

Презентация проекта автомобиля-вездехода с квантовым двигателем (КвД)

Применение новых космических технологий в автомобильном транспорте

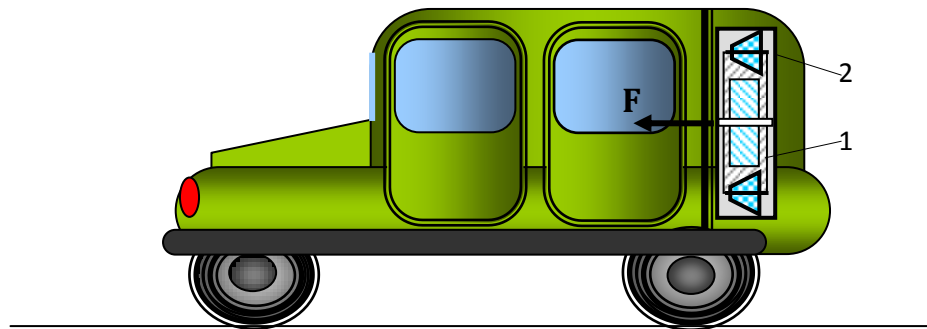


Рис 1 . Вездеход с толкающим квантовым двигателем (КвД) без трансмиссии и привода на колеса

1 – толкающий квантовый двигатель (КвД); 2 – электромагнитный активатор;

Работа квантового двигателя (КвД) базируется на новой физике в виде фундаментальной **теория Суперобъединения (Theory of Superunification)**, объемом более 700 страниц, опубликованной в двух изданиях (Англия, Кембридж, 2010) и (Индия, Viva Books, 2011) на английском языке:

1. Leonov V. S. Quantum Energetics. Volume 1. **Theory of Superunification**. Cambridge International Science Publishing, 2010, 745 pages.
2. V.S. Leonov. Quantum Energetics: **Theory of Superunification**. Viva Books, India, 2011, 732 pages.

И другие работы, например:

3. Леонов В.С., Кириллов Ю.И. Сверхсильное электромагнитное взаимодействие (СЭВ) и перспективы развития квантовой энергетики в 21 веке. – Топливо-энергетический комплекс, 2005, № 4 и Энергетик, 2006, № 7
4. Леонов В.С. Природа ядерных и межъядерных сил в теории Суперобъединения как основа физики нанотехнологий. – Российский научный центр «Курчатовский институт». Сборник аннотаций докладов конференции посвященной 50-летию исследовательского ядерного реактора ИТР, 26-30 ноября 2007 года, Москва, с. 173.
5. Леонов В. С. Четыре доклада по теории упругой квантованной среды (УКС). – СПб, 2000.
6. Леонов В.С. Теория упругой квантованной среды. Мн.: Биспринт, 1996, - 156 с.
4. Леонов В.С. Теория упругой квантованной среды. Часть 2 . Новые источники энергии. - Мн.: Полибиг, 1997, - 122 с.

По теме имеется патенты:

1. Леонов В.С. Патент РФ № 2185526 «Способ создания тяги в вакууме и полевой (квантовый) двигатель для космического корабля (варианты)». Бюл. № 20, 2002.
2. Леонов В.С. Патент РФ № 2184040 «Комбинированный силовой энергетический агрегат для автомобиля и трактора с электротрансмиссией». Бюл. № 18, 2002.

3. Леонов В.С. Патент РФ № 2184660 «Способ рекуперации кинетической энергии и транспортное средство с рекуператором (варианты)». Бюл. № 19, 2002.

Из книги Леонова: «Quantum Energetics. Volume 1. Theory of Superunification. Cambridge International Science Publishing, 2010, глава 10)

10.8.1. Автомобили нового поколения

Автомобиль в 21 веке будет оставаться самым массовым и доступным транспортным средством. Применение квантовых двигателей на автомобиле – это основа разработки нового поколения автомобилей, как легковых, так и грузовых. Для широкого класса автомобилей потребуются квантовые двигатели с тягой F равной 1, 2, 5, 10, 20, 40 тонн и более, не связанной с приводом колес. Для парковки автомобилей квантовый двигатель сочленен с электрогенератором и электроприводом колес.

