v + \frac{C_2}{C_1} \omega r\right),$$

где $m = 2$; l — хорда лопасти.

Расчет силы тяги

$$\frac{dF}{dr} = \frac{C_3 \omega l m}{100 \cdot 2} \left(\omega v + \frac{C_2}{C_1} \omega\right).$$

Расчет центробежных сил:

— масса элемента винта

$$\Delta G = \sigma V = F_{\text{ср}} \Delta r V;$$

— центробежная сила

$$\Delta C_3 = \frac{\Delta G}{g} \omega^2 r_{\text{ср}}.$$

Расчет линии центра массы сечения лопасти

$$\Delta r = \Delta r \lg \psi = \Delta r \frac{S_1}{C_4}.$$

Расчет напряжения в лопасти деревянного воздушного винта

$$\sigma = \frac{C_5 + P}{F},$$

где P — центробежная сила, действующая на оконку и ее крепление.

Имея расчеты и конструктивный чертеж винта, следует проанализировать технологию его изготовления. Необходимо придерживаться целого ряда условий, касающихся изготовления винта, равномерности и безопасности в процессе эксплуатации. Вышеуказанные проблемы изложены в специальной литературе по авиации. Некоторые из них перечислены ниже.

Выбор материала для воздушного винта определяется требованиями к его большой жесткости, прочности и твердости, что вытекает из характера работы винта. Чаще всего для этой цели используют древесину ясеня, которая склеивается слоями при помощи казеинового клея. Впрочем, можно использовать древесину бука в сочетании с березой, либо ясеня и березы.

Сначала следует изготовить шаблоны отдельных профилей, разделив их на нижнюю и верхнюю части. Затем шаблоны помещают на специальном приспособлении для изготовления винта

(рис. 96). Это значительно облегчит контроль за конфигурацией отдельных сечений и общего контура лопасти.

Очертаемость предварительной и окончательной обработок зависит от возможностей конструктора. Следует заметить, что обработка может проводиться при помощи самых простых инструментов.

Готовый винт перед креплением к валу двигателя должен быть отбалансирован главным образом статически. В противном случае при его вращении возникнут вибрации, которые могут привести к повреждению всего аппарата. Балансировка с точностью до 1 г вполне достаточна для конструкторов-любителей. В случае обнаружения разницы в равновесии следует удалить либо добавить груз на соответствующую лопасть. Кроме балансировки винта, необходимо проверить баланс относительно оси вращения. Готовый и отбалансированный воздушный винт следует выкрасить.

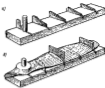


Рис. 96. Приспособление для изготовления воздушного винта: а — установка нижнего шаблона; б — установка верхнего шаблона.

4.5.5. Определение расположения кабин водителя и агрегатов монстроцима

Одной из основных задач конструктора является соединение всех агрегатов в одно функциональное целое, что создаст оригинальное и оптимальное решение любительского АВП. Проектируя аппарат, конструктор обязан заранее определить тип корпуса, и в пределах этого корпуса предусмотреть место для экипажа, агрегаты подъемной и движительной систем АВП. Важно при этом использовать в качестве прототипа конструкции уже известных АВП. На рис. 97 и 98 представлены конструктивные схемы двух типовых любительских АВП.

В зависимости от возможностей и желания конструктора корпус различных любительских АВП весьма сильно отличается друг от друга. При проектировании аппарата любитель вынужден идти на компромиссы, выбирая между требованиями аэродинамики и технологичностью АВП. Однако решению должно быть обеспечено прочность аппарата и безопасности экипажа.

В большинстве АВП корпус представляет собой несущий элемент, единую конструкцию. На нем находят агрегаты главной энергетической установки, воздушные каналы, приборы управления и кабины водителя. В любительских АВП кабины водителей размещаются в носовой или центральной части аппарата, в зависимости от того, где находится наблюдатель — за кабиной или

перед носом. В том случае, если АВП — многоместный, кабина находится обычно в средней части аппарата, что позволяет эксплуатировать его с разным количеством людей на борту без изменения центровки.

В небольших любительских АВП кабина чаще всего открытая. Вперед выдвигается ветровое стекло и приборы управления; в задней части кабины крепится кресло простейшей формы. В аппаратах более сложной конструкции (туристического типа) кабина закрыта куполом из прозрачного пластика, а внутри имеются дополнительные приборы управления.

