



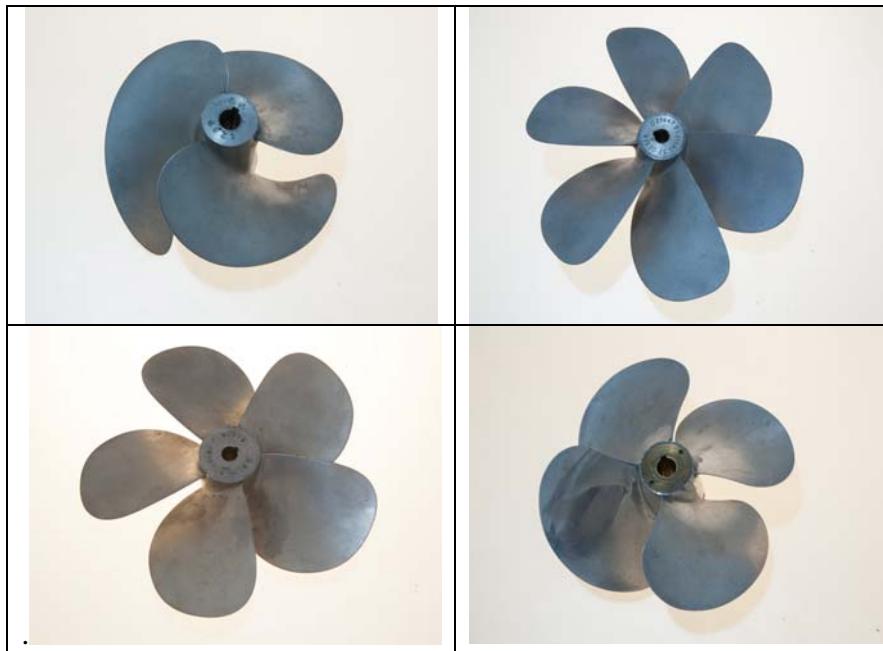
Consiglio Nazionale  
delle Ricerche

C. N. R. – I.N.S.E.A.N.  
Italian Ship Model Basin  
Via di Vallerano, 139 - 00128 ROMA  
Tel +39 06 502991 Fax +39 06 5070619  
[www.insean.it](http://www.insean.it)



## Dipendenza della ripetibilità dei risultati dei test di elica isolata dal numero di Reynolds.

*Analisi statistica su 627 punti sperimentali ottenuti con 4 diverse eliche*



**Agosto 2014**

**Alessandro Moriconi, Dr.  
Andrea Mancini, Eng.**

## INDICE

Sommario .....	3
Introduzione .....	3
I modelli testati.....	4
L'apparato sperimentale e la strumentazione adottata .....	5
Matrice di prova .....	6
Metodologia di prova .....	7
Elaborazione dei risultati .....	8
Analisi dei risultati .....	9
Conclusioni .....	18
Bibliografia .....	19
<b>APPENDICI.....</b>	<b>20</b>
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizioni 1 e 2) .....	21
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizioni 3 e 4) .....	22
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizioni 5 e 6) .....	23
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizioni 7 e 8) .....	24
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizioni 9 e 10) .....	25
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizione 11) .....	26
Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1282 .....	27
Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1317 .....	27
Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1364 .....	28
Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1590 .....	28
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (I pacchetto) .....	29
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (II pacchetto).....	30
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (III pacchetto).....	31
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (IV pacchetto) .....	32
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (V pacchetto).....	33
Appendice 3: Elaborazione dei dati sperimentali dell'elica 1282 (VI pacchetto) .....	34
Appendice 4: Elaborazione dei $K_T^*$ e $K_Q^*$ e calcolo delle deviazioni standard relativamente all'elica 1282 ( $Re \times 10^{-5} = 2,50$ e $5,00$ ) .....	35
Appendice 4: Elaborazione dei $K_T^*$ e $K_Q^*$ e calcolo delle deviazioni standard relativamente all'elica 1282 ( $Re \times 10^{-5} = 7,50$ e $10,00$ ) .....	36
Appendice 4: Elaborazione dei $K_T^*$ e $K_Q^*$ e calcolo delle deviazioni standard relativamente all'elica 1282 ( $Re \times 10^{-5} = 12,50 - 14,50$ e $15,00$ ).....	37
Appendice 5: Analisi dei dati sperimentali dell'elica 1282 a $Re \times 10^{-5} = 2,50$ e $5,00$ .....	38
Appendice 5: Analisi dei dati sperimentali dell'elica 1282 a $Re \times 10^{-5} = 7,50$ e $10,00$ .....	39
Appendice 5: Analisi dei dati sperimentali dell'elica 1282 a $Re \times 10^{-5} = 12,50$ e $14,50$ .....	40
Appendice 6: Deviazione standard dei coefficienti idrodinamici delle eliche 1282 e 1317 .....	41
Appendice 6: Deviazione standard dei coefficienti idrodinamici delle eliche 1364 e 1590 .....	42

## Sommario

Secondo quanto previsto dall'attuale normativa europea per la determinazione dell'incertezza di misura [1], oltre ad individuare i coefficienti di sensibilità mediante ad esempio prove OFAT (one factor a time), è necessario stimare la ripetitività intrinseca del sistema di misura così da valutare l'influenza dei parametri non sotto controllo. Obiettivo del presente Rapporto Tecnico è mostrare come la ripetitività dei risultati ottenuti in una prova di elica isolata dipenda dal numero di Reynolds a cui è stata eseguita. In particolare l'esecuzione di un cospicuo numero di misure (627 punti sperimentali) su 4 eliche con caratteristiche geometriche diverse, ha mostrato che, al crescere del numero di Reynolds, il coefficiente di variazione relativo alle misure di coppia e di spinta, nonché la deviazione standard dei coefficienti idrodinamici  $K_Q$  e  $K_T$ , diminuiscono con andamenti generalmente ben approssimabili con funzioni razionali del tipo  $kx^{-\alpha}$ .

I risultati ottenuti mostrano che, quando il numero di Reynolds raggiunge i 750.000, le deviazioni standard delle misure di coppia e di spinta scendono intorno allo 0,5% delle misure effettuate, e quelle di  $K_T$  e  $K_Q$  scendono intorno a 0.001, che, nel peggiore dei casi analizzato, è anch'esso circa lo 0,5% del valore medio.

Tale risultato fornisce utili indicazioni per l'individuazione del numero minimo di Reynolds a cui è opportuno effettuare prove di elica isolata all'Insean.

## Introduzione

Associare ad una misura l'accuratezza con cui essa viene fornita, è ormai una prassi consolidata in tutto il mondo scientifico e non; la metodologia con cui questa viene valutata però non è ancora uniformemente codificata. Alla fine del secolo scorso era consuetudine usare le linee guida suggerite da Coleman e Steele [2] che prevedevano una netta separazione tra due tipi di errori: quelli sistematici o di Bias e quelli casuali o di Precisione. Non a caso anche le procedure per il calcolo dell'incertezza relativa ai test di elica isolata descritte dalla 23<sup>a</sup> ITTC (2002) [3], utilizzavano tale metodologia. Successivamente la norma UNI CEI ENV 13005 [1] "Guida all'espressione dell'incertezza di misura" (traduzione italiana della norma internazionale ISO ENV 13005 "Guide to the expression of uncertainty in measurement - GUM), ha affiancato e spesso sostituito quanto previsto da Coleman e Steele.

Anche presso gli impianti sperimentali dell'Insean, in particolare nel laboratorio "Bacini Rettilinei", è ormai consuetudine utilizzare tali indicazioni per il calcolo dell'incertezza di tutte le misure eseguite, a differenza di come generalmente si procedeva in un recente passato. E' il caso ad esempio delle misure di coppia e di spinta durante i test di elica isolata, gli esperimenti necessari per la determinazione dei coefficienti idrodinamici di un'elica, la cui incertezza all'inizio del 2000 veniva stimata utilizzando appunto l'analisi di Coleman e Steele, come descritto nel Rapporto Tecnico "Analisi d'incertezza su prove di elica isolata a vari numeri di Reynolds" (Moriconi A., 2000) [4], mentre oggi si è più propensi a valutarla attraverso le norme internazionali suddette.

Uno dei fattori da calcolare per la valutazione dell'incertezza di una misura, e che spesso si rivela tra i più consistenti, è quello denominato "ripetibilità", che è fondamentalmente legato alla dispersione dei risultati ottenuti ripetendo più volte lo stesso esperimento, ovvero dipende dalla deviazione standard.

In un qualsiasi test idrodinamico la presenza di superfici che lavorano in zone di transizione, tra il regime laminare e quello turbolento, è ragionevolmente ciò che maggiormente aumenta l'instabilità delle misure. Anche in una prova di elica isolata ci sono superfici che lavorano in queste condizioni; il numero di Reynolds infatti aumenta in modo pressoché lineare all'aumentare della distanza dal mozzo, è perciò molto probabile che sulle pale coesistano il regime laminare e quello turbolento con interposta una zona più o meno vasta che lavora in un regime di transizione.

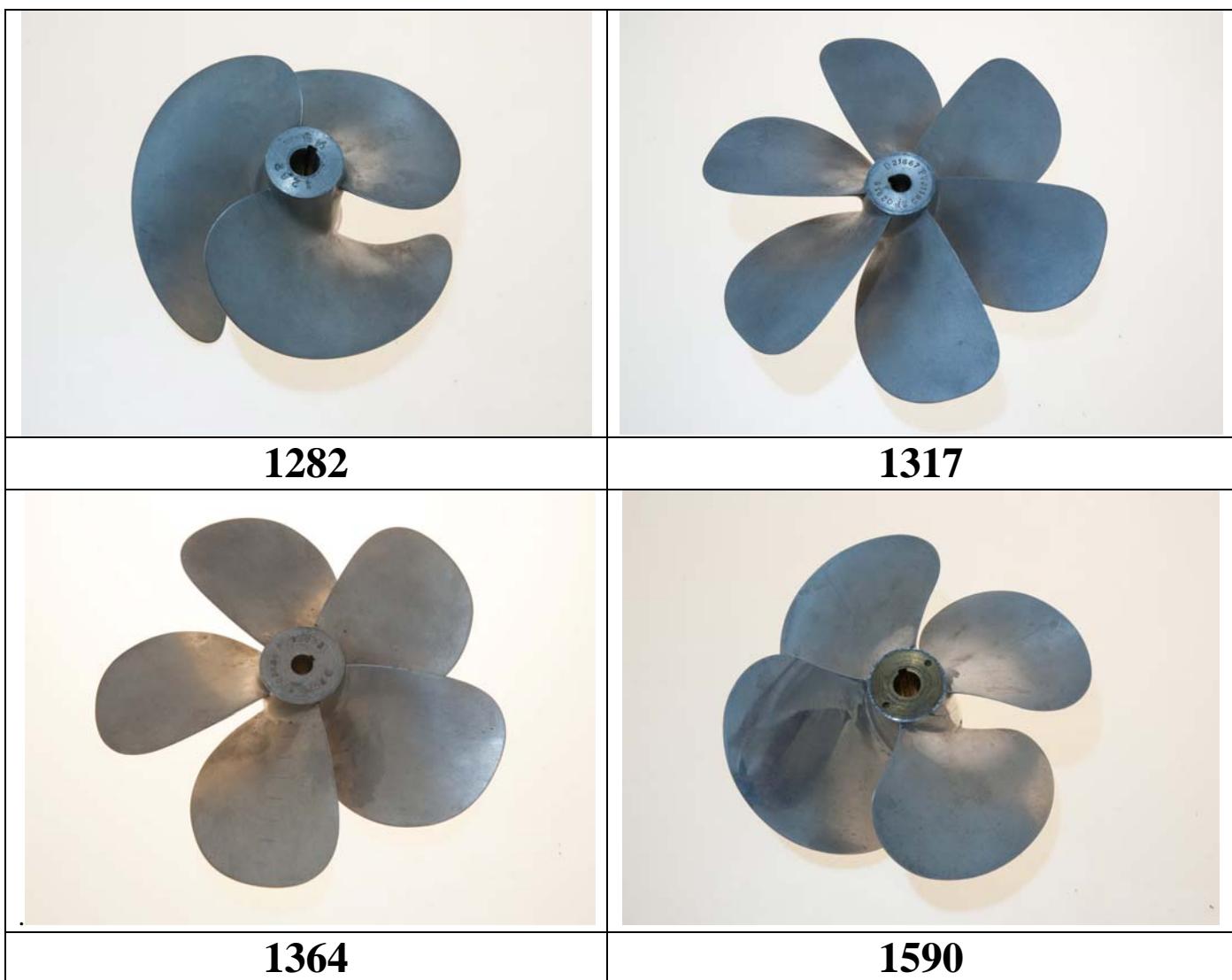
Al fine di ridurne l'effetto negativo responsabile dell'instabilità delle misure è opportuno far sì che tali zone di transizione si trovino il più vicino possibile all'asse di rotazione, laddove la

geometria stessa della pala e il disturbo del mozzo causano fenomeni di distacco e vorticità che inducono turbolenza a prescindere dal numero di Reynolds locale.

Prima di determinare quantitativamente l'incertezza con cui vengono forniti i risultati dei test di elica isolata all'Insean, lavoro a cui si rimanda in un prossimo futuro, è apparso opportuno analizzare quanto e come la ripetibilità dei risultati, ovvero la loro attendibilità, dipenda dal numero di Reynolds di esecuzione dei test, così da rafforzare e precisare quanto affermato nelle procedure ITTC che prevedono la loro esecuzione al numero di Reynolds più alto possibile, senza però fornire alcuna indicazione sul valore di Reynolds sotto al quale non è opportuno scendere se non al rischio di fornire risultati poco attendibili in quanto corredati da una banda d'incertezza percentualmente troppo elevata rispetto a quanto misurato.

## I modelli testati

Sono stati testati quattro diversi modelli di eliche, visibili in figura 1, due sinistre e due destre, aventi caratteristiche geometriche abbastanza diverse per numero di pale, diametro, passo e corda. Secondo la denominazione in uso in Istituto, le eliche sono identificate con i numeri 1282, 1317, 1364 e 1590. Tutte sono state costruite presso l'Insean e sono realizzate in una lega ottenuta in Istituto avente buone caratteristiche di tenacità e lavorabilità, tranne la 1590 che è realizzata in alluminio.



*Figura 1: le eliche testate*

La variabilità dei diametri D (da 123 a 217 millimetri), dei passi P (da 151 a 212 millimetri), delle corde  $C_{0,7R}$  al 70% del raggio (da 72 a 119 millimetri), del numero di pale Z (3,4,5 e 6), nonché del rapporto tra l'area sviluppata  $A_E$  e l'area del disco  $A_0$ , aumenta la generalità dei risultati ottenuti. La tabella 1 riassume le principali caratteristiche geometriche delle eliche sperimentate.

		<b>1282</b>	<b>1317</b>	<b>1364</b>	<b>1590</b>
		sx	dx	dx	sx
<b>Z</b>	-	3	6	5	4
<b>D</b>	m	0,123	0,217	0,200	0,146
<b>P</b>	m	0,162	0,212	0,151	0,193
<b>C<sub>0,7</sub></b>	m	0,119	0,072	0,079	0,096
<b>P/D</b>	-	1,315	0,977	0,755	1,323
<b>A<sub>E</sub>/A<sub>0</sub></b>	-	1,155	0,931	0,853	1,069
<b>C<sub>0,7</sub>/D</b>	-	0,967	0,332	0,395	0,658
<b>d/D</b>	-	0,230	0,183	0,210	0,238

Tabella 1: caratteristiche geometriche delle eliche testate.

## L'apparato sperimentale e la strumentazione adottata

Tutte le misure oggetto dell'analisi svolta sono state eseguite sul bacino rettilineo Pugliese dell'Insean (470m x 13.5m x 6.5m), provvisto di un carro dinamometrico in grado di raggiungere la velocità di 15 m/s con accelerazione regolabile e generalmente fissata a 1 m/s<sup>2</sup>.

Per le prove sono state utilizzate due diverse bilance con fondi scala diversi a seconda delle grandezze in gioco, ovvero a seconda del diametro e del passo dell'elica provata.



Figura 2: la bilancia H29 della Kempf & Remmers GMBH di Amburgo



Figura 3: la bilancia "Morini"

Quella con la portata più piccola, denominata H29 e realizzata della Kempf & Remmers GMBH di Amburgo e visibile in figura 2, ha un fondo scala di 400 N per la spinta e 15 Nm per la coppia;

l'altra, denominata Morini dal nome del suo costruttore e visibile in figura 3, è dotata di un dinamometro che ha 700 N come limite per la spinta e 40 Nm per la coppia.

La diversità degli strumenti utilizzati, non costituisce un limite alle considerazioni fatte in questo Rapporto Tecnico in quanto, come detto, non si è voluto quantificare in modo generale la ripetibilità delle misure in questo tipo di test, ma si è voluto solo qualitativamente definire la sua dipendenza dal numero di Reynolds; l'aver utilizzato diversi strumenti a seconda delle necessità, costituisce quindi un valore aggiunto alla generalità delle qualitative considerazioni finali, ancor più indipendenti dallo strumento utilizzato.

## Matrice di prova

Per ogni elica sono state provate 3 diverse velocità di avанzo, tranne per l'elica 1590, per la quale, per motivi di portata del dinamometro, ne sono state testate solamente 2. Ognuna di esse è stata inoltre testata fino a 7 numeri di Reynolds diversi, così da ottenere una maggiore affidabilità del fit finale.

Al fine di ottenere un numero di campioni congruo alle valutazioni statistiche, ogni condizione di prova è stata ripetuta 11 volte, per un totale di 627 punti sperimentali.

Le matrici di prova di ogni elica sono riassunte nelle seguenti tabelle:

		J		
		0,500	0,750	1,000
$Re \times 10^{-5}$	2,5	x	x	x
	5,0	x	x	x
	7,5	x	x	x
	10,0	x	x	x
	12,5	x	x	x
	14,5	x	-	-
	15,0	-	x	x

Tabella 2: matrice di prova dell'elica 1282

		J		
		0,400	0,600	0,800
$Re \times 10^{-5}$	2,5	x	x	x
	5,0	x	x	x
	7,5	x	x	x
	8,5	x	-	-
	10,0	-	x	x
	12,5	-	-	x

Tabella 3: matrice di prova dell'elica 1317

		J		
		0,250	0,375	0,500
$Re \times 10^{-5}$	2,5	x	x	x
	5,0	x	x	x
	7,5	x	x	x
	10,0	x	x	x
	11,0	x	-	-
	12,3	-	x	x

Tabella 4: matrice di prova dell'elica 1364

J		
	0,500	0,750
$Re \times 10^5$	2,5	x
	5,0	x
	7,5	x
	10,0	x
	12,0	-
	12,5	x
	14,0	x

Tabella 5: matrice di prova dell'elica 1590

## Metodologia di prova

Secondo quanto previsto dalle procedure ITTC [5], il numero di Reynolds delle prove di elica isolata è calcolato relativamente alla corda misurata alla frazione di raggio 0,7 ( $Re_{0,7R}$ ), in quanto generalmente è in questa regione che la pala ha la massima efficienza. La procedura utilizzata all'Insean per eseguire test di elica isolata ed ottenere le curve dei coefficienti idrodinamici

$$K_T = \frac{T}{\rho n^2 D^4} \text{ e } K_Q = \frac{Q}{\rho n^2 D^5} \quad (1)$$

in funzione della velocità di avanzo  $J=V_a/nD$ , prevede di far variare quest'ultima cambiando solo la velocità  $V$  del carro dinamometrico e mantenendo costanti i giri dell'elica  $n$ . Questa metodologia fa sì che  $Re_{0,7R}$  non cambi moltissimo tra  $J=0$  e il  $J$  massimo di prova, perché il vettore velocità di rotazione della corda a 0,7R è proporzionalmente molto più grande di quello della velocità di avanzamento  $V$ , quindi la loro somma è ben poco condizionata dal secondo addendo. Al fine delle valutazioni oggetto del presente studio, è stato però necessario mantenere costante  $Re_{0,7R}$  per tutti i  $J$  testati, costituendo esso il parametro a cui riferire i risultati ottenuti.

Sono stati quindi ricavati la velocità del carro e il numero dei giri, che indichiamo rispettivamente con  $V_{fix}$  e  $n_{fix}$ , necessari per ottenere  $J_{fix}$  e  $Re_{fix}$ , come i valori soluzione del sistema

$$\begin{cases} J_{fix} = \frac{V_{fix}}{n_{fix} D} \\ Re_{fix} = \frac{C_{0,7R} \sqrt{V_{fix}^2 + (0.7\pi n_{fix} D)^2}}{v} \end{cases} \quad (2)$$

dove  $J_{fix}$  e  $Re_{fix}$  sono la velocità di avanzo  $J$  e il numero di Reynolds  $Re_{0,7R}$  fissati per la prova,  $C_{0,7R}$  è la lunghezza della corda alla frazione 0,7 del raggio,  $D$  è il Diametro dell'elica e  $v$  è la viscosità cinematica dell'acqua alla temperatura di prova; da cui:

$$\begin{cases} n_{fix} = \frac{Re_{fix} v}{C_{0,7R} D \sqrt{J_{fix}^2 + (0.7\pi)^2}} \\ V_{fix} = J_{fix} n_{fix} D \end{cases} \quad (3)$$

Le diverse caratteristiche geometriche e quindi idrodinamiche delle eliche testate, nonché i limiti della strumentazione utilizzata e dell'impianto sperimentale, hanno fatto sì che per le 4 eliche non siano stati realizzati gli stessi numeri di Reynolds e le stesse velocità di avanzo.

Ogni condizione di prova ( $V_{fix}$ ,  $n_{fix}$ ), come detto, è stata ripetuta 11 volte, ognuna delle quali all'interno di diverse corse del carro dinamometrico; in ogni corsa, data la lunghezza dell'impianto sperimentale, è stato possibile ottenere fino a 7 rilievi utili.

In Appendice 1, a titolo di esempio, è riportata la Test Matrix relativa all'elica 1282. Così come previsto dalla procedura ITTC [5], i test sono stati eseguiti posizionando l'asse dell'elica ad un'immersione pari a 1.5 D.

I valori di coppia e di spinta sono stati ricavati depurando i valori lordi ottenuti con l'elica con i valori di taratura precedentemente misurati alle stesse condizioni sperimentali, ma con il solo mozzo, in modo da ottenere il solo contributo delle pale del propulsore.

## Elaborazione dei risultati

Per rendere omogenei i dati sperimentali, al fine di una loro comparazione, è stato necessario eseguire prima le seguenti operazioni:

1) I valori sperimentali ottenuti non potevano essere analizzati direttamente in quanto, in fase di testing, l'operatore non riesce a realizzare gli esatti valori  $V_{fix}$  ed  $n_{fix}$  definiti con la (3) e soluzioni del sistema (2). Questo ha comportato che  $Re_0$  e  $J_0$  (indicando da ora in avanti con pedice "0" tutti i valori sperimentali realizzati) non fossero esattamente quelli che si volevano sperimentare.

Mentre  $\Delta_{Re}=Re_0-Re_{fix}$  è percentualmente molto piccolo (al massimo intorno a 10<sup>-2</sup> % di  $Re_{fix}$ ) e quindi trascurabile,  $\Delta_J=J_0-J_{fix}$  in alcuni casi risulta dell'ordine dell'1% di  $J_{fix}$ . Si è reso quindi necessario correggere i valori ottenuti a  $J_0$ , riportandoli artificialmente al  $J_{fix}$  desiderato. Per eseguire questa operazione, sono stati calcolati i coefficienti adimensionali  $K_{T_0}$  e  $K_{Q_0}$  partendo da  $T_0$ ,  $Q_0$  e  $n_0$ , sono stati poi traslati ai  $J_{fix}$  secondo l'andamento delle corrispondenti curve di funzionamento dell'elica isolata, notoriamente polinomi di 5<sup>th</sup> grado, già archiviate nel data-base dell'Insean (Appendice 2), ed infine, approssimando come lineari queste curve nel piccolo intorno di  $J_{fix}$  di ampiezza  $\Delta_J$ , sono stati di nuovo resi dimensionali, utilizzando per questo il numero di giri  $n_T$  che avrebbe dovuto essere impostato per ottenere  $J_{fix}$  una volta nota  $V_0$ .

