

За фахом Віктор Горенюк льотчик. Його покликання — небо. Майже два десятиліття відлітавши, тепер навчає студентів ВНТУ. Вітряк в національних кольорах на енергетичному корпусі вишу — то теж його розробка.

Асистент кафедри ВЕТЕСК — відновлювальної енергетики та транспортних електричних систем і комплексів Віктор Горенюк нині є одним з провідних спеціалістів в галузі вітроенергетики на Вінниччині. Має майже півсотні наукових публікацій, понад 30 патентів на винаходи. А нових інженерних задумок — безліч!

«Маю багато запатентованих винаходів. І нині є багато ідей, котрі чекають свого запатентування», — посміхається пан Віктор.

В університеті стартував як старший науковий співробітник із напрямку дослідження та розробки вітроенергетичних установок адаптованих для використання в зонах низького вітрового потенціалу. Читав лекції студентам, лабораторні проводив по відновлювальних джерелах енергії, допомагає бакалаврам, магістрам та аспірантам при підготовці до захисту відповідних дипломів.

А як прийшла ідея таку річ створити — електробайк?



«В молодості працював пілотом цивільної авіації. Аби мати належну фізичну форму, весь час мріяв створити веломобіль. До того ж в Гавришівку їздити далеко, і в старий аеропорт також було не близько. Але зреалізувати свою задумку не було можливості. Нарешті у зрілому віці мрію вдалось здійснити. Усі подаровані на ювілейний день народження гроші вирішив вкласти в цю ідею», — розповідає Віктор Васильович.

Перший варіант був триколісний веломобіль. Але він виявився не дуже вдалим.

«Маневреність була гірша. Пройшло уже майже 4 роки, і я знов повернувся до цієї розробки і зробив її на двох колесах. Випробував свій електробайк у поїздках. І за витрачанням енергії, і за ходовими характеристиками він мене задовольняє. Але все ж таки ще потребує вдосконалення. Приміром, акумулятор, гелієвий важить більше 12 кг, літій-іонний ємністю 10 А*год напругою 48 В важить три кілограми, недолік — зависока ціна акумулятора: близько 6 тисяч гривень. А для того, щоб гарантовано їздити і навіть десь із вітерцем, треба, аби трохи більший був: 14-20 ампер-годин. Хоча й на цьому акумуляторі не погано їздити, допомагаючи ногами при доланні пагорбів та на початку руху. До моєї дачі в селі Медвідка 21 кілометр, доїжджаю і ще запас залишається, зарядка 4-5 годин і можна рухатись на Вінницю».

На своєму дивовижному транспортному засобі, створеному з деталей літака Ан-2, гвинтокрила Мі-2, вело- та електроскутера, Віктор Горенюк уже проїхав близько 1000 км.

Але ж досконалість не має меж!

«Є мускульний привід через важелі з педалями, трос, ланцюг, відповідний перемикач від звичайного велосипеда і електричний привід. Нині хочу зробити, аби ще за рахунок сонця йшла підзарядка. Можна поставити сонячні батареї на обтікач— якщо сонце світить, то генерована енергія буде зменшувати навантаження акумулятора, а при зупинці йти на його підзарядку. Ззаду є багажник, спереду невеличкий обтікач, я планую зробити його більшим, адже аеродинаміка дуже впливає на витрати енергії. Якщо зробити його більш обтічний, то можна буде їхати на електробайку довше. Вага електробайка 55 кілограм. Його з собою в квартиру не візьмеш, але й залишити на вулиці ризиковано. Погодні умови, дощ, то не дуже поїдеш. Тільки коли хороша погода. Отож на

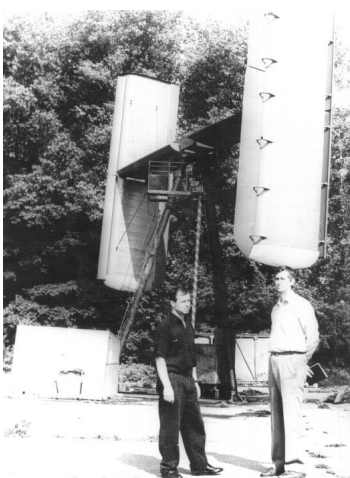
перспективу є думка зробити кабінку, щоб захиститись від негоди, метеорологічних умов. А щоб зимою було можна використовувати, можна збоку поставити додаткові опорні лижі», — посміхається український Кулібін.

Студенти до розробок асистента кафедри ВЕТЕСК, завідувача науковою-навчальною лабораторією «Нетрадиційні джерела електроенергії» Віктора Горенюка проявляють неабиякий інтерес.

Один зі майбутніх інженерів захистив диплом — велосипед з електроколесом створив. Інший займався проблематикою накопичення енергії за рахунок руху.

«Цьогоріч студент Дмитро Шалагай робив доповідь на весняній університетській конференції. Саме про цей електробайк розповідав — етапи створення, варіанти. Це ж усе створюється шляхом оптимізації — так спробував, інакше поспробував, аж поки не вийде ефективний, безпечний і зручний в експлуатації варіант».

Стосовно вітряка на даху корпусу факультету електроенергетики та електромеханіки (встановлений там 21 рік тому, а нині потребує уваги — підшипники повиходили з ладу), він теж мав багато варіантів. Деякі моделі можна побачити в лабораторії. Студенти на них виконують лабораторні роботи.



Використання нижніх та верхніх крил літака АН-2 для теплогенеруючої вертикально вісьової вітроустановки потужністю 30 кВт



Бінарна багатолопатева вітроустановка



Модульне виконання вітроенергетичної установки

«Щодо відновлювальних джерел енергії, то вітер і сонце в комбінації найкраще працюють. Влітку більше сонця, а менше вітру, а зимою навпаки. При комбінованому використанні інвертор та акумулятори можуть бути спільні, тоді буде набагато ефективніша система, ніж дві окремі. Зараз законодавчо хочуть прийняти, аби

комбіновано виробляти енергію і продавати її по «зеленому тарифу». І якщо приймуть, то тоді це буде вигідно і приватним особам отримувати електроенергію з вітру і сонця. Так можна забезпечувати теплом і гарячою водою будинок у сільській місцевості. Я пробую так на дачі робити в Медвідці. Планую там, застосовуючи різні конструктивні рішення, використовувати енергію сонця і вітру для забезпечення будинку», — каже Віктор Васильович.



А небесне покликання батька продовжує військовий льотчик, полковник Повітряних Сил Збройних Сил України Юрій Горенюк. Нині Юрій Вікторович командир літака Боїнг 737 а віакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» (МАУ). Виконує польоти в країни Західної Європи, Азії та Близького Сходу.

Ірина Зянько, прес-центр ВНТУ