В целях обеспечения лучшей видимости передняя часть корпуса АВП обычно скошена, что обеспечивает водителю широту обзора.

Кабина спортивного АВП обычно кевларка по размеру, но должна обеспечивать известную свободу движений для манипуляции органами управления и приборами.

Для перевозки личного багажа выносятся багажники вдоль боковых сторон кабины, а также над креслами.

В зависимости от типа двигателя управление любительскими АВП производится разными способами. При наличии воздушных двигателей оно осуществляется либо с помощью ручей, размещенных в потоке воздуха за винтом, либо катрапеллозных устройств, укрепленных в потоке воздуха, истекающего из воздушно-реактивного двигателя.

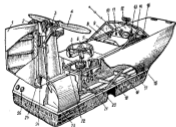


Рис. 27. Конструктивная схема любительского АВП.

1—руль воздушной винта; 2—двигатель; 3—редуктор; 4—винт; 5—винт; 6—винт; 7—винт; 8—винт; 9—винт; 10—винт; 11—винт; 12—винт; 13—винт; 14—винт; 15—винт; 16—винт; 17—винт; 18—винт; 19—винт; 20—винт; 21—винт; 22—винт.

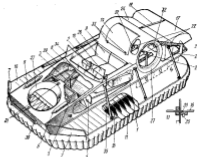


Рис. 28. Внешний вид и конструктивная схема АВП.

1—толщина борта; 2—опорный руль; 3—толщина руля; 4—толщина руля; 5—толщина руля; 6—толщина руля; 7—толщина руля; 8—толщина руля; 9—толщина руля; 10—толщина руля; 11—толщина руля; 12—толщина руля; 13—толщина руля; 14—толщина руля; 15—толщина руля; 16—толщина руля; 17—толщина руля; 18—толщина руля; 19—толщина руля; 20—толщина руля; 21—толщина руля; 22—толщина руля; 23—толщина руля; 24—толщина руля; 25—толщина руля.

Управление аппаратом с места водителя может быть внешнего типа — с помощью рукояток или рычагов руля управления, либо как в автомобиле — рулевым колесом и педалями.

В любительских АВП применяются два основных вида топливных систем: система с топливом самотеком и система с бензонасосом автомобильного или авиационного типа.

Топливные баки изготавливают из алюминиевого сплава или из синтетических материалов (в том числе из резины).

Остальные части топливной системы, такие, как клапаны, фильтры, масляная система вместе с баками (если применяется четырехтактный двигатель), маслорадиаторы, фильтры, система водяного охлаждения (если это двигатель с водяным охлаждением) — все это подбирается конструктором любительского АВП из существующих стандартных систем, которые применяют в авиационной и автомобильной технике.

Выхлопные газы выводятся с помощью различных выхлопных труб, точки подогнанных по размеру и сечению, чтобы не допустить потерь и газовыхлопа. Выхлопные газы всегда выводятся в

кормовую часть аппарата и никогда — в подушку. Чтобы уменьшить шум, возникающий при эксплуатации АВП, особенно вблизи населенных пунктов, используются глушители автомобильного типа.

В простейших конструкциях АВП нижняя часть корпуса служит в качестве шасси. Роль шасси могут также выполнять деревянные полозья (или полз). Они принимают на себе нагрузку при соединении с поверхностью. В туристических АВП, отличающихся большей массой, чем спортивные, монтируются колесные шасси, которые облегчают перемещение АВП по время стоянок. Преимущественно используется конструкция, которая характеризуется размещением двух колес по бокам, либо вдоль оси продольной оси. Колеса имеют контакт с поверхностью лишь после прекращения работы подъемной системы, когда АВП касается поверхности.

4.5.6. Анализ нагрузок из элементов конструкции

Проектируя отдельные элементы и агрегаты любительского АВП, следует определять силы, действующие на них в разных режимах движения и во время стоянки на земле. Определение этих сил должно основываться на тщательном анализе нагрузок и на расчетах, которые приводятся в литературе, посвященной постройке АВП.

Нагрузки, действующие на аппарат во время движения или в состоянии покоя, можно разделять на два вида: статические нагрузки и динамические.