Ad esempio relativamente alla spinta, se

$$K_T = a_0 + a_1 J + a_2 J^2 + a_3 J^3 + a_4 J^4 + a_5 J^5 \quad (4)$$

è la curva archiviata nel data-base, allora

$$m_0 = a_1 + 2a_2 J_0 + 3a_3 J_0^2 + 4a_4 J_0^3 + 5a_5 J_0^4 \quad (5)$$

è il coefficiente angolare della retta tangente a detta curva nel punto di ascissa  $J_0$ , quindi, indicando con pedice "fix" i valori corrispondenti a  $J_{fix}$ , si ha che

$$K_{T_{fix}} = m_0 (J_0 - J_{fix}) + K_{T_0} \quad (6)$$

è il valore di  $K_T$  riportato al  $J$  desiderato secondo le ipotesi sopra espresse.

La spinta  $T_{fix}$  a  $J_{fix}$  sarà quindi data da:

$$T_{fix} = \rho n_T^2 D^4 K_{T_{fix}} \quad (7)$$

dove come detto  $n_T$  sono i giri esatti che l'operatore avrebbe dovuto impostare per realizzare  $J_{fix}$  una volta noto  $Re_0$ , ovvero:

$$n_T = \frac{Re_0 V_0}{C_{0,7R} D \sqrt{J_{fix}^2 + (0.7\pi)^2}} \quad (8)$$

Analoghe formule valgono per la coppia, ad eccezione della (7) che diventa:

$$Q_{fix} = \rho n_T^2 D^5 K_{Q_{fix}} \quad (9)$$

2) I test sono stati eseguiti in un periodo di tempo abbastanza lungo quindi le temperature di prova non sono tutte uguali. E' stato quindi anche necessario, per poterli analizzare, riportare alla stessa temperatura i valori di Coppia  $Q$  e di Spinta  $T$  ottenuti; per semplicità, e per minimizzare le approssimazioni, è stata scelta la temperatura media tra la massima e la minima misurate.

La procedura seguita per operare questa ulteriore correzione parte dal presupposto che in due esperimenti ideali, eseguiti a temperature diverse ma allo stesso numero di Reynolds, i valori di  $K_T$  e di  $K_Q$  sono, per loro natura, uguali.

Esprimendo quindi con l'asterisco le grandezze ottenute alla temperatura di riferimento e senza tutte le altre, si ha:

$$K_{T_0} = K_T^* \quad (10)$$

ovvero:

$$\frac{T_0}{\rho n_T^2 D^4} = \frac{T^*}{\rho^* n^* D^4} \quad (11)$$

Dato che la differenza percentuale tra  $\rho$  e  $\rho^*$  è, nei casi sperimentati, al più dell'ordine di  $10^{-2}$ , possiamo assumere  $\rho = \rho^*$  e quindi possiamo scrivere:

$$T^* = \left( \frac{n^*}{n_T} \right)^2 T_0 \quad (12)$$

e con analoghe considerazioni

$$Q^* = \left( \frac{n^*}{n_T} \right)^2 Q_0 \quad (13)$$

Ma dalla (3), dato che  $J_{fix} = J^*$  e che per le ipotesi fatte possiamo assumere  $Re_0 = Re^*$ , si ha:

$$\frac{n^*}{n_T} = \frac{v^*}{v_0} \quad (14)$$

per cui:

$$T^* = \left( \frac{v^*}{v_0} \right)^2 T_{fix} \quad Q^* = \left( \frac{v^*}{v_0} \right)^2 Q_{fix} \quad n^* = \left( \frac{v^*}{v_0} \right)^2 n_T \quad (15)$$

sono i valori di spinta, coppia e giri ottenuti con la (7), la (9) e la (8), definitivamente trasportati ai  $J_{fix}$  desiderati e alle temperature di riferimento.

Infine

$$K_T^* = \frac{T^*}{\rho n^* D^4} \quad K_Q^* = \frac{Q^*}{\rho n^* D^5} \quad (16)$$

sono i singoli coefficienti idrodinamici.

In Appendice 3 e 4, a titolo di esempio, sono riportate le elaborazioni dei valori sperimentali secondo quanto descritto nel presente paragrafo, relativamente all'elica 1282; i valori di  $K_Q^*$ , come di consueto, sono stati moltiplicati per 10, al fine di renderli rappresentabili nello stesso grafico dei  $K_T^*$ .

## Analisi dei risultati

I valori di spinta e di coppia ottenuti con la (15) sono stati analizzati al fine di ottenere l'andamento, al variare del numero di Reynolds, del coefficiente di variazione  $c_v$

$$c_v = \frac{\sigma}{\mu} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^N (x_i - \mu)^2}{N}} \quad (17)$$

dove  $\sigma$  è la deviazione standard e  $\mu$  è la media.

In Appendice 5, a titolo di esempio e relativamente all'elica 1282, è riportata l'analisi eseguita a tutte le velocità di avано  $J$  ed a tutti i numeri di Reynolds  $Re$  testati.

Le figure che seguono mostrano gli andamenti di questi indici di dispersione per tutte le quattro eliche testate, approssimabili con delle funzioni di tipo  $kx^{-\alpha}$ . E' evidente la diminuzione del coefficiente di variazione  $c_v$  al crescere del numero di Reynolds.

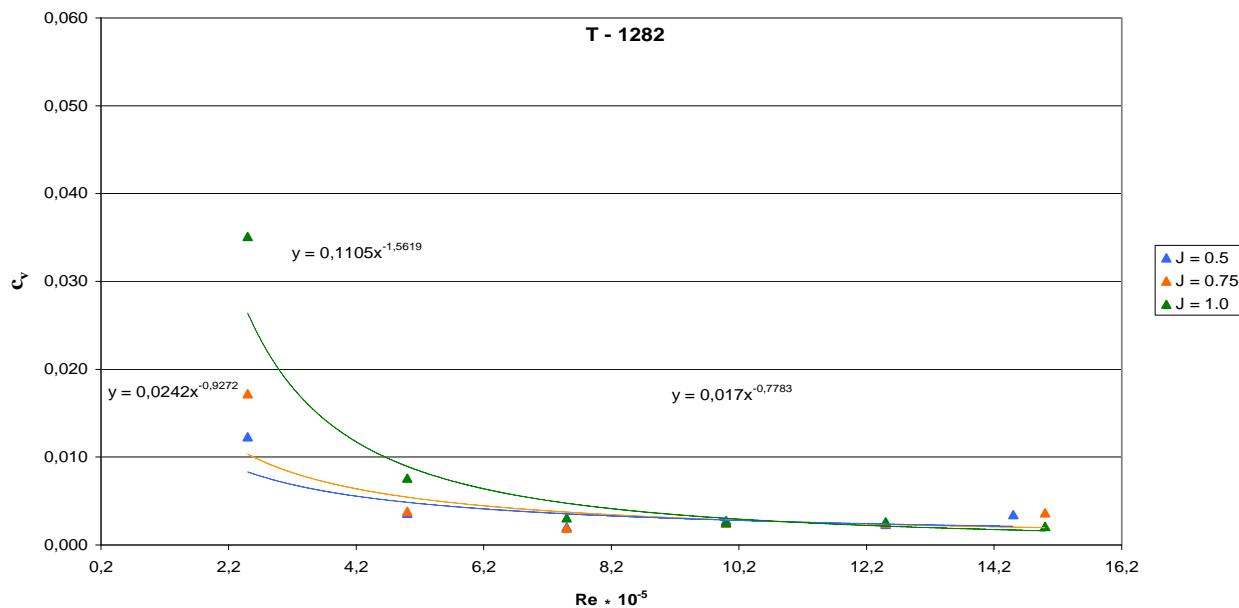


Figura 4: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Spinta ottenuti con l'elica 1282 a tre diversi  $J$ .

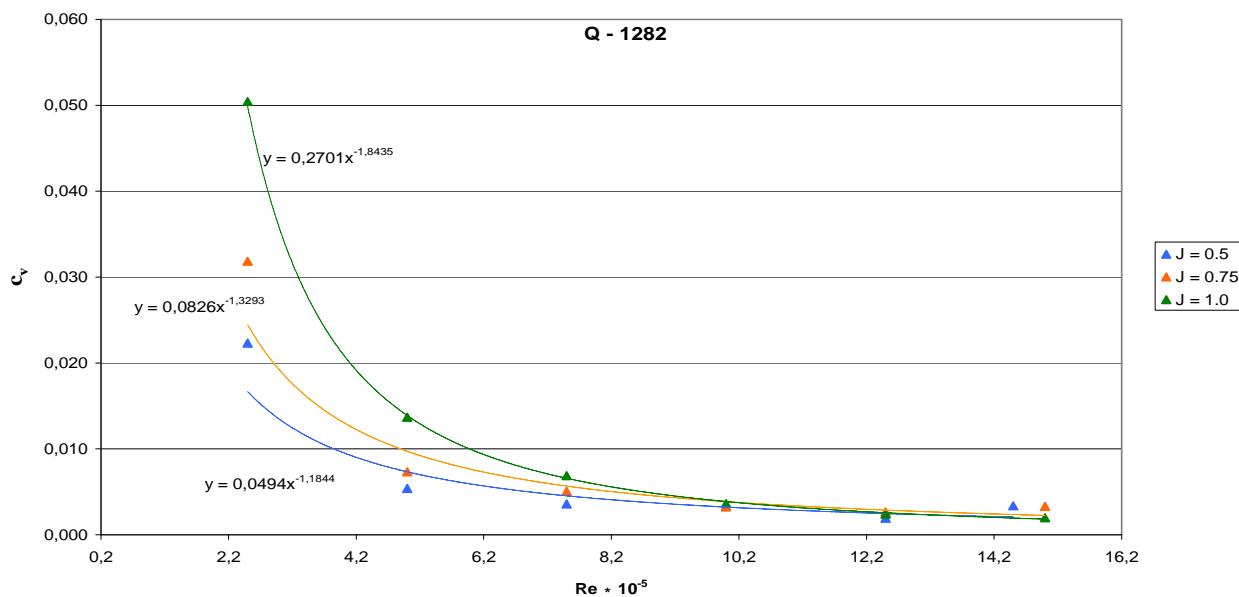


Figura 5: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Coppia ottenuti con l'elica 1282 a tre diversi  $J$ .

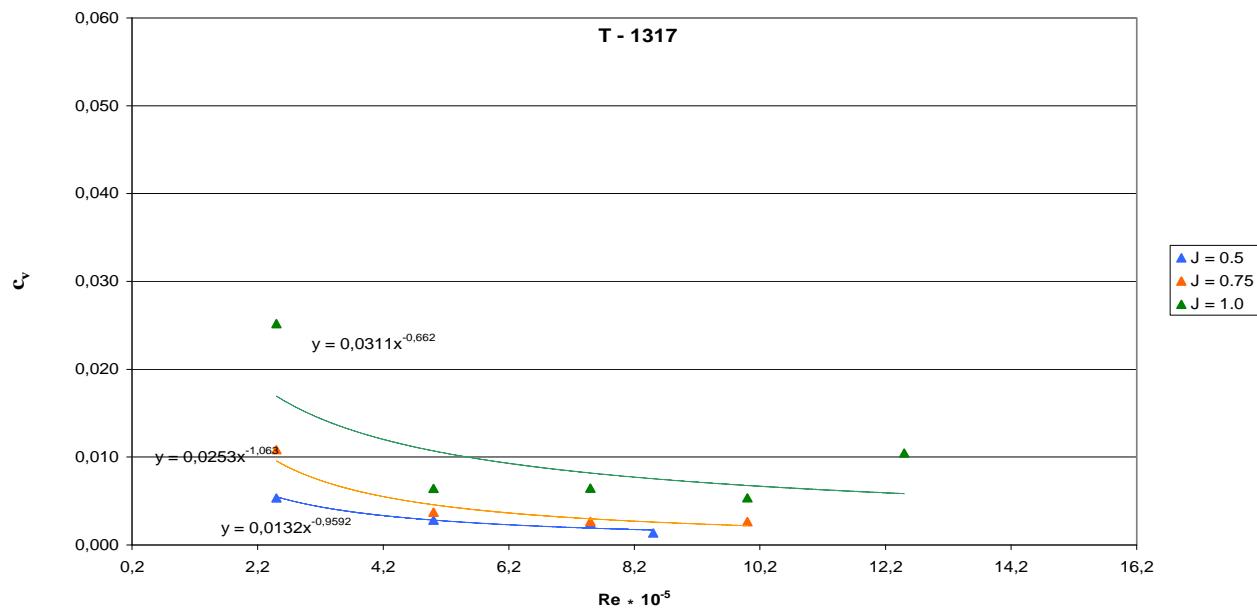


Figura 6: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Spinta ottenuti con l'elica 1317 a tre diversi  $J$ .

