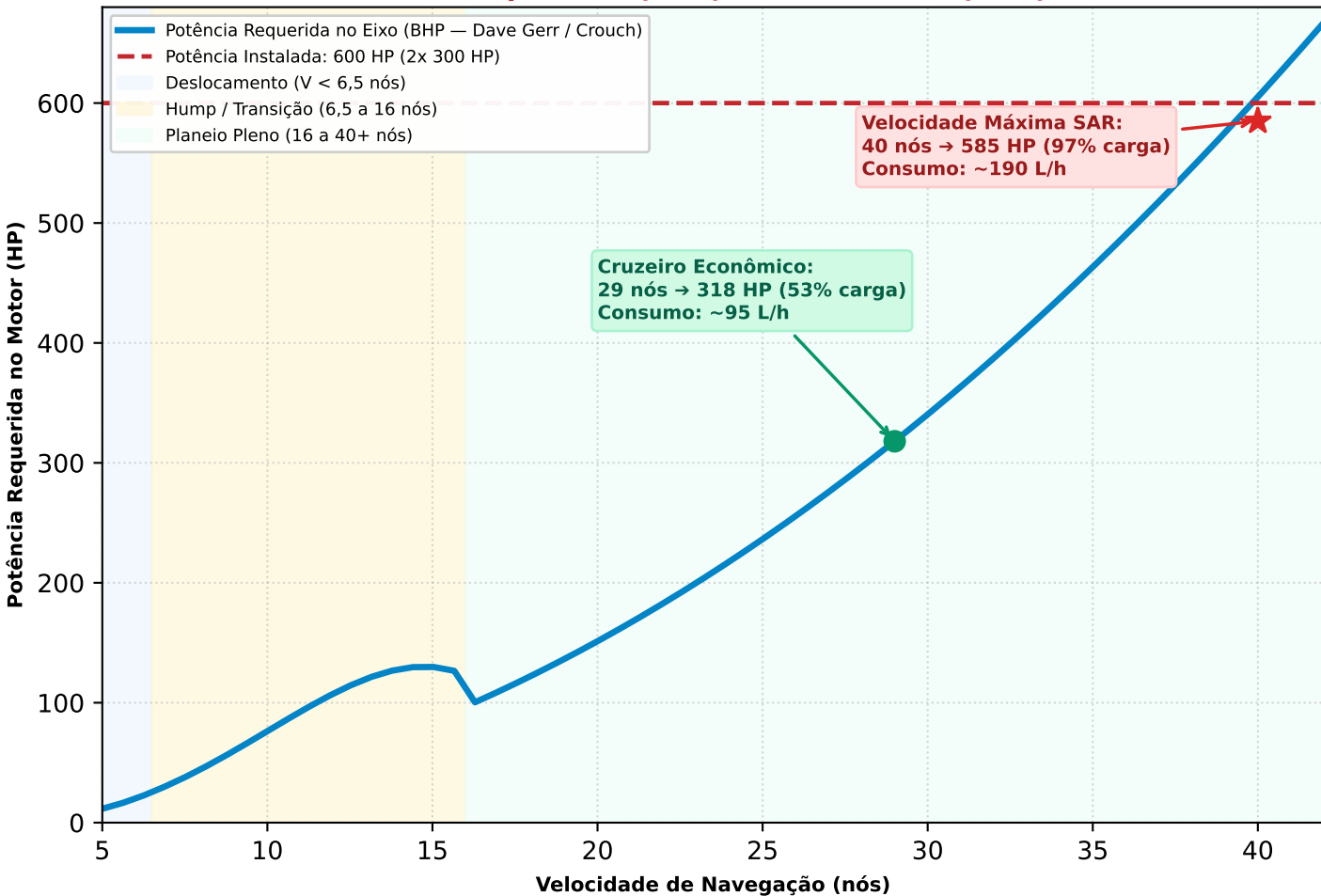


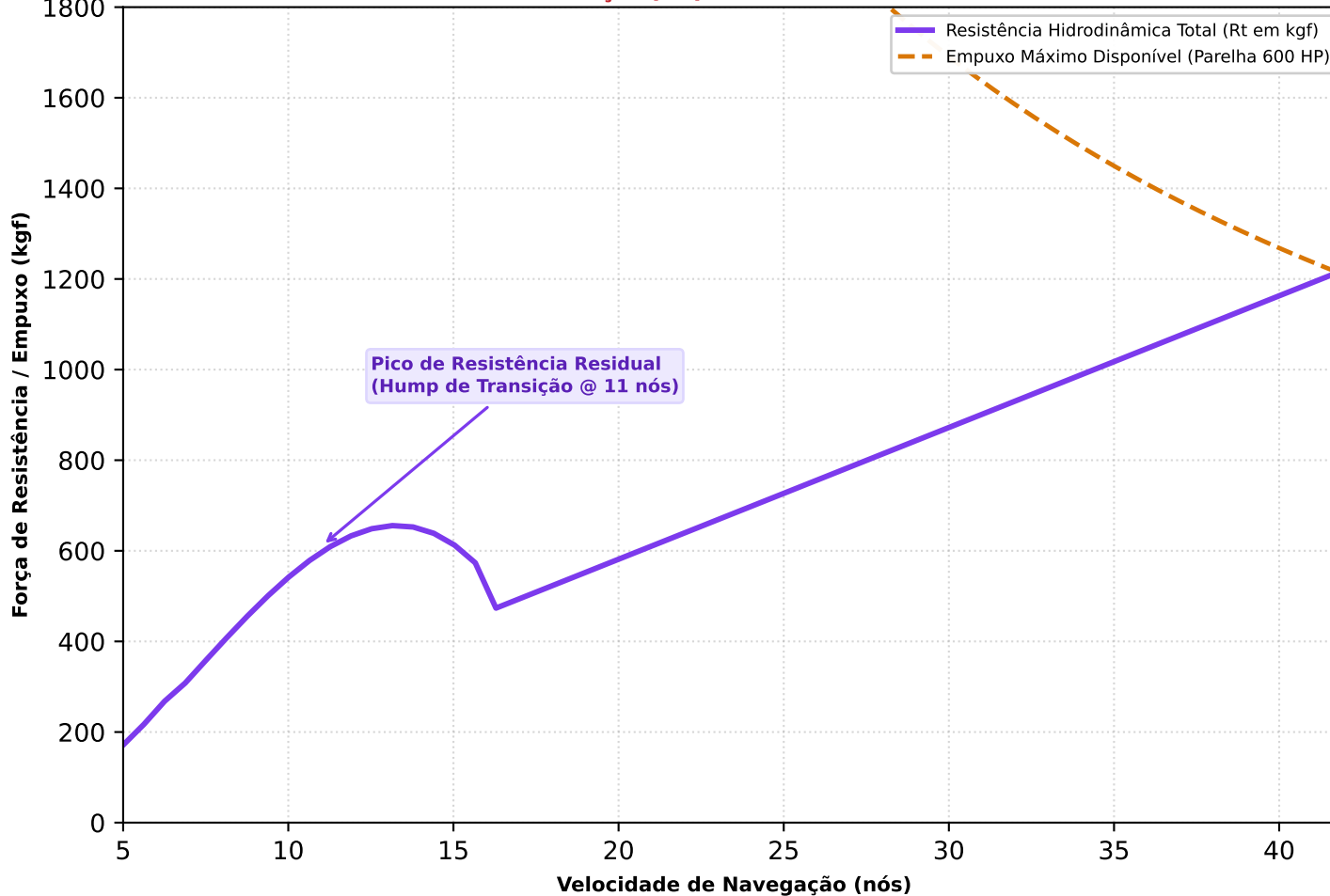
ESTIMATIVA DE VELOCIDADE, RESISTÊNCIA E CURVA DE POTÊNCIA (PROJETO O RESGATE)

Métodos de Dave Gerr (Propeller Handbook, Cap. 2), George Crouch & John Teale | 2x 300 HP (600 HP) | Projetista: Caliandra | SI