При расчете на статическую нагрузку могут быть два типичных случая:

— если вызванные ею деформации невелики и не влияют на изменение нагрузок, то такие конструкции считаются абсолютно жесткими (прочными);

— деформации настолько значительны, что происходит изменение величин либо разложение нагрузок, в этом случае необходимо подкреплять конструкцию АВП.

Динамическая нагрузка возникает в случае повторения импульсов, вызванных внешними нагрузками.

Эксперименты с моделями показали, что наибольшая нагрузка на аппарат возникает во время движения аппарата по взволнованной поверхности воды, в момент удара о волну. При значительной высоте волн, когда нет ударов, максимальные ускорения в носовой части аппарата появляются при частотах, разных частотам собственных горизонтальных и вертикальных колебаний и составляют 0,3—0,4 g.

Во время движения над поверхностью земли или воды наибольшую опасность представляют удары о различные препятствия, поэтому следует предусматривать бамперы либо привальные брусья (для СВП).

Поскольку необходимо создать условия для нормального передвижения АВП над любой поверхностью (кроме специально оборудованных трасс), перспективны эластичные гибкие ограждения воздушной подушки, а также делалом «наддувные» корпуса, которые в последнее время широко применяются как в авиации, так в сухопутных АВП. Такие конструкции позволяют аппарату приспосабливаться к изменению формы поверхности и амортизировать механические удары.

Расчеты прочности при проектировании АВП не столь строги, как в экспериментальном машиностроении, но тем не менее, некоторые элементы конструкции АВП рассчитываются весьма тщательно с целью снижения массы и, таким образом, достижения высоких показателей полезной нагрузки.

4.6. Конструирование любительских АВП

Любительские АВП уже прошли достаточно длинный путь развития: от простейших моделей до сложных, интересных с точки зрения конструктивных решений, которые позволяют добиваться прекрасных результатов в эксплуатационных характеристиках. Качество их изготовления зависит от условий, в которых работает конструктор. Если рабочие места хорошо оснащены слесарным, плотничным и прочим инструментом, а строитель имеет опыт деревянного судостроения, то можно создать весьма интересные конструкции. Способ изготовления конструкции и выбор материала, безусловно, зависят от назначения и условий эксплуатации аппарата.

В настоящее время в подавляющем большинстве любительских АВП используются уже готовые системы, конструктивные решения, оборудование и т. д., что облегчает постройку аппаратов и их дальнейшее развитие.

4.6.1. Материалы, приборы, технологии моделирования

Для изготовления деревянных конструкций применяют сосновые пиломатериалы, подобные используемым в авиастроении, а также березовую фанеру различных толщин. Кроме того, используют клееную, бамбуковую, лиственную древесину. Для склеивания дерева применяют водостойкий клей с хорошими физико-механическими качествами.

Сосновый пиломатериал должен обладать ровной безлиней, четким и равномерным рисунком растительных слоев, натуральным запахом и цветом.

Главным критерием оценки качества пиленого леса, его структуры является количество растительных слоев на один сантиметр поперечного разреза, в радиальном направлении.

Для любительских АВП лучше всего подходят первая или вторая категория: к первой относятся сосновый пиломатериал,

который имеет не менее пяти слоев на один сантиметр, во второй — не менее четырех слоев. Ясеновый пиломатериал должен в обеих категориях иметь не более шести слоев на один сантиметр сечения.

Физико-механические требования к сосновому и ясеневому пиломатериалам:

— сосновый пиломатериал:
категория 1

$$\rho_0 = 0,46 \text{ г/см}^3; \quad R_{с10} = 400 \text{ кг/см}^2; \\ \alpha_{11} = 0,40 \text{ кг/см}^2;$$

категория 2

$$\rho_0 = 0,42 \text{ г/см}^3; \quad R_{с11} = 350 \text{ кг/см}^2; \\ \alpha_{11} = 0,30 \text{ кг/см}^2;$$

— ясеневый пиломатериал:
категория 1

$$\rho_0 = 0,60 \text{ г/см}^3; \quad R_{с11} = 450 \text{ кг/см}^2; \\ \alpha_{11} = 0,40 \text{ кг/см}^2;$$

категория 2

$$\rho_0 = 0,53 \text{ г/см}^3; \quad R_{с11} = 400 \text{ кг/см}^2; \\ \alpha_{11} = 0,40 \text{ кг/см}^2;$$

где ρ_0 — плотность абсолютно сухой древесины; $R_{с11}$ — сопротивление на сжатие; α_{11} — упругость.

