Маломерные суда на подводных крыльях: история, современность и перспективы

В ГК SEA TECH считают малотоннажное судостроение отдельной важной отраслью промышленности, заслуживающей большего внимания со стороны как государства, так и частного инвестора. Особенно это касается высокотехнологичной продукции – малых скоростных судов всех типов поддержания, быстрых, экономичных и маневренных. Отдельной группой стоят суда на подводных крыльях.

П. Ежов


Фото: КБ «Ситех»

Идея СПК началась с итальянца Энрико Форланини (1906 год), была развита немцем Гансом фон Шертелем и подхвачена фирмой Boeing (США). В СССР работы с ПК велись в ЦМКБ «Алмаз», ЦКБ по СПК, Зеленодольским ПКБ.

В Горьком (ЦКБ по СПК) под руководством выдающегося инженера Ростислава Евгеньевича Алексеева появились СПК «Волга», «Ракета», «Метеор» и др. Советскими энтузиастами проводились эксперименты с подводными крыльями, устанавливаемыми на готовые лодки типа «Казанка», «Прогресс» и т.д.

В 90-х годах нижегородец Валентин Волков разработал крыльевую схему «утка», впоследствии примененную на катерах «Сокол», «Марлин» и СПК пр. 03830.

В современной России СПК в основном представлены судами свыше 20 м: «Валдай», «Метеор-2020», катамараны «Сарма» и «Селенга». В сегменте малых судов остаются катера «Волга», «Дельфин», «Сагарис».

За рубежом рынок малых СПК (5–24 м) активно растет, особенно в Европе и Китае. Технологии подводных крыльев все чаще сочетаются с электродвижением. Шведская CANDELA – лидер в производстве экологичных электрокатамаранов на ПК. Подобные «зеленые» суда работают не только на внутригородских маршрутах, но и осваивают более серьезные водные пространства, как крупнейший в мире катамаран на электродвижении от Incat. Рост цен на топливо и потребность в быстром увеличении региональных скоростных туристических перевозок, требования экологии и транспортной доступности ведут к потребности в оперативном создании и массовом производстве недорогих скоростных пассажирских судов. Ответом на новые вызовы могут стать технологии безэкипажных судов и подъемных подводных крыльев, в том числе с автоматическим управлением стабилизацией движения, которые пока слабо представлены в РФ. Малый флот может стать «самоходной моделью» в деле развития отечественных знаний и технологий АУПК.


Фото: candela.com

Важно отметить, что для развития отрасли необходимы: совершенствование нормативной базы, развитие инфраструктуры, обновление экологических и других требований. Главные приоритеты — сохранение жизни и здоровья пассажиров, минимизация воздействия на окружающую среду, ускорение инновационного развития.


Фото: КБ «Ситех»

ГК SEA TECH прогнозирует рост интереса к малым скоростным судам не только в России, но и за рубежом, особенно для коммерческих перевозок.

Для удовлетворения прогнозных потребностей, в ближайшие годы понадобится решить проблемы создания эффективных движительных комплексов (типа «Арнесон»), компактных и легких электродвигателей, накопителей энергии, механизмов уборки крыла, надежной и недорогой автоматики управления глубокопогруженным крылом. ⚓

SEA TECH GROUP
www.seatech.ru
Реклама