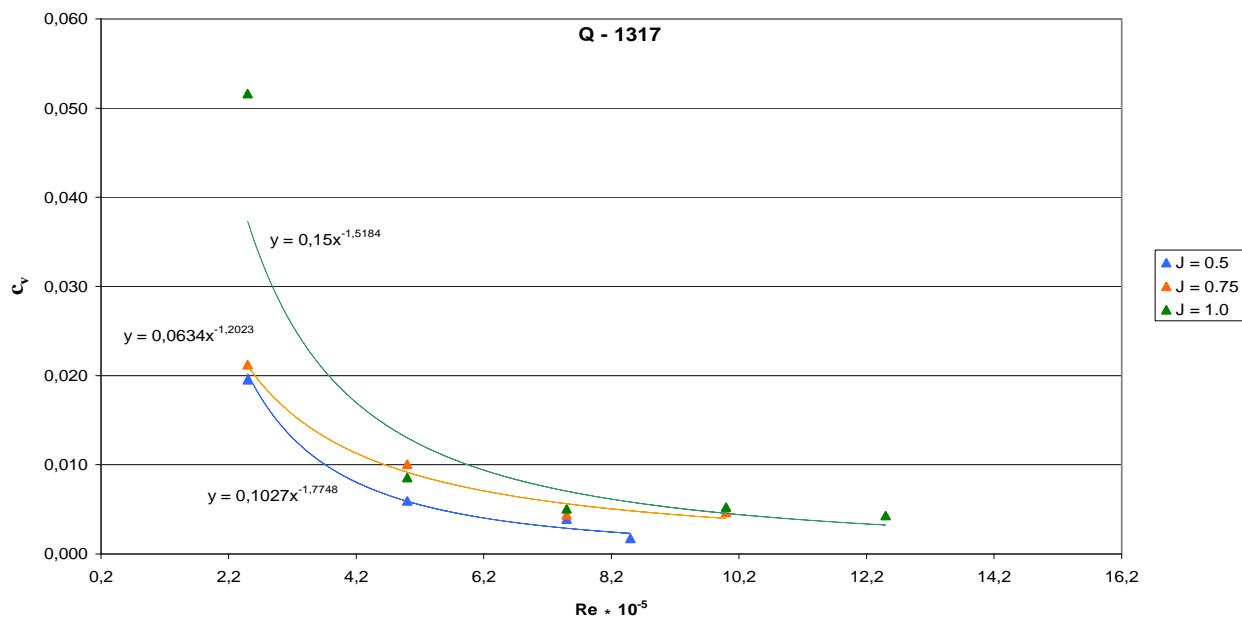


Figura 7: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Coppia ottenuti con l'elica 1317 a tre diversi  $J$ .

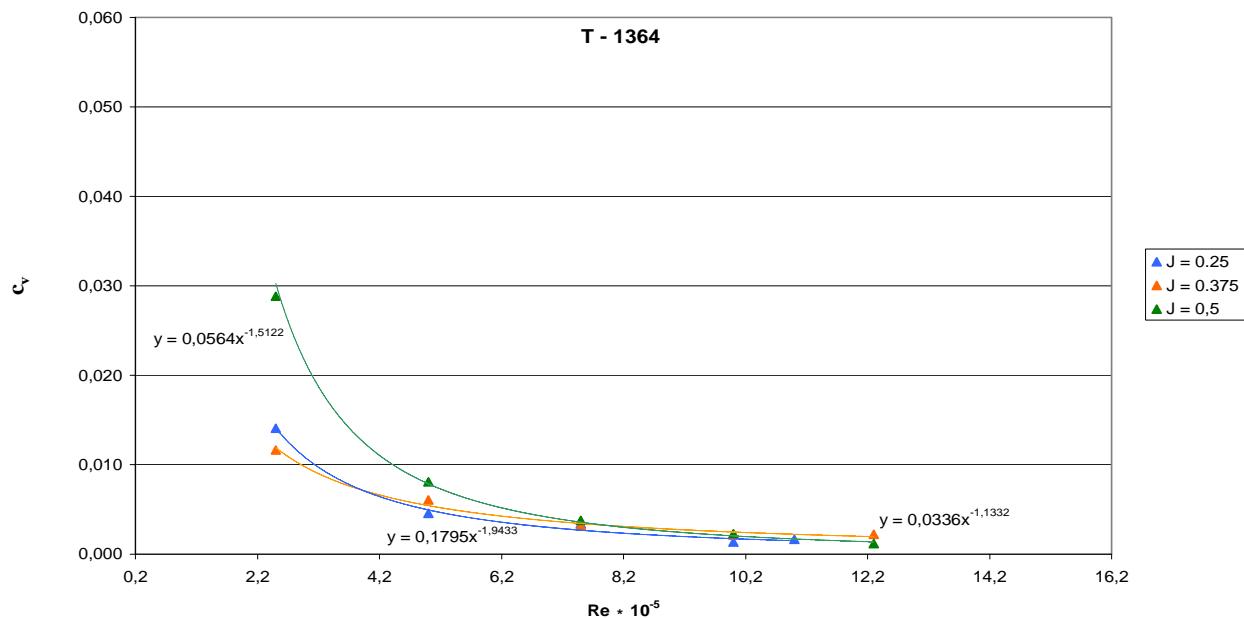


Figura 8: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Spinta ottenuti con l'elica 1364 a tre diversi  $J$ .

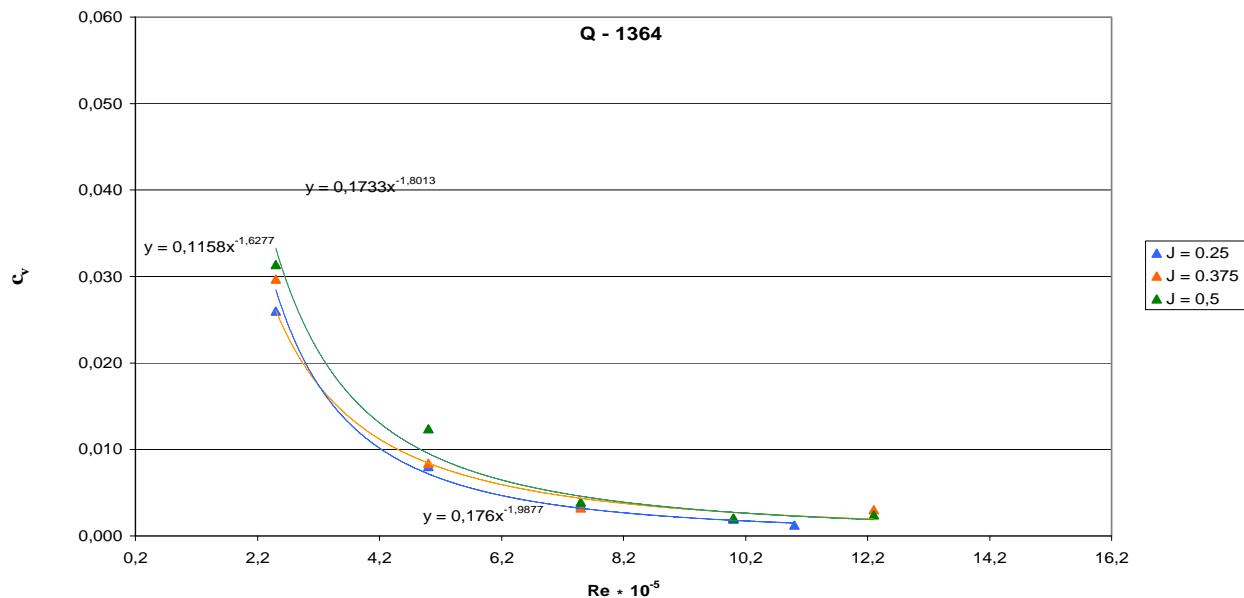


Figura 9: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Coppia ottenuti con l'elica 1364 a tre diversi  $J$ .

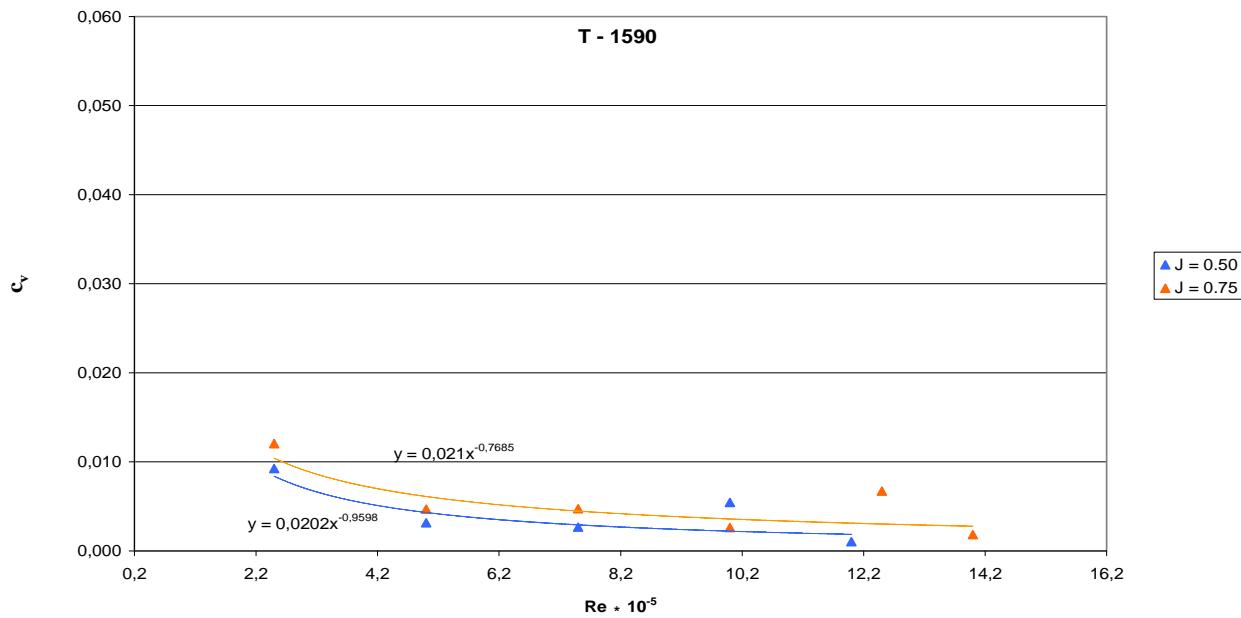


Figura 10: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Spinta ottenuti con l'elica 1590 a due diversi  $J$ .