Дерево, используемое в строительстве АВП, должно быть соответствующей влажности и обработано резанием. Влажность древесины во время постройки должна составлять 8—12% (влажность деревянных деталей АВП в процессе эксплуатации — 10—20%). Это позволяет избежать возможной усадки и будет способствовать разбуханию древесины, вследствие чего швы и соединения хорошо подгоняются друг к другу.

Детали крупных размеров, подверженные большим нагрузкам из-за неравномерной прочности дерева и его усадки, должны иметь особое сочетание растительных слоев и отрезков. Слов древесины в фанере должны создавать так называемую «чешуйку» и быть направлены под углом не менее 30°, что повышает прочность и предохраняет от вспучивания.

Наиболее подходящей фанерой считается березовая. Она отличается большой прочностью, гибкостью, легко формируется и гнется. Применяется также буковая фанера, имеющая почти такую же прочность, однако она хрупка и менее влагостойка.

Сгибание древесины и фанеры можно осуществлять и в холодном состоянии, но после сгибания наружки они возвращают

себе первоначальную форму. Чтобы избежать предварительного напряжения и предупредить его отрицательное влияние на отдельные узлы конструкции, применяется предварительная гибка после тепловой обработки паром. С этой целью деталь помещают в резервуар, в котором пар поднимается от горячей воды, находящейся на дне. Температура пара должна составлять 105—110°C, а время обработки зависит от толщины фанеры и твердости древесины.

Клей, применяемый в строительстве деревянных АВП, служит основным средством соединения деревянных деталей. Он должен обладать особыми качествами, обеспечивающими соответствующую прочность, эластичность, устойчивость к влаге, температурным колебаниям, грибку и микроорганизмам. Клеевое соединение считается абсолютно прочным, если оно не подвергается разрушению даже тогда, когда разбиваются сами клеенные детали. Кроме основных компонентов в клей часто добавляют вспомогательные составы, такие как размягчители, отвердители, ускорители высыхания, наполнители, растворители, разбавители и другие добавки.

Склеивание должно выполняться в соответствующих условиях. К ним относятся: обеспечение сжатия, выдерживание требуемой температуры склеивания, влажности воздуха, а также определенная конфигурация места соединения склеиваемых элементов. Нарушение этих условий неизбежно приведет к ухудшению качества соединения. Для склеивания элементов конструкций АВП нужно брать водостойкий клей, учитывая, что аппарат будет эксплуатироваться в условиях повышенной влажности либо непосредственно на воде.

Для остекления кабины АВП в основном применяется органическое стекло, которое обладает хорошими оптическими свойствами, высокой стойкостью к воздействию света и атмосферных осадков. Оно довольно легко поддается гибке при нагреве до температуры 100—160°C в печах с принудительной воздушной циркуляцией. Однако для упрощения технологии и исключения дефектов гибки чаще используют плоские пластмассы.

В тех случаях, когда необходимо соединить отдельные листы стекла в единое целое используют метод склеивания с предварительным припуском из склеиваемых сторон и смазыванием дихлорэтаном клею. Клей изготавливают следующим образом: равные ортесты растворить в дихлорэтано в соотношении 2—5 частей ортесты на 100 частей дихлорэтана. После тщательного размешивания через 2—3 сут. клей готов к употреблению. Его не рекомендуется хранить на свету, а применять необходимо в помещениях при температуре не ниже 5°. Особо следует помнить, что этот клей ядовит. После нанесения клея необходимо сжать детали при помощи тисков или струбины давлением 147 кПа и оставить на 4 ч.

Металлические элементы конструкции в основном соединяются с помощью традиционных методов (винты, клепки).

Наиболее известным соединением металлических деталей с деревянными является соединение винтами, причем в наиболее важных элементах АВР отверстия в дереве и металле могут быть просверлены непосредственно перед закручиванием винтов. При соединении менее важных деталей отверстия в дереве и металле можно просверлить отдельно. Следует помнить, что закручивать гайки нужно с таким усилием, чтобы не разрушить дерево.

Соединение путем клеевки осуществляют войнами либо целыми заклепками. Полые заклепки изготавливают из металлических трубок, их заклепывают зрнуную или на винтовом прессе. Целые заклепки, изготовленные из легкого сплава или стали, подвергаются прокаливанию при температуре 350—400°. Клепка производится с помощью молотка или пресса.

