



## Автомобили будущего: воздух вместо бензина

26 декабря 2001  
membrana

Автомобиль e.Volution.

**В 2000 году многочисленные СМИ, в том числе ВВС, пророчили, что в начале 2002 года начнётся массовое производство автомобилей, использующих воздух вместо топлива.**

Поводом для такого смелого заявления послужила презентация автомобиля под названием e.Volution на выставке Auto Africa Expo2000, которая состоялась в Йоханнесбурге.

Изумлённой общественности сообщили, что e.Volution может без дозаправки проехать около 200 километров, развивая при этом скорость до 130 км/час. Или же в течение 10 часов со средней скоростью 80 км/час. Было заявлено, что стоимость такой поездки обойдётