**(FSR-ECO)**

Автор - [Матвеев Игорь](http://rrteam.narod.ru)

Такой вопрос возник не на ровном месте, а в связи с тем, что за два года лагерь Экошников четко разделился на две категории. Первая осталась привержена к классической схеме лодки, другая стала экспериментировать с аэродинамикой корпуса и достигла довольно значительных успехов в своем направлении.



К представителям первой группы можно отнести спортсменов из Польши и Чехии, которые достигают великолепных результатов на классике. В то же время Joerg Mrkwitschka из Германии разработал свою концепцию корпуса, которая частично использует режим полета в области экрана и тем самым уменьшает смоченную поверхность, а значит и гидродинамическое сопротивление.

Казалось бы, чего проще - путь понятен, повторение не представляет больших сложностей, но... В то время, когда аккумуляторы были "маленькие" и скорости - соответственно,то главной задачей было "как можно быстрее ехать", и использование аэродинамической разгрузки корпуса давало приличный выигыш в сопротивлении движению, невзирая на все прочие минусы от этого. Но аккумуляторы потихоньку набирали емкость и энергии для движения в течении 5-ти минут стала примерно в полтора раза больше. Соответственно скорости тоже возросли, и как ни странно, главной проблемой стало надежное прохождение поворотов с минимальной потерей времени!



Так как гонка есть гонка и в ней приходится обгонять, то пересечение следа от впереди идущей модели - явление неизбежное. Это может принести много неприятностей обгоняющему, если его лодка не успела надежно зацепиться за воду при входе в поворот. Выглядит это как "проскок" далеко за буй, или резкий разворот вокруг носа на 180 и более градусов. Так что получается, что без сбрасывания "газа" сделать надежный поворот на "летающей" лодке просто невозможно...

Если взять результаты последнего чемпионата европы, то на первом месте находится Joerg, а второе и третее заняты спортсменами, которые используют неширокие и достаточно высокие корпуса. Так что сейчас отдать однозначное предпочтение какому либо направлению весьма сложно, думаю что здесь необходим разумный компромисс. Но учитывая сложность настройки и отладки чисто "летающего" корпуса, его зависимость от ветра и собственно некоторую сложность изготовления - я бы не советовал слишком углубляться в это направление. Потому как реально отлаженного корпуса кроме как у Joerg-а я так и не увидел. Сейчас в каталогах есть похожие "летающие" лодки, но поверте мне на слово - это совсем не те модели, которые легли в их основу как прототип, хотя, конечно и на них можно неплохо гоняться.

Может быть, если NAVIGA увеличит продолжительность гонки до 7-8 минут (а разговоры об этом идут уже год) с 2001 года, то "полет" снова приобретёт актуальное значение.

В заключении хочу подвести итог ко всему сказанному и посоветовать тем, кто всетаки возьмется за изготовление своего корпуса - не делайте его шире 200 мм на транце, потому как 230мм уже хватает для выполнения полной петли Нестерова... :-)