В конструкциях любительских АВР для обивки рулей, стабилизаторов и корпуса, а в некоторых случаях и для гибкого ограждения используется полотно — хлопчатобумажное и льняные ткани, исключительно устойчивые к воздействию атмосферных осадков. Пролес оклейки тканью следующий: подготовленная выкройка ткани накладывается на деталь, предварительно покрытую застывшим нитроклеем (АК-20), после чего пропитывается соответствующим растворителем; затем следует важная операция — нагнетание ткани валиком и доперек жаркраса. После наклепки ткань пропитывается бесцветным нитроцеллоном, который дает ткани усадку, повышает ее прочность и влагостойкость. Для ручного шпакливания тканей используют особорочные шпательные или льняные нитки; для машинного шпакливания применяют нитки из стилона.

После пропитки тканью, не позднее чем через 20 ч можно приступит к нанесению нитроцеллолозных либо поливинилловых лаков.

Для гибких ограждений преимущественно используют техническое ткане. Они должны быть исключительно прочными, устойчивыми к атмосферному влиянию и влажноти, а также к трению. В Польше чаще всего для этого используют огнестойкую ткань, покрытую пластокионидным полихлорвинилом.

Очень важным моментом в процессе изготовления конструкции гибкого ограждения является их правильная раскрой, соединение полотен между собой и крепление к аппарату.

Конструируя форму гибкого ограждения воздушной подушки не следует забывать о законе Паскаля, который гласит: давление воздуха распространяется во всех направлениях с одинаковой силой. Поэтому оболочка гибкого ограждения в надутом состоянии должна иметь форму цилиндра или сферы.

Для крепления оболочки гибкого ограждения к корпусу конструкции-любители применяют металлические планки, которые посредством болтов равномерно прижимают ткань к корпусу аппарата.

4.6.2. Конструкция и расчет прочности корпуса

При разработке конструкции корпуса основными расчетами являются расчеты общей и местной прочности, для чего необходимо определить действующие нагрузки. На корпус АВР передаются силы от железного груза, переносимого аппаратом, от механизма сматывающей установки и т. д., а также действуют нагрузки от внешних сил, ударов движка о валку и от давления в воздушной подушке.

Несущая конструкция корпуса любительского АВР представляет собой плоский бонтон, который поддерживается давлением в воздушной подушке, а в режиме плавания обеспечивает плавучесть корпуса. На корпус действуют сосредоточенные силы, изгибающие и крутящие моменты от механизма главной энергетической установки (рис. 99), а также гидроскопические моменты от пращивающих частей механизма, возникающие при маневрировании АВР.

Наибольшее распространение при постройке любительских АВР получили следующие два типа конструктивных схем корпуса АВР или их комбинации:

— ферменной конструкции, когда общая прочность корпуса обеспечивается с помощью плоских или пространственных ферр,

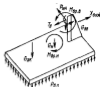


Рис. 99. Силы и моменты, действующие на корпус.

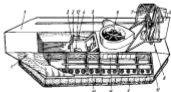


Рис. 100. Схема АВР «Катанка-2».

1—общий бортовой элемент; 2—рычаг управления рулем (карданом); 3—электродвигатель стартера; 4—электродвигатель исполнительный; 5—вакуумный; 6—электродвигатель отбора; 7—двигательный механизм; 8—рулевики; 9—гибкое ограждение; 10—отверстия для подвода воздуха в гибкое ограждение; 11—подшипники вала для вала ведущая в бортовой розетке; 12—рулевики гидр. 13—рули наваренный.

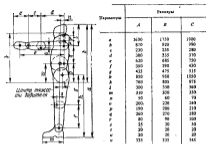


Рис. 108. Основные размеры фигур выхлопа спортивного АВП в зимней одежде, меховых сапогах и рукавицах.
 А — высота выхлопа (1630 мм) роста; В — высота среднего (1710 мм) роста; С — высота высокого (1900 мм) роста.

а обивка предназначается только для удержания воздуха в воздушном тракте АВП и создания объема плазучести:

— с несущей обивкой, когда обивка корпуса помимо удержания воздуха и обеспечения водонепроницаемости, способствует повышению общей прочности корпуса, работая совместно с продольным и поперечным набором.

