

Motor Boating

1962. március, 130. old.

(Fordította: Surman Zsolt SRY)

A „Denison” megkapta szárnyait

A kísérleti hajóra felszerelték hordszárnyai a tavaszi vízrebocsátáshoz.

A Grumman Aircraft Engineering Corporation által, az Amerikai Egyesült Államok Tengerészeti Hatóságának megbízásából, fejlesztés alatt álló 90 tonnás, nyílt óceáni üzemre tervezett, HS „Denison” nevű szárnyashajójára a héten felszerelték a hordszárnyakat. A két, most felszerelt, oldalsó hordszárny súlya kb. 5 ½ tonna és ötvözött acélból készültek. A hordszárnyakat a teljesen alumínium szerkezetű hajótesthez csatolták az Oster Bay-i hajógyárban, ahol a hajó az idén tavaszra tervezett vízrebocsátására vár. A harmadik hordszárnyat a hajó tat-részére rögzítik majd, közvetlenül a vízrebocsátás előtt⁽¹⁾.

A HS (Hydrofoil Ship, *hordszárnyas hajó*) „Denison” elsősorban kutatási célokat szolgál. A vízrebocsátás, és a kísérletsorozat lefolytatása után azonban a Tengerészeti Hatóság a hajót bérbe adja a Grace Lines cégnek, akik személyszállító hajóként fogják üzemeltetni a floridai Eveglades kikötője és a Bahama-szigetek között. A hajó körülbelül 60 utas szállítására lesz képes.

A tervek szerint a hajóra szerelt, a repülőgépek szárnyaihoz hasonló elveken működő víz alatti hordszárnyakon, a haladási sebesség növekedésével egyre nagyobb felhajtóerő keletkezik. Amikor már az így keletkezett emelő-erő elegendő nagyságú lesz, a hajótest kiemelkedik a vízfelszín fölé. Így a hajótesten nem keletkezik súrlódási ellenállás, és ez által a hagyományos hajóknál lényegesen nagyobb sebesség elérésére lesz képes.

A jelenlegi hordszárnyrendszert alkalmazva a beépített 18,000, lóerős tengeri üzemre átalakított, gázturbinás meghajtással a hajó 60 csomó sebességet érhet el. A későbbiekben kerül sok a 90 csomós sebesség elérésére képes hordszárnyak kifejlesztésére.⁽²⁾



A Long Island-i Oyster Bay hajógyár munkásai daru segítségével emelik helyére a „Denison” hordszárnyait.

Az archiváló megjegyzései:

(1) A Grumman/Marad „Denison” kísérleti hajó hordszárny rendszere három fő elemből állt. A két oldalsó-, fő- hordszárnyból, amik a felhajtó erő nagyrészét termelték, valamint a hajó tatjánál felszerelt hátsó, kisebb hordszárnyból, amibe integrálták a „Z” hajtóműves meghajtórendszert is. Mivel mindhárom hordszárny felhatható kivitelű, a hátsó meghajtó-, és kormányrendszerrel kombinált hordszárny igen bonyolult szerkezetű lett.

(2) A hajó 60 csomós (111 km/h) sebessége is nagyon jelentős, és eltűzöttnek tűnik, mivel ilyen sebességnél a felszín áttörő rendszerű hordszárnyakon már nagyon jelentős, károsító kavitációs erózió alakul ki. A 90 csomó (166 km/h) sebesség pedig csak szuperkavitáló szárnyszelvény alkalmazásával érhető el.

♣ ARCHIVÁLTA: SRY 2014.09.07. ♣ www.sry.atw.hu ♣