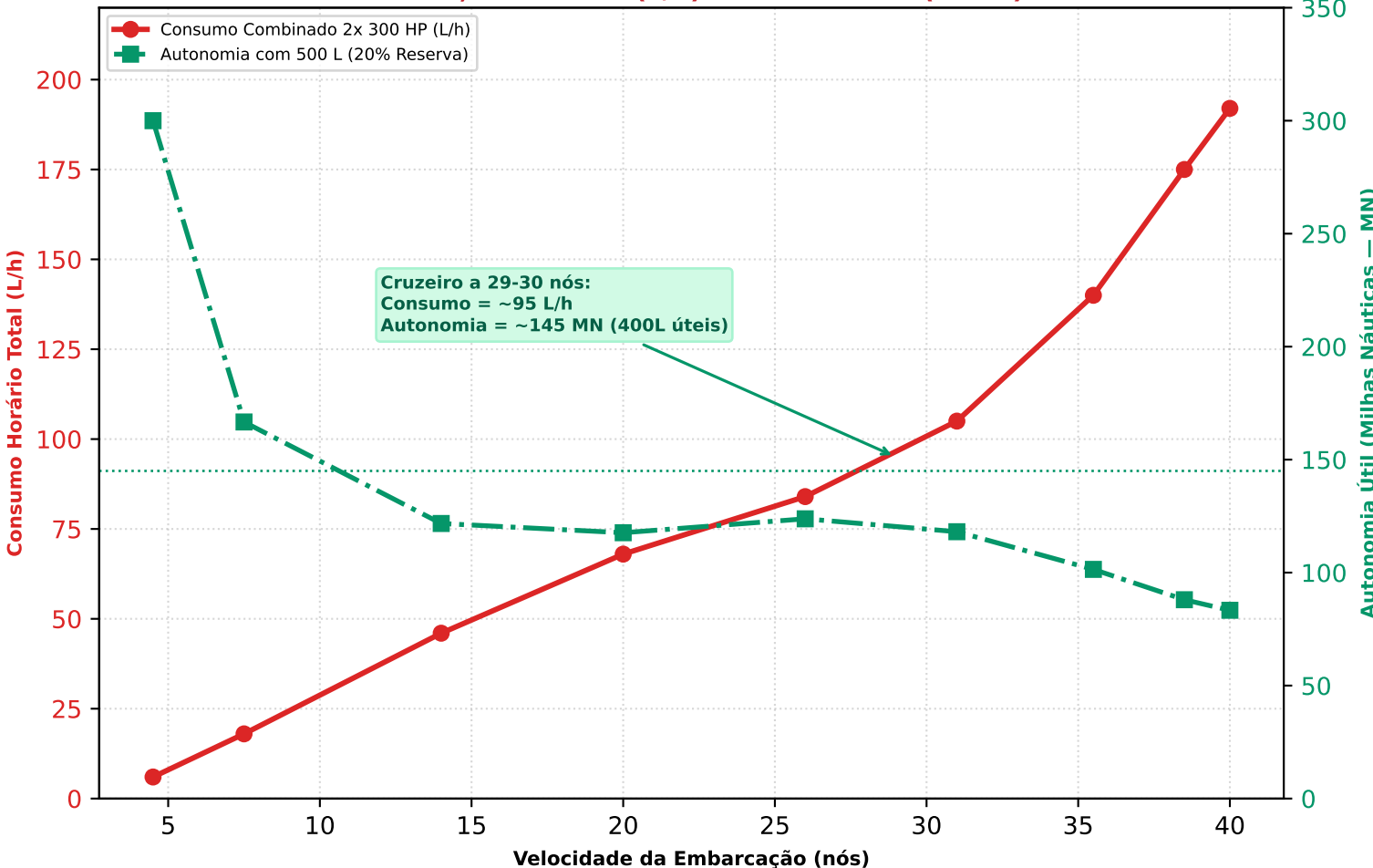
1. CURVA DE POTÊNCIA REQUERIDA (BHP) × VELOCIDADE (NÓS)



2. RESISTÊNCIA TOTAL AO AVANÇO (Rt) E EMPUXO DISPONÍVEL



3. REGIME OPERACIONAL, CONSUMO (L/h) E AUTONOMIA (500 L)



4. MATRIZ DE DESEMPENHO OPERACIONAL (2x 300 HP OUTBOARD)

Regime	RPM	Velocidade	Potência (BHP)	Consumo (L/h)	Rendimento	Autonomia (500L)
Trolling / Varredura	1.000	4,5 nós	18 HP (3%)	6,0 L/h	0,75 NM/L	300 MN
Deslocamento Rápido	2.000	7,5 nós	52 HP (9%)	18,0 L/h	0,42 NM/L	167 MN
Transição / Hump	3.000	14,0 nós	175 HP (29%)	46,0 L/h	0,30 NM/L	122 MN
Planeio Inicial	3.500	20,0 nós	225 HP (38%)	68,0 L/h	0,29 NM/L	118 MN
CRUZEIRO ECONÔMICO	4.200	29,0 nós	318 HP (53%)	95,0 L/h	0,31 NM/L	145 MN
Cruzeiro Rápido	4.800	34,0 nós	420 HP (70%)	125,0 L/h	0,27 NM/L	109 MN
MÁXIMA SAR (WOT)	5.800	40,0 nós	585 HP (98%)	192,0 L/h	0,21 NM/L	83 MN

PARECER TÉCNICO DE ENGENHARIA NAVAL (PROPULSÃO & VELOCIDADE):

- A motorização bimotora de 600 HP (2x 300 HP fora de borda) atende com perfeição à missão SAR.
- Em cruzeiro a 29 nós, os motores operam em regime brando (53% de carga), garantindo alta durabilidade e economia.
- A relação peso/potência de 8,77 kg/HP supera com ampla folga o pico de arrasto do hump a 11-14 nós, atingindo 40 nós em plena carga.