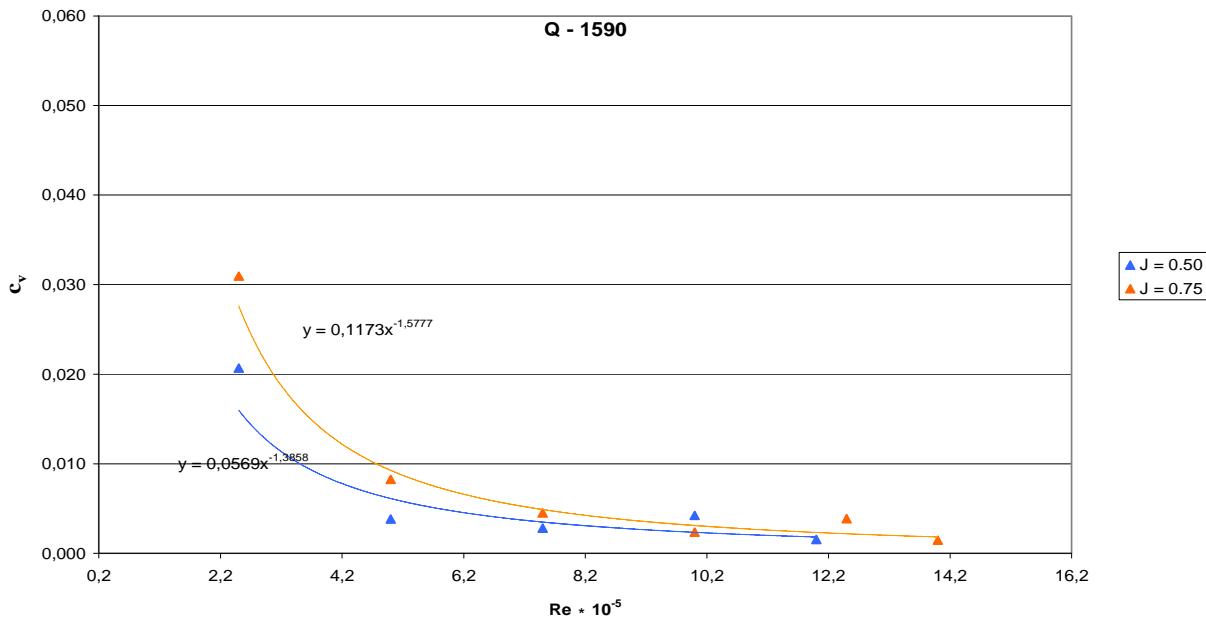


Figura 11: Andamento del coefficiente di variazione dei valori di Coppia ottenuti con l'elica 1590 a due diversi  $J$ .

Le figure 12 e 13 rappresentano in un unico grafico tutti i valori di  $c_v$ , a prescindere da  $J$ , rispettivamente dei dati delle spinte e delle coppie, approssimati con ulteriori funzioni razionali una per ogni singola elica.

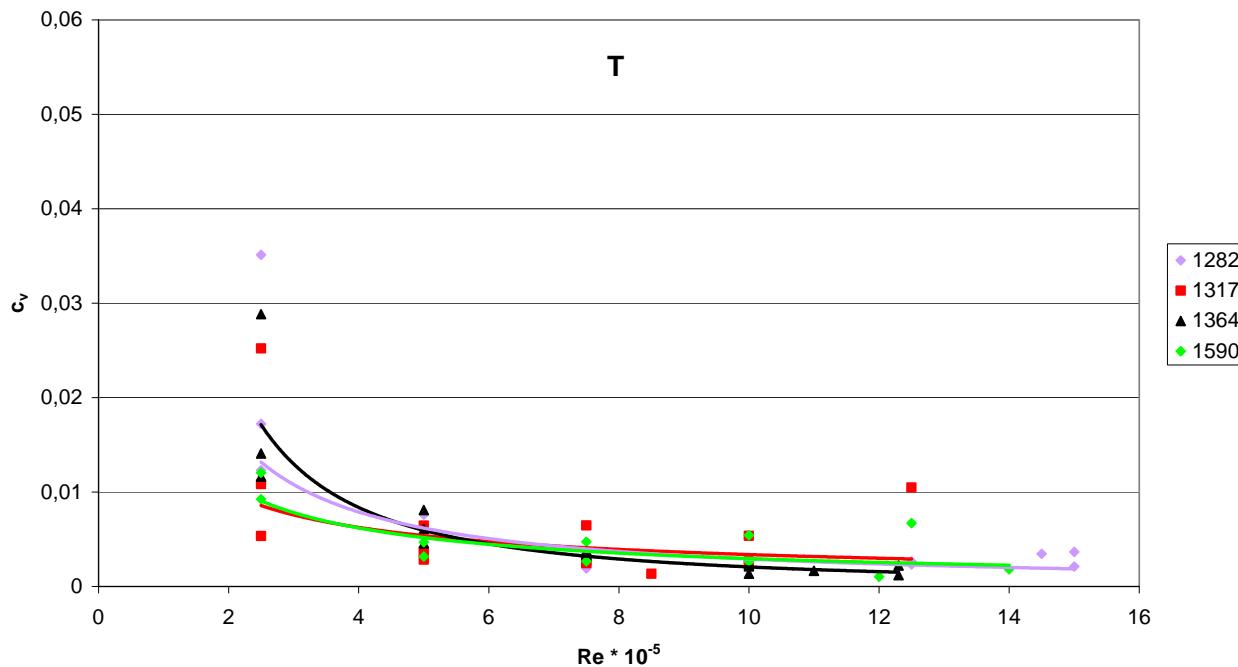


Figura 12: Andamento dei coefficienti di variazione delle Spinte di tutte le eliche testate.

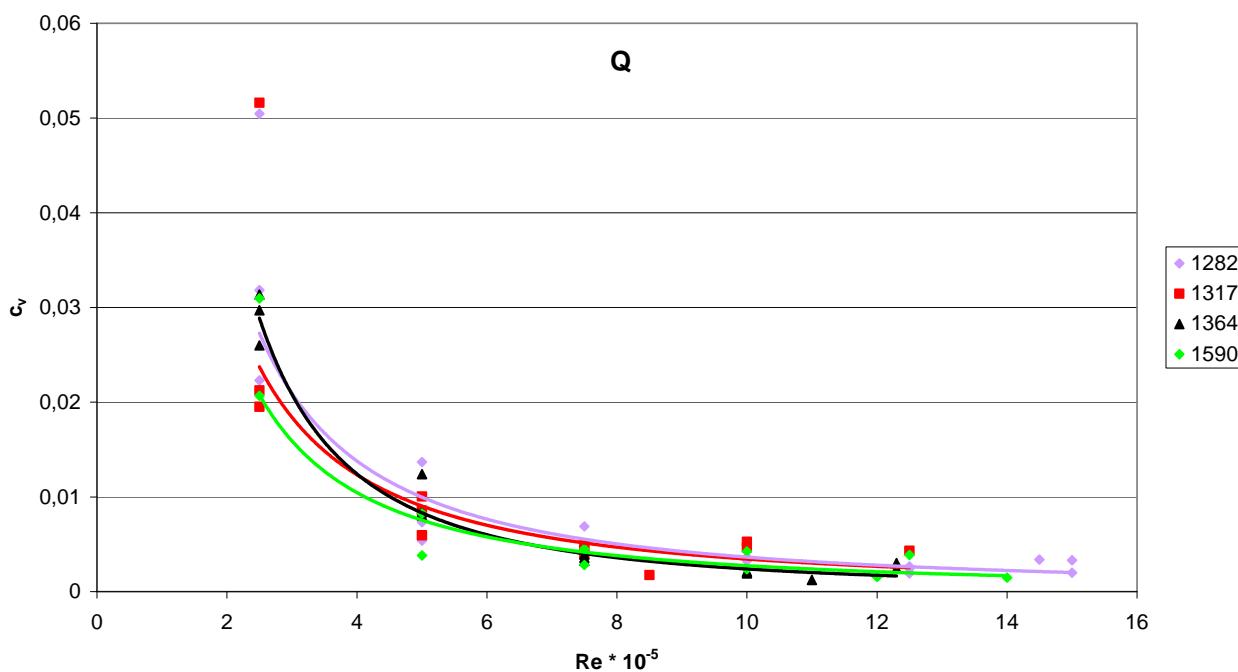


Figura 13: Andamento dei coefficienti di variazione delle Coppie di tutte le eliche testate.

Il crescere della ripetibilità dei risultati al crescere del numero di Reynolds è riscontrabile anche analizzando direttamente i valori dei coefficienti idrodinamici adimensionali  $K_T^*$  e  $K_Q^*$ .

Essendo queste grandezze teoricamente indipendenti, per ogni J, dal numero di Reynolds, non è stato necessario calcolarne i coefficienti di variazione, è stato sufficiente metterne in grafico le deviazioni standard.

Le figure 14 e 15 mostrano in un unico grafico tutti i valori delle deviazioni standard rispettivamente dei  $K_T^*$  e dei  $K_Q^*$ , a prescindere dal J testati, approssimati con ulteriori funzioni razionali sempre del tipo  $kx^{-\alpha}$  una per ogni singola elica. Si sottolinea che le deviazioni standard dei  $K_Q^*$  sono relative ai valori effettivi calcolati mediante la (16) e non a quelli riportati in appendice 4 che sono moltiplicati per 10. In appendice 6 sono presenti, per ogni elica, i valori così calcolati.

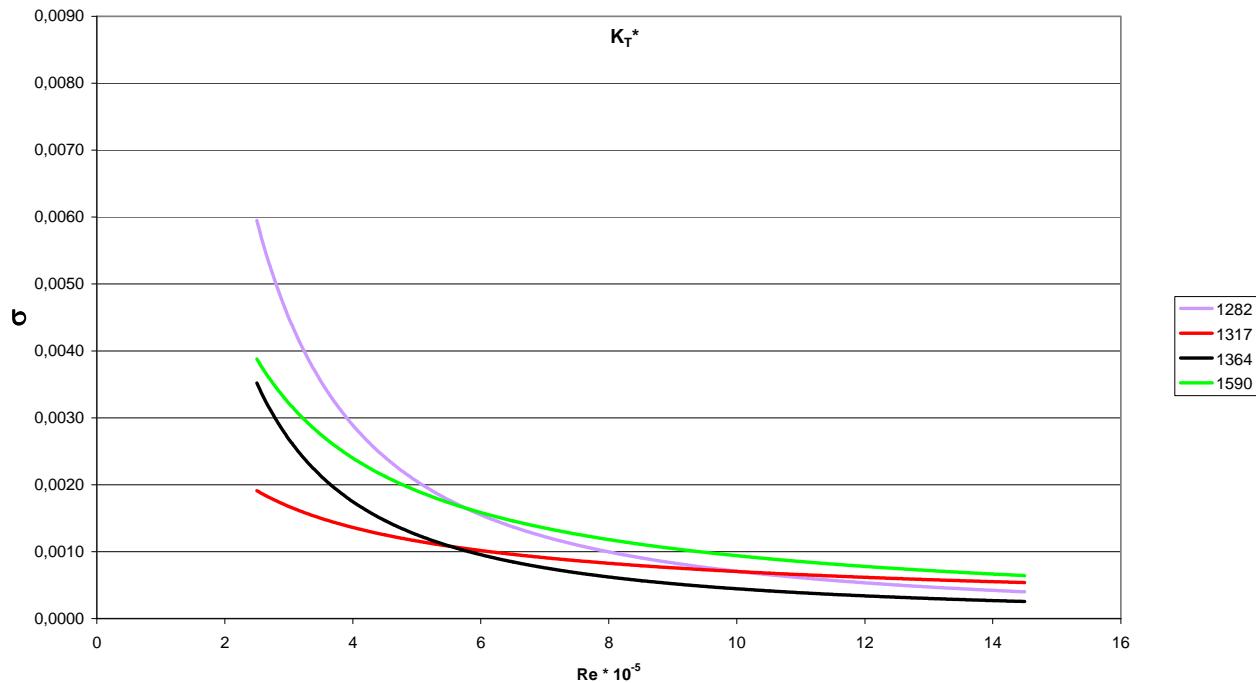


Figura 14: Andamento della deviazione standard del  $K_T^*$  di tutte le eliche testate

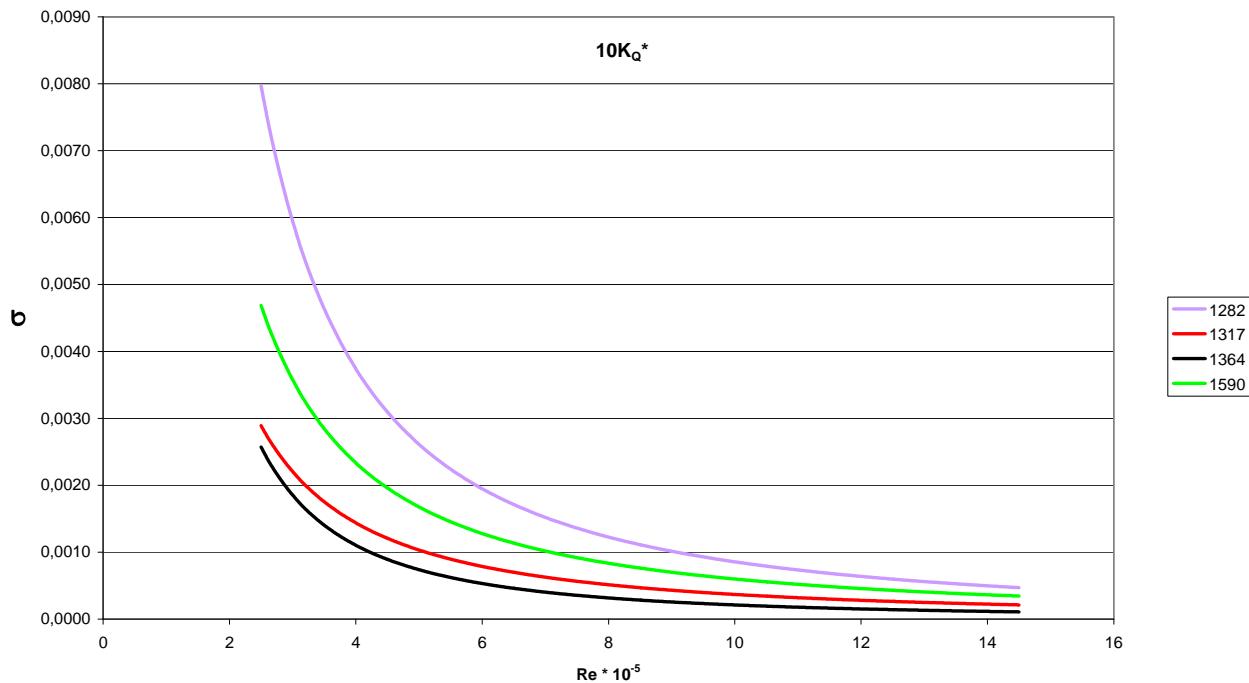


Figura 15: Andamento della deviazione standard del  $K_Q^*$  di tutte le eliche testate

Al fine di fornire una plausibile spiegazione ai diversi comportamenti delle quattro eliche, visibili soprattutto in figura 15, è opportuno sottolineare che una delle maggiori fonti di dispersione dei risultati nei test idrodinamici con modelli è la presenza del regime misto, ovvero tra il laminare ed il turbolento, che tipicamente si ha quando il numero di Reynolds è compreso tra i 200000 e i 400000. Secondo quanto stabilito dall'ITTC [5], il numero di Reynolds per l'esecuzione di un test di elica isolata è riferito, come detto, alla corda misurata alla frazione di raggio 0.7, a cui corrisponde la zona di pala che generalmente contribuisce maggiormente alla spinta propulsiva. Il numero di Reynolds però non è costante per tutte le frazioni di raggio; indicando con  $r$  la distanza dall'asse di rotazione, si ha:

$$Re_{r/R} = \frac{C_{r/R} \sqrt{V^2 + \left(\frac{r\pi n D}{R}\right)^2}}{\nu} \quad (18)$$

L'andamento al variare di  $r$  del numero di Reynolds è quindi strettamente legato a quello del valore locale della corda.

In figura 16 sono rappresentati gli andamenti delle corde delle 4 eliche testate al variare di  $r$ , normalizzate ognuna rispetto alla corda misurata alla frazione 0.7.

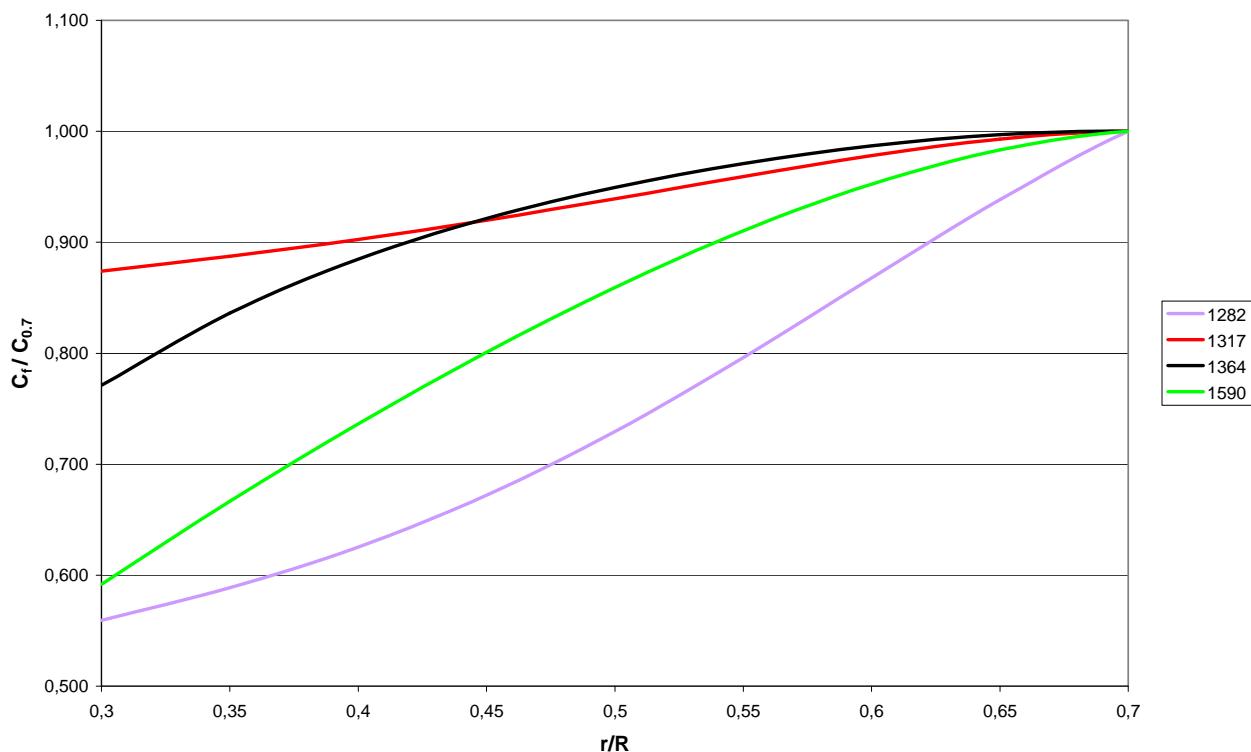


Figura 16: Andamento delle corde normalizzate al variare delle frazioni di raggio di tutte le eliche testate

E' possibile osservare che alle eliche che hanno le corde che diminuiscono più velocemente, corrispondono i comportamenti peggiori dal punto di vista della deviazione standard dei  $K_Q$  mostrata in figura 15 (la 1282 e la 1364). Questo perché tale andamento si ripercuote, come detto, sul numero di Reynolds che per alcune eliche diminuisce quindi più repentinamente che su altre. Si verifica quindi che sull'elica 1282, ad esempio, il regime misto lo si trova a  $r$  più grandi, laddove l'influenza dell'idrodinamica del mozzo e della geometria della pala non sono ancora così forti da favorire la turbolenza a prescindere dal numero di Reynolds. Le figure 17 e 18 mostrano il numero di Reynolds al variare di  $r$  per le 4 eliche quando  $Re_{0,7}$  vale rispettivamente 500000 e 750000.

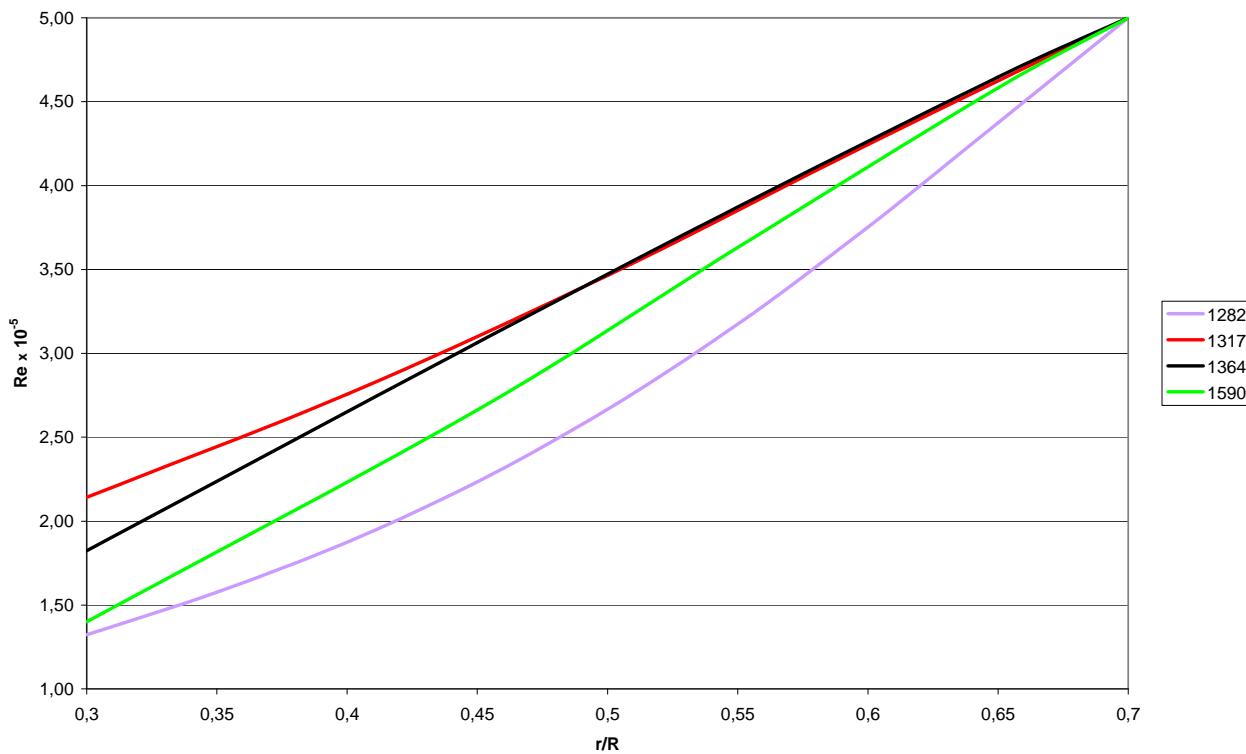


Figura 17: Andamento del numero di Reynolds al variare delle frazioni di raggio di tutte le eliche testate, quando  $Re_{0.7}=5 \times 10^5$