Примером АВП с комбинированной схемой конструкция корпуса является аппарат «Калибри-3» (рис. 100), построенный любителями Англии и Канады. Центральным понятием этого АВП, состоящий из продольного и поперечного наборов с несущей обивкой, обеспечивает общую прочность корпуса и создает плазучесть, а бортовые части образуют воздуховоды (бортовые ресиверы) и выполнены с легкой обивкой, закрепленной на поперечном наборе ферменной конструкции. Поскольку этот аппарат спортивный, кабина остекляется. Место водителя оборудовано органами управления: рулевым устройством и двигателями. Педаль, рукоятка и кресло водителя располагают в зависимости от роста человека, для чего могут быть использованы данные, представленные на рис. 101.

Для остекления кабины водителя используют оргстекло, плексиглас или прозрачную пленку. Конструкция кабины должна обеспечивать возможность быстрого выхода, особенно в случае аварии или пожара. Должен быть обеспечен хороший обзор; для этого

нужно, чтобы линия визирования находилась в пределах от 15° вниз до 45° вверх от горизонтальной линии, боковой обзор был не менее 90° на каждый борт.

4.6.3. Конструкция и расчет передач мощности

Из опыта известно, что наиболее простыми для любительского изготовления являются клиноременные и цепная передачи. Однако цепная передача используется только для привода воздушных винтов или магнетителей, оси вращения которых расположены горизонтально, да и то лишь в том случае, если есть возможность подобрать соответствующие мотоциклетные цепные колеса, так как их изготовление в любительских условиях довольно сложно. Еще труднее изготовить зубчатую передачу.

Клиноременную передачу рассчитывают следующим образом. Мощность, передаваемая одним ремнем, должна соответствовать данным табл. 4.

Таблица 4. Мощность, передаваемая одним ремнем (д. с.) при круговой скорости n , в/с в угле 180°

Скорость вращения n , в/с	Профиль ремня									
	8	10	13	17	20	23	28	30	40	
	Мощность, передаваемая одним ремнем, д. с. *									
4	0,30	0,4	0,8	1,0	2,0	2,3	3,0	4,7	7,0	
5	0,34	0,5	0,9	1,8	2,3	2,9	3,7	5,6	8,2	
6	0,38	0,6	1,1	2,0	2,8	3,4	4,5	6,6	9,4	
7	0,42	0,7	1,2	2,3	3,1	3,9	5,0	7,5	11,0	
8	0,45	0,7	1,4	2,6	3,5	4,4	5,7	8,6	12,4	
9	0,49	0,8	1,6	2,9	3,9	4,9	6,3	9,6	13,8	
10	0,53	0,9	1,8	3,2	4,3	5,3	7,0	10,5	15,1	
11	0,56	1,0	1,9	3,5	4,7	5,7	7,6	11,3	15,4	
12	0,58	1,1	2,1	3,7	5,1	6,1	8,1	12,4	17,7	
13	0,60	1,2	2,3	3,9	5,4	6,6	8,8	13,3	18,9	
14	0,62	1,3	2,4	4,1	5,8	7,0	9,3	14,1	20,2	
15	0,64	1,4	2,5	4,3	6,1	7,5	9,6	14,9	21,4	
16	0,66	1,5	2,6	4,5	6,3	7,8	10,3	16,7	22,6	
17	0,68	1,5	2,7	4,6	6,6	7,8	10,3	16,4	23,7	
18	0,69	1,6	2,8	4,8	6,8	8,1	10,8	17,1	24,7	
19	0,70	1,7	2,9	4,9	6,9	8,3	10,8	17,7	25,5	
20	0,71	1,7	3,0	5,0	7,0	8,3	11,0	18,0	26,0	
21	0,73	1,8	3,1	5,1	7,0	8,3	11,0	18,0	26,0	
22	0,74	1,7	3,2	5,2	6,9	8,3	10,9	17,9	26,5	
23	0,75	1,7	3,1	5,2	6,9	8,2	10,7	17,3	26,5	
24	0,74	1,6	3,1	5,1	6,8	8,0	10,4	16,8	26,0	
25	0,76	1,6	3,0	5,0	6,7	8,0	10,1	16,3	25,4	

* Для скорости и высоты умножить на 0,76.