На рис. 10.6 представлена схема грузового автомобиля-тягача с квантовым двигателем 1 с горизонтальной тягой F , не связанной с приводом колес. Это обеспечивает повышенную проходимость автомобилю. Кроме того, для движения автомобиля не требуется химическое топливо. Источник энергии квантового двигателя – сверхсильное электромагнитное взаимодействия (СЭВ). Такими характеристиками не обладают автомобили с двигателем внутреннего сгорания (ДВС).

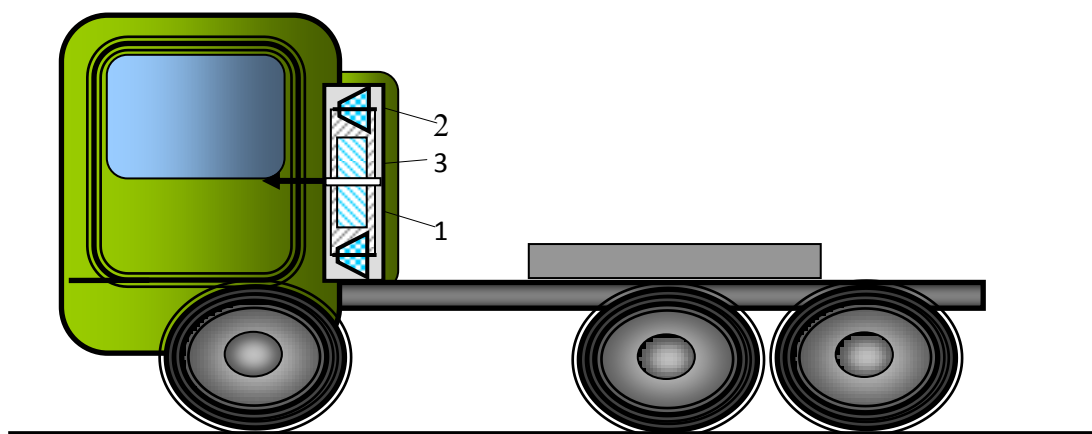


Рис. 10.6. Схема грузового автомобиля-тягача с квантовым двигателем с тягой более 10 тонн.

1 – квантовый двигатель; 2 – активатор; 3 – электрогенератор-стартер.

Ниже рассматривается пример применения квантовых двигателей на внедорожнике (джипе).

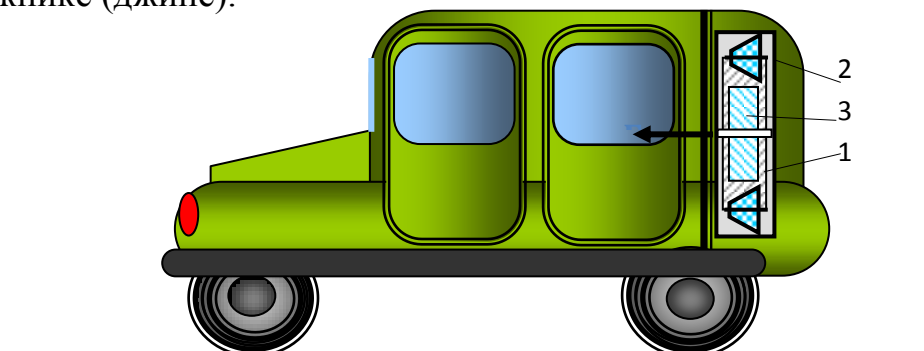


Рис. 10.7. Установка на внедорожнике квантового двигателя горизонтальной тягой F в 2 тонны, не связанной с приводом на колеса, и с дополнительной электрической мощностью 20 кВт.

1 – квантовый двигатель; 2 – электромагнитный активатор; 3 – электрогенератор-стартер.

На рис. 10.7 представлена схема внедорожного автомобиля (джипа) повышенной проходимости. Квантовый двигатель 1 устанавливается в задней части автомобиля, обеспечивая горизонтальную толкающую тягу F в 2 тонны, не связанную с приводом колес. Кроме того, квантовый двигатель 1 вращает электрогенератор-стартер 3 мощностью 20 кВт, обеспечивая электроснабжение автомобиля и электропривод колес (на чертеже не показан) для гаражной парковки автомобиля. Горизонтальная тяга F создается электромагнитными активаторами 2, производящими деформацию квантованного пространства-времени и управление силой тяги. Автомобиль весом в 2 тонны с горизонтальной тягой двигателя в 2 тонны, может ускоряться по прямой с начальным ускорением порядка $1g$ ($\sim 10 \text{ м/с}^2$). Учитывая сопротивление движению, время разгона автомобиля до скорости 100 км/ч составит порядка 5 секунд, развивая мощность порядка 100 кВт (136 л.с.). Пуск квантового двигателя 1 производится электрогенератором-стартером 3 от аккумуляторной батареи.