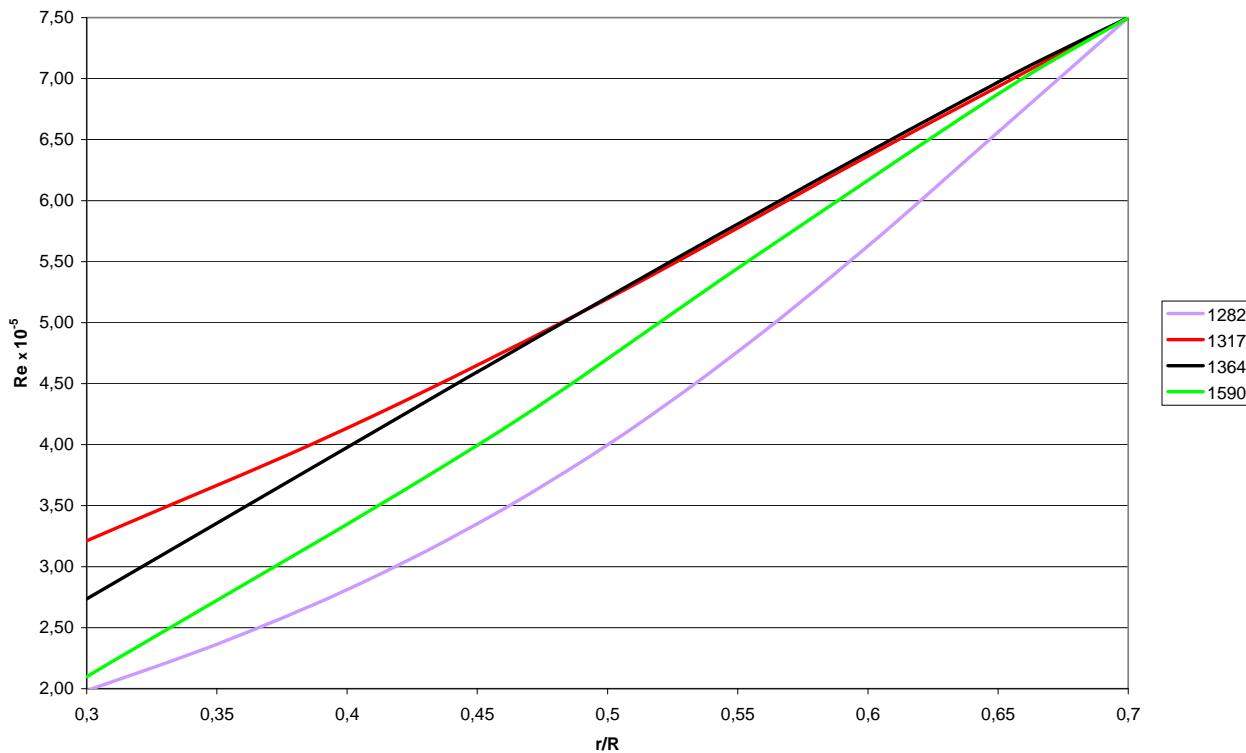


Figura 18: Andamento del numero di Reynolds al variare delle frazioni di raggio di tutte le eliche testate, quando  $Re_{0.7}=7.5 \times 10^5$

E' infine interessante notare che le deviazioni standard dei  $K_Q$  in funzione dei valori di  $A_E/A_O$  (riportati in tabella 1) sono funzioni crescenti. Tale andamento può essere anch'esso visto come

conseguenza del repentino aumento della corda all'aumentare di  $r$ ; infatti generalmente elevati rapporti  $A_E/A_0$  sono legati a forme di pala aventi una forte variazione della corda in funzione di  $r$ .

La figura 19 mostra che questa dipendenza ha praticamente lo stesso andamento a tutti i numeri di Reynolds.

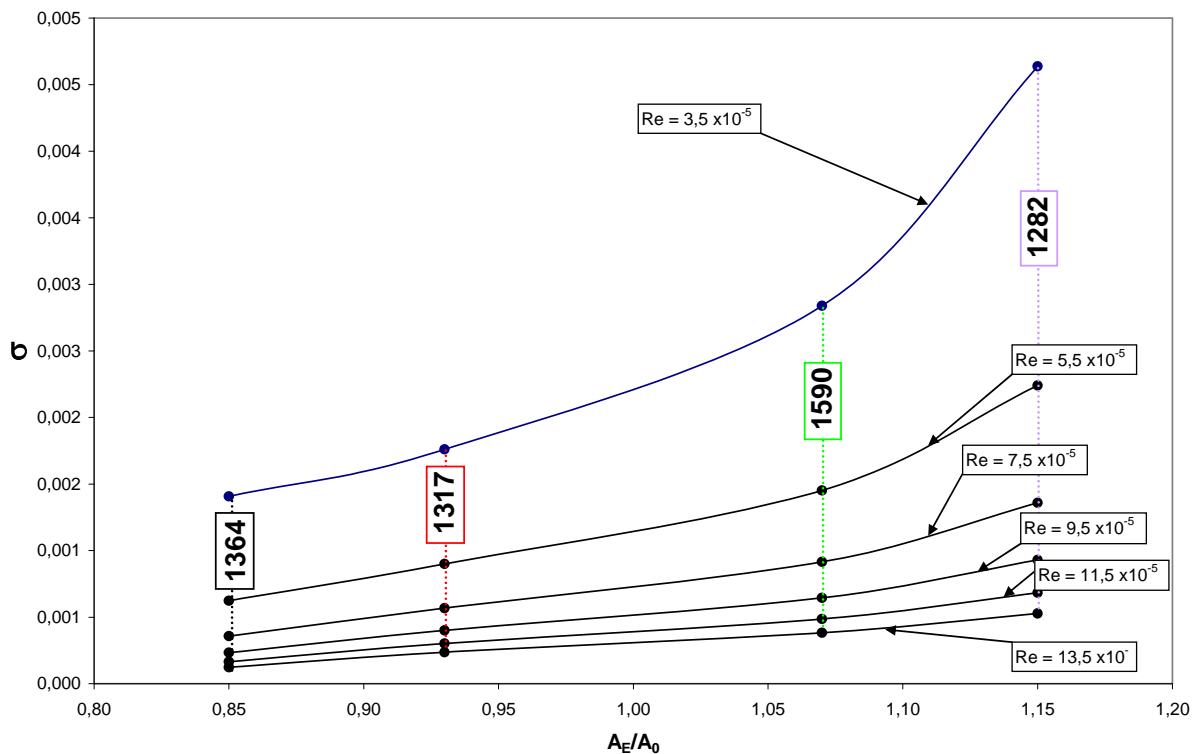


Figura 19: Andamento delle deviazioni standard dei  $K_Q$  al variare del rapporto  $A_E/A_0$  ai vari numeri di Reynolds e corrispondenza con le eliche testate

## Conclusioni

L'analisi dei risultati ottenuti dall'elaborazione dei 627 punti sperimentali ottenuti dai test di elica isolata eseguiti su 4 modelli di eliche diversi, mostra che il coefficiente di variazione dei valori di coppia e di spinta misurati, nonché la deviazione standard dei coefficienti idrodinamici  $K_T$  e  $K_Q$ , diminuiscono al crescere del numero di Reynolds realizzato, con un andamento ben approssimabile con funzioni razionali del tipo  $kx^{-\alpha}$ , a prescindere dalla geometria dell'elica.

*L'analisi svolta mostra che, se il numero di Reynolds si avvicina a 750.000, le deviazioni standard delle principali misure effettuate (la coppia assorbita e la spinta fornita) assumono valori intorno allo 0,5% delle misure effettuate, e quelle di  $K_T$  e  $K_Q$  scendono a 0.001, che, nel peggiore dei casi, si aggira anch'esso allo 0,5% del valore medio.*

Questo risultato si ritiene sia legato al fatto che la maggiore fonte d'instabilità delle misure in un esperimento di idrodinamica, è dovuta alla presenza di un regime misto tra il laminare ed il turbolento. Infatti aumentando il numero di Reynolds di prova, che secondo quanto previsto dalle procedure ITTC [5] è misurato al 70% del raggio dell'elica, la zona della pala che lavora a numeri di Reynolds compresi tra 200000 e 400000, cioè in un regime misto, si avvicina all'asse di rotazione dell'elica. Ma in prossimità dell'asse di rotazione, il grado di turbolenza è maggiore sia per la vicinanza del mozzo che per l'elevato spessore della pala, che, peggiorandone l'idrodinamica, contribuisce ad aumentare la vorticità e i fenomeni di distacco, inducendo turbolenza anche se il numero di Reynolds non è così elevato. Quindi aumentando il numero di Reynolds, si riduce sempre di più la porzione di pala che lavora in regime misto, si riduce cioè la maggiore fonte d'instabilità dei risultati sperimentali.

La conclusione raggiunta rafforza la nota tesi sostenuta, seppure per altri motivi, nella procedura ITTC [5], secondo la quale i test di elica isolata devono essere eseguiti al numero di Reynolds più elevato possibile, compatibilmente con la strumentazione e l'impianto sperimentale a disposizione e fornisce indicazioni in merito al  $Re_{0.7R}$  sotto il quale non è opportuno scendere se non si vogliono rendere troppo elevate le deviazioni standard dei risultati.

## Bibliografia

- [1] UNI CEI ENV 13005 Guide to expression of uncertainty in measurement;
- [2] Coleman, H. W. and Steele, W.G., 1999 – “Experimentation and Uncertainty Analysis for Engineers” 2<sup>nd</sup> Edition, John Wiley & Sons, Inc., Ney York, NY;
- [3] XXIII ITTC, Venezia 2002 – Propulsion, Propulsor Uncertainty Analysis, example for open Water Test”, Procedure 7.5-02-03-02.2, Rev.00;
- [4] Moriconi, A., 2000 – Analisi d'incertezza su prove di elica isolata a vari numeri di Reynolds;
- [5] XXIII ITTC, Venezia 2002 – Testing and Extrapolation Methods Propulsion, Propulsor Open Water Test”, Procedure 7.5-02-03-02.1, Rev.01.

## APPENDICI







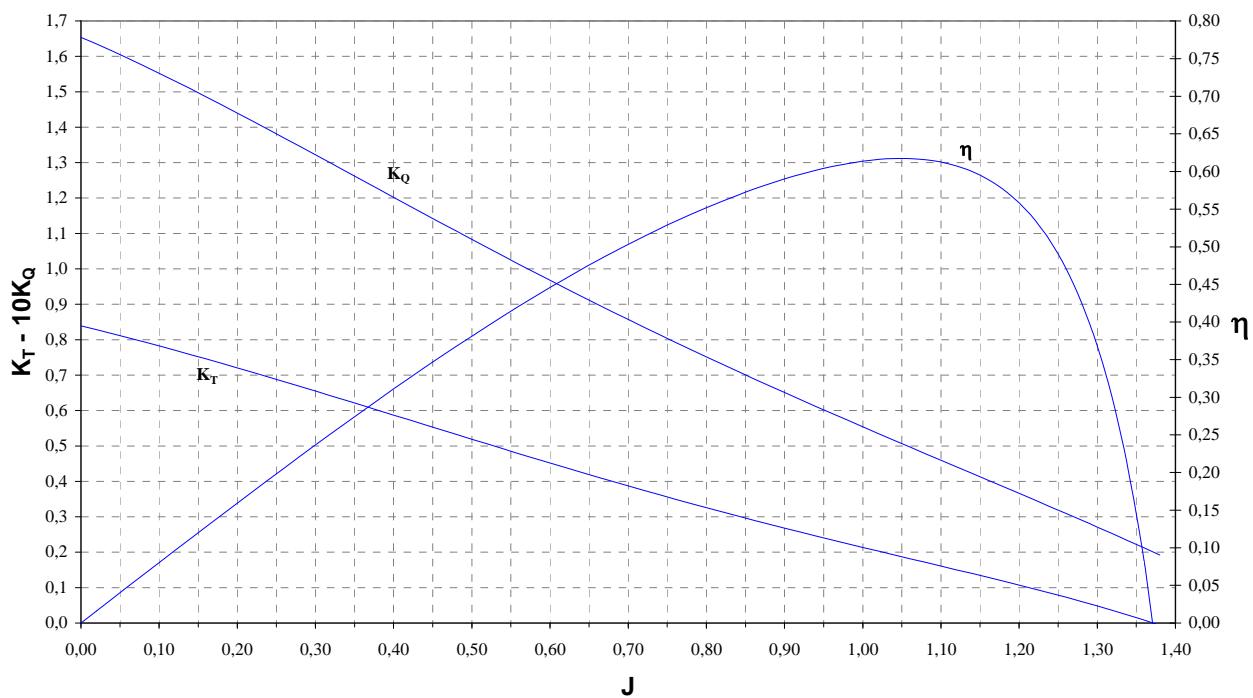




Repetition N.	Date	Time	temperature	$V_0 \times 10^6$	run	runlet	Test Number	$R_{fix} \times 10^{-5}$	$J_{fix}$	$V_{fix}$	$n_{fix}$
-	-	-	°C	$m^2 s^{-1}$	-	-	-	-	-	-	-
11	28/01/09	10,22	12,82	1,208	52	1	184	2,5	0,50	0,527	8,55
	"	"	12,82	1,208	52	2	185	2,5	0,75	0,770	8,33
	"	"	12,82	1,208	52	3	186	2,5	1,00	0,992	8,04
	"	"	12,82	1,208	52	4	187	5	0,50	1,054	17,10
	"	"	12,82	1,208	52	5	188	5	0,75	1,541	16,66
	"	"	12,82	1,208	52	6	189	5	1,00	1,984	16,09
	"	"	12,82	1,208	52	7	190	7,5	1,00	2,977	24,13
	"	10,30	12,82	1,208	53	1	191	7,5	0,50	1,582	25,65
	"	"	12,82	1,208	53	2	192	7,5	0,75	2,311	24,98
	"	"	12,82	1,208	53	3	193	10	0,75	3,081	33,31
	"	"	12,82	1,208	53	4	194	10	1,00	3,969	32,18
	"	10,45	12,82	1,208	54	1	195	12,5	0,50	2,636	42,75
	"	"	12,82	1,208	54	2	202	12,5	0,75	3,851	41,64
	"	"	12,82	1,208	54	3	197	12,5	1,00	4,961	40,22
	"	11,00	12,82	1,208	55	1	198	10	0,50	2,109	34,20
	"	"	12,82	1,208	55	2	199	14,5	0,50	3,058	49,58
	"	"	12,82	1,208	55	3	200	15	0,75	4,622	49,97
	"	11,20	12,82	1,208	56	2	201	15	1,00	5,953	48,27