Окружную скорость ремня (м/с) вычисляют по формуле

$$v = \frac{D_1 n}{19150},$$

где D_1 — диаметр делительной окружности шкива, мм; n — частота вращения шкива, об/мин.

Для обеспечения долговечности ремней диаметры шкивов следует выбирать максимальными, однако при этом окружная скорость не должна превышать 25 м/с.

Угол охвата вычисляют для меньшего шкива. Наименьший допустимый угол охвата при эксплуатации составляет 70°

$$\varphi = 180 - \frac{D_2 - D_1}{A} \cdot 57,3,$$

где A — расстояние между осями шкивов; D_1 — диаметр делительной окружности меньшего шкива; D_2 — диаметр делительной окружности большего шкива.

Подробные расчеты следует выполнять по правилам, принятым при проектировании передач этого типа.

4.6.4. Конструкция подъемного насоса и гибкого ограждения воздушной подушки

Подъемный комплекс состоит из нагревательного агрегата (рис. 102), воздушных каналов, ресивера и гибкого ограждения воздушной подушки (в сопловых схемах АВП). Воздушные каналы, по которым воздух подается от нагревателя в гибкое ограждение, должны быть спроектированы с учетом требований аэродинамики и обеспечивать минимальные потери давления, о чем подробно говорилось ранее.

Гибкие ограждения любительских АВП конструируются упрощенной формы, что обеспечивает технологичность их изготовления и при достаточно высоком эффекте использования. На рис. 103 показаны примеры конструктивных схем гибких ограждений и способ проверки форм гибкого ограждения после его монтажа на корпус аппарата. Ограждения этого типа обладают хорошей эластичностью, а благодаря закругленной форме они не цепляются за неровности опорной поверхности.

Рис. 102. Конструкция нагревательного агрегата с осевым нагревателем, устанавливаемым на вал двигателя.



Рис. 100. Простейшие типы ограждений, используемых в любительских конструкциях АВП: а — простейшая форма гибкого ограждения; б — открытое ограждение с жестким воздухом в воздушную подушку через спускаемые отверстия; в — полузакрытое ограждение с подачей воздуха в воздушную подушку через клапаны; г — закрытое ограждение с подачей воздуха в воздушную подушку через отверстия в днище аппарата; д — проверка формы гибкого ограждения.

Расчет загнетателей, как осевых, так и центробежных, довольно сложен и может быть выполнен любителем только при использовании специальной литературы.

4.6.5. Конструкция рулевого устройства

Рулевое устройство служит для обеспечения необходимой управляемости, а также курсовой устойчивости при движении АВП. Как правило, оно состоит из рулевого колеса или педалей, систем рычагов или тросиковой проводки, соединенных с вертикальным рулем направления, а иногда и горизонтальным рулем — рулем высоты.

В зависимости от желания конструктора орган управления делается в виде автомобильного или мотоциклетного руля, штурвала самолета как планера. Учитывая, однако, специфику конструкции и эксплуатацию АВП как летательного аппарата, наиболее известные конструкции и

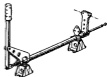


Рис. 104. Турбинная система управления.



Рис. 105. Рукоятки газа двух двигателей: а — вид сбоку; б — вид спереди
в — вид сверху.

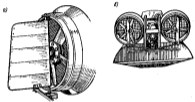


Рис. 106. Типы рулей управления: а — односторонний; б — двусторонний.

фирмы используют абстрактную конструкцию органов управления.

В простейшей конструкции (рис. 104) при наклонении рукоятки в бои движение передается посредством закрепленного на трубе рычага к элементам штуртросовой проводки и далее на руль направления. Движения рукоятки вперед и назад, возможные благодаря муфтам конусов ее закрепления, передаются через толкатель, проходящий внутри трубы, к проводке руля высоты. Руль направления может также поворачиваться с помощью педалей по различным схемам.

При pedalном управлении независимо от его схемы необходимо предусматривать возможность перемещения либо сиденья, либо педалей для регулировки в соответствии с индивидуальными особенностями водителя. Рычаги изготавливают чаще всего из дюралюминия, трубы передачи крепятся к корпусу с помощью крошечных. Движение рычагов ограничивается проемами вырезов в направляющих, укрепленных на бортах аппарата. На рис. 105 показаны рукоятки газа двух двигателей. Пример конструкции руля управления в случае размещения его в потоке воздуха, отбрасываемого движителем, показан на рис. 106.