Горизонтальная тяга в 2 тонны, не связанная с приводом колес для автомобиля массой 2 тонны, делает автомобиль сверхпроходимым по сравнению с традиционными вседорожниками. Квантовой двигатель подобно лебедке будет тянуть (толкать) автомобиль по любому бездорожью. Такой сверхпроходимостью не обладает ни один из традиционных внедорожников.

Основные преимущества квантового двигателя (КД) по сравнению с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) при установке на автомобиле:

- ✓ квантовый двигатель (КД) позволяет стартовать автомобилю с постоянной тягой, максимально используя его мощность;
- ✓ КД не требует химического топлива и не выбрасывает загрязняющие атмосферу газы.
- ✓ ДВС теряет при старте 80% мощности из-за малых оборотов двигателя в момент трогания, 50% мощности в сцеплении, и в итоге, при старте автомобиля ДВС использует всего порядка 10% мощности;

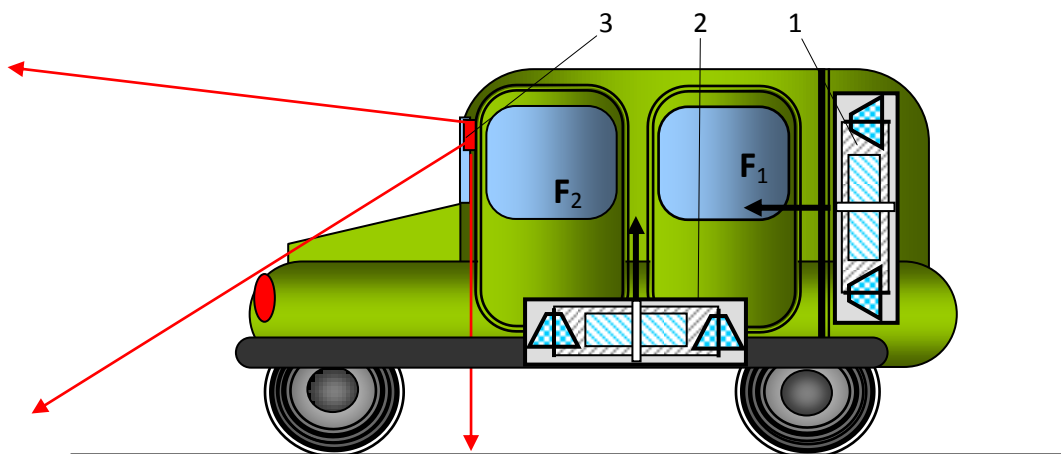


Рис. 10.8. Внедорожник на антигравитационной подушке с двумя квантовыми двигателями 1 и 2 с горизонтальной F_1 и вертикальной F_2 тягой и с радаром-сканером 3

Пока стоимость квантового двигателя можно рассчитывать из условия 1000\$ за 1 киловатт установленной мощности. Двигатель мощностью 100 кВт будет стоить 100 тыс. \$. При выпуске 1 млн. двигателей в год, их стоимость можно снизить на порядок, то есть в 10 раз.

На рис. 10.8 представлена схема внедорожника на антигравитационной подушке, который не боится, как бездорожья, так и водных преград (рек, болот). Внедорожнику на антигравитационной подушке не нужны мосты. По сути дела, это локально летающий автомобиль на фиксированной высоте от водной поверхности (например, 10...50 см). Стабилизацию высоты полета через преграду обеспечивает система автоматики, которая управляется радаром-сканером 3. Одновременно радар-сканер обеспечивает безопасное движение автомобиля на трассе, предотвращая столкновение транспортных средств. Радар-сканер, снабженный микропроцессорным управлением автомобиля, способен обеспечивать его движение в режиме автопилота.

Можно создать полностью летающий автомобиль без ограничений по высоте, но это будет уже не автомобиль, а летательный аппарат, требующих особых навыков в управлении и разрешительных документов на управление.