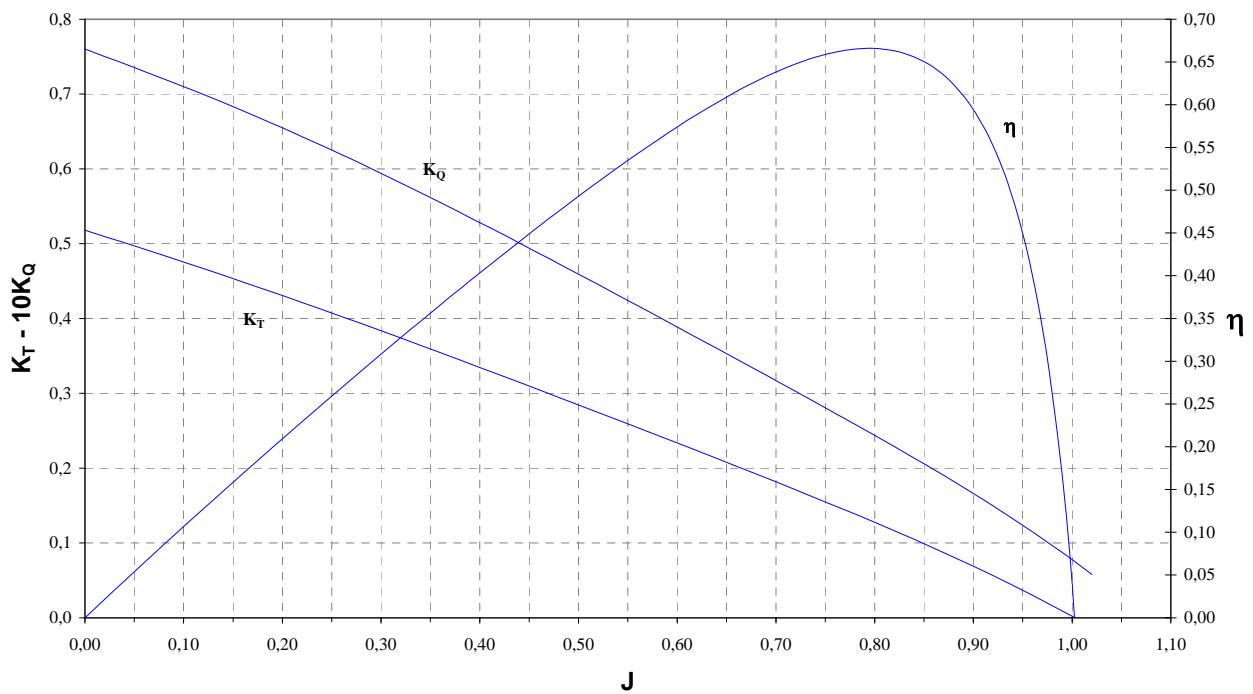
Appendice 1: Test Matrix dell'elica 1282. (Ripetizione 11)

**1282**

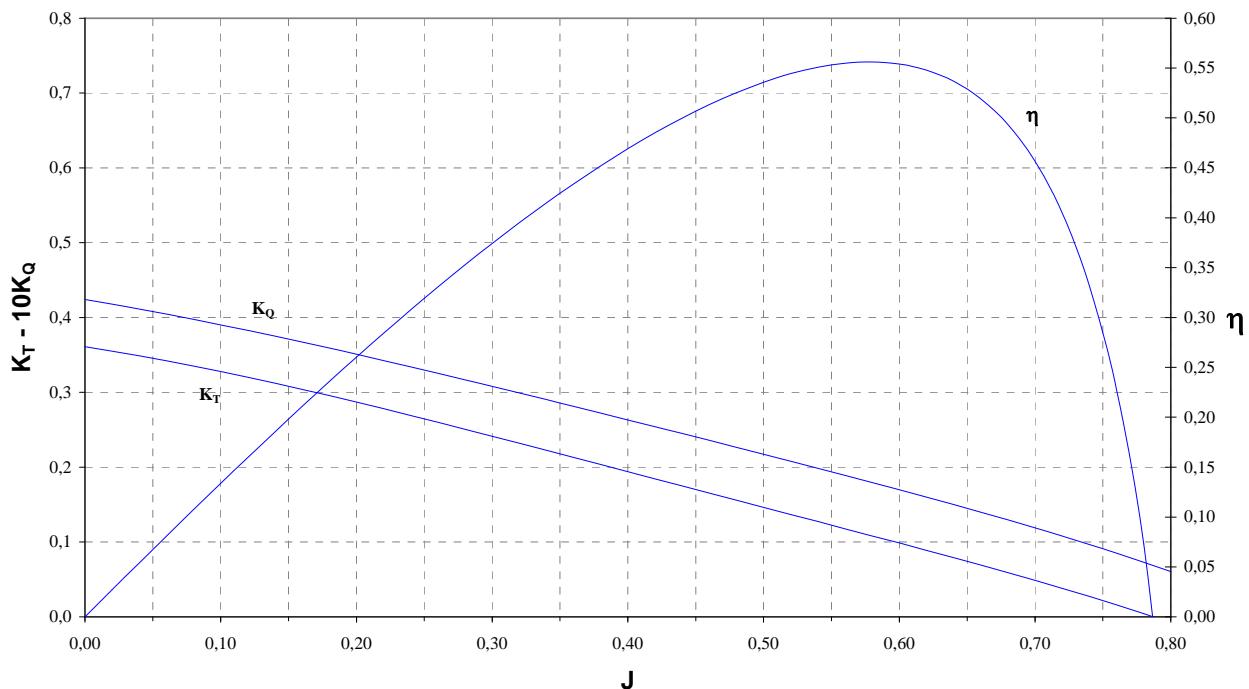
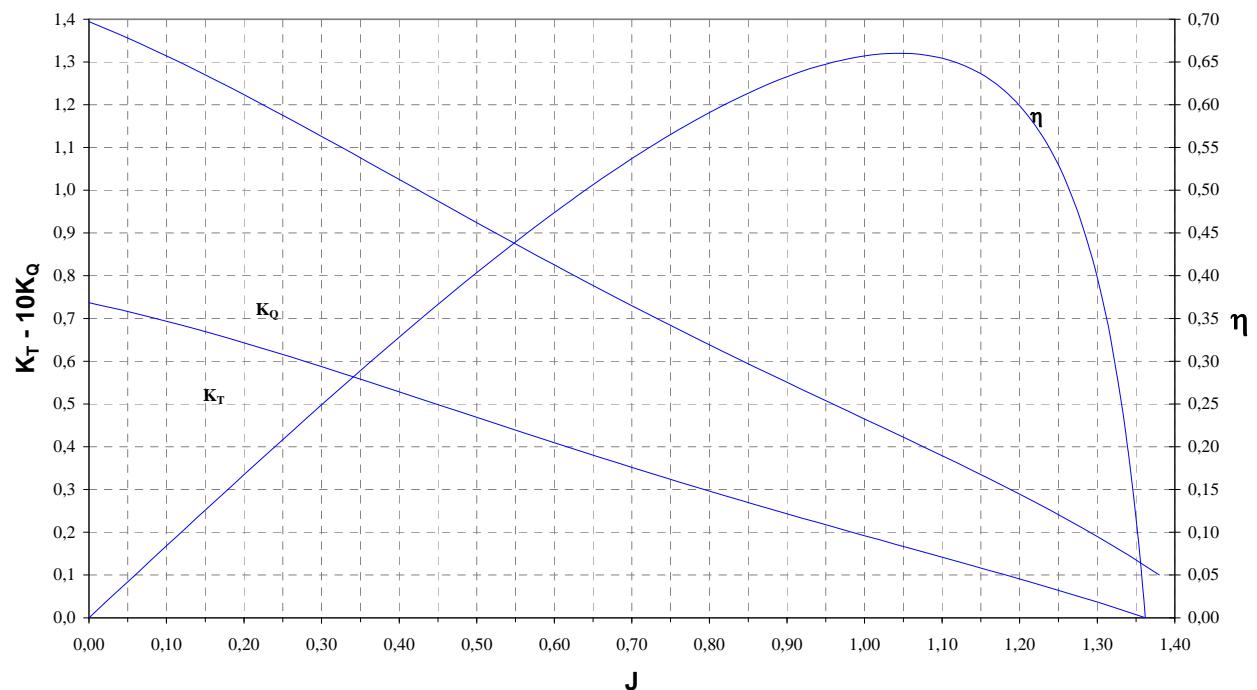


Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1282

**1317**



Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1317

**1364**

*Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1364*
**1590**

*Appendice 2: Andamento dei coefficienti idrodinamici dell'elica 1590*

























<b>1282</b>		
<b>Re x 10<sup>-5</sup></b>	$\sigma(K_T^*)$	$\sigma(K_Q^*)$
2,5	0,0060	0,0080
3,5	0,0035	0,0046
4,5	0,0024	0,0031
5,5	0,0018	0,0022
6,5	0,0014	0,0017
7,5	0,0011	0,0014
8,5	0,0009	0,0011
9,5	0,0008	0,0009
10,5	0,0007	0,0008
11,5	0,0006	0,0007
12,5	0,0005	0,0006
13,5	0,0004	0,0005
14,5	0,0004	0,0005

<b>1317</b>		
<b>Re x 10<sup>-5</sup></b>	$\sigma(K_T^*)$	$\sigma(K_Q^*)$
2,5	0,0019	0,0029
3,5	0,0015	0,0018
4,5	0,0013	0,0012
5,5	0,0011	0,0009
6,5	0,0010	0,0007
7,5	0,0009	0,0006
8,5	0,0008	0,0005
9,5	0,0007	0,0004
10,5	0,0007	0,0003
11,5	0,0006	0,0003
12,5	0,0006	0,0003
13,5	0,0006	0,0002
14,5	0,0005	0,0002

Appendice 6: Deviazione standard dei coefficienti idrodinamici delle eliche 1282 e 1317

<b>1364</b>		
<b>Re x 10<sup>-5</sup></b>	$\sigma(K_T^*)$	$\sigma(K_Q^*)$
2,5	0,0035	0,0026
3,5	0,0021	0,0014
4,5	0,0015	0,0009
5,5	0,0011	0,0006
6,5	0,0008	0,0005
7,5	0,0007	0,0004
8,5	0,0006	0,0003
9,5	0,0005	0,0002
10,5	0,0004	0,0002
11,5	0,0004	0,0002
12,5	0,0003	0,0001
13,5	0,0003	0,0001
14,5	0,0003	0,0001

<b>1590</b>		
<b>Re x 10<sup>-5</sup></b>	$\sigma(K_T^*)$	$\sigma(K_Q^*)$
2,5	0,0039	0,0047
3,5	0,0028	0,0028
4,5	0,0021	0,0020
5,5	0,0017	0,0015
6,5	0,0015	0,0011
7,5	0,0013	0,0009
8,5	0,0011	0,0008
9,5	0,0010	0,0006
10,5	0,0009	0,0006
11,5	0,0008	0,0005
12,5	0,0007	0,0004
13,5	0,0007	0,0004
14,5	0,0006	0,0003

Appendice 6: Deviazione standard dei coefficienti idrodinamici delle eliche 1364 e 1590