Оглавление

1. Вступаяние	5
1.1. Общие сведения	5
1.2. Описание наиболее удачных конструкций АВП	6
1.2.1. Английские суды на воздушной подушке	5
1.2.2. Французские АВП	15
1.2.3. Американские АВП	17
1.2.4. Советские АВП	18
1.3. Различные области применения АВП	20
1.4. АВП в Польше	21
1.5. Тенденции развития АВП	23
1.6. Применение атмосферных аппаратов и приспособлений на воздушной подушке	23
1.7. Интересы молодежи и конструкторско-педагогической к АВП	24
2. Теоретические основы движения движителя на воздушной подушке в аэродинамике АВП	25
2.1. Влияние близости опорной поверхности (жорала) на крыло	26
2.2. Конечная сила создания воздушной подушки	27
2.3. Движение воздуха и воздушном тракте в аэролопастях	29
2.4. Основные типы аппаратов и их выбор	32
2.5. Сопротивление движению и выбор воздушного шланга	38
2.6. Механика колеса АВП, его остойчивость и неуправляемость	47
2.7. Аэродинамические измерения	53
3. Модели АВП на воздушной подушке	54
3.1. Изготовление	54
3.2. Материалы, инструменты и технологии изготовления	57
3.3. Размеры, масса и различные модели АВП	58
3.4. Выбор системы подачи и движителя	60
3.5. Двигатели, газоталочные движители и передача	65
3.6. Управление моделями АВП	72
3.7. Основы проектирования и конструирования моделей АВП	74
3.7.1. Вступаяние	74
3.7.2. Модели аэроконусов, движителей платформ и самолетов на воздушной подушке	76
3.7.3. Модели транспортных СВП	82
3.7.4. Модели автомобилей и транспортных средств на воздушной подушке	87
4. Демонстрационные аппараты на воздушной подушке	88
4.1. Общие сведения	88

4.2. Размеры, нагрузки и равновесие АПП . . .	90
4.3. Динамика, веродоты, расчетная и во- душная янты . . .	92
4.4. Примеры конструкций любительских АПП	96
4.4.1. Вальнебрания	96
4.4.2. Канада	96
4.4.3. США	99
4.4.4. Франция	102
4.4.5. Польша	102
4.5. Основы проектирования любительских АПП	103
4.5.1. Технические и конструктивные элементы	103
4.5.2. Анализ осевых и тангенциальных моментов	104
4.5.3. Выбор схемы складки воздушной подушки и интент- тента воздушной системы	105
4.5.4. Выбор тангенциального момента	109
4.5.5. Определение расположения кабеля подвески и вер- тегов конструкции	113
4.5.6. Анализ нагрузок на элементы конструкции	116
4.6. Конструирование любительских АПП	117
4.6.1. Материалы, крепеж, технология изготовления	117
4.6.2. Конструкция и расчет прочности корпуса	121
4.6.3. Конструкция и расчет передка мачты	123
4.6.4. Конструкция подъемного замка и гибкого огра- ды воздушной подушки	124
4.6.5. Конструкция ручного устройства	125

Еще Вещь

Модели и любительские суда на воздушной подушке

Редактор А. Е. Дубов, Художественный редактор С. П. Андреев, Технические редакторы
А. П. Мещеряков, Е. С. Файлова, Корректоры Э. Н. Степанова, Художник С. С. Зайцевичев

198 № 95

Сдано в набор 04.02.82. Подписано в печать 04.03.82. Формат
60x90. Бумага офсетная. М. П. Гармашев, автор-редактор.
Пространство: Руб. вкл. д. 82, 200, вкл. вкл. 8,00. Руб.-дкл. с.
82. Тираж 45 000 экз. Изд. 29 2/8-82. Зав. № 214. Цена 20 коп.
Издательство «Связьпресс», 19800, Ленинград, кв. Тополя, 6.
Депозитная копия в фонд № 2 Госиздата по распоряжению органов
Трудового Кооператива Ленинградского областного комитета
«Советский клуб» кв. Емельяно Соловьевой Советского рай-
она при Государственном комитете СССР по делам изобре-
тений, изобретений и патентов. 19802, г. Ленинград,
Д-80, Невский проспект, 28.