Что практического дает теория Суперобъединения на примере использования антигравитационного квантового двигателя (КвД)?

Существует миф, что фундаментальное открытие будет востребовано через столетие. Однако это не так. Истинные фундаментальные открытия дают очень скорый технологический и экономический скачок. Пример тому IT – технологии. Другой пример: открытия Николы Тесла в области электромагнетизма (переменный ток, асинхронный и синхронный двигатели, генераторы переменного тока, высоковольтные трансформаторы и линии переменного тока и многое другое), послужили основой создания на протяжении всего 20 века современной энергетики и промышленности, как высокоэффективного бизнеса, увеличив многократно финансовые возможности человечества. И таких примеров немало.

Если Тесла 100 лет назад сделал прорыв в области практического освоения электромагнетизма, то теория **Суперобъединения** делает подобный прорыв в области управления **гравитацией (антигравитацией) и инерцией**. Стало возможным создание искусственной силы тяготения в локальной области пространства за счет работы антигравитационного квантового двигателя (КвД). Вектор силы тяги КвД действует как против сил земного тяготения (антигравитация), так и в любом направлении независимо от земного притяжения, в том числе, в открытом космосе.

Принцип работы квантового (КвД) двигателя основан на электромагнитном эффекте Леонова, обеспечивающем непрерывную циркуляцию электрической энергии в рабочих органах квантового двигателя при взаимодействии с полем СЭВ в момент создания импульса тяги по принципу квантового генератора: **энергетическая накачка – импульс тяги**

– **рекуперация энергии.** При этом в момент создания импульса тяги, электрическая энергия, предварительно накаченная в рабочих органах двигателя, выбрасывается (освобождается) из рабочих органов КвД. Но это есть электрическая энергия, и ее можно использовать во втором цикле создания импульса тяги за счет рекуперации (накопления) энергии, обеспечивая экономичный режим работы КвД. В реактивном же двигателе (РД) импульс тяги также создается в момент выброса энергии, но это энергия тепловая безвозмездно рассеивается в окружающую среду, как и в ДВС.

Итак, в КвД реализуются принципиально новые высокоэкономичные энергетические циклы создания силы тяги, обеспечивающие непрерывную циркуляцию электрической энергии в рабочих органах, подобную резонансной. Природа уже реализует подобный резонансный (волновой) принцип при движении по инерции без внешних затрат энергии через взаимодействие с энергией СЭВ. Теперь стало возможным создание высокоэкономичного движения с ускорением (с непрерывной тягой) с минимальным потреблением внешней энергии, которая необходима на компенсацию только тепловых потерь в проводах питания КвД и в подшипниках. Эти потери не превышают 5% (КПД 95%) и менее.

Так при развиваемой мощности КвД в 100 кВт, внешняя энергетическая подпитка при КПД 95% составит всего 5 кВт. Такого эффекта не дает ни один из современных двигателей. При стендовых испытаниях, без учета потерь энергии (при идеальном КПД ~ 100%) на 1 кВт мощности КвД развивает тягу в 1 Ньютон, что в 5000 раз эффективнее реактивного двигателя (РД). В трансформаторах Тесла также циркулирует колоссальная реактивная электрическая энергия СЭВ многократно превышающая затраченную энергию питания. Но еще никому не удалось освободить эту энергию (возможно кроме самого Тесла), в отличие от освобождения энергии СЭВ в момент создания импульса тяги в КвД.

Стендовые испытания КвД показали, что эра реактивных двигателей (РД) и двигателей внутреннего сгорания (ДВС) заканчивается ввиду их низкой экономичности. Начинается эра квантовых двигателей (КвД) и энергии СЭВ. В книге Леонова «Теория Суперобъединения. Квантовая энергетика» [1, 2] в главе 10 приведены примеры применения КвД для наземного, морского и космического транспорта нового поколения.

В положительном Заключении Министерства обороны России по проблеме освоения серийного производства квантовых двигателей отмечается, что: *«Практически речь идет о создании новейшей отрасли отечественной промышленности (аналогичной ракетостроению в 40-х...50-х годах прошлого столетия)».*

Итак, перед российской промышленностью и бизнесом стоит задача первыми в мире освоить серийное производство квантовых двигателей (КвД) и транспортных средств нового поколения с КвД с использованием энергии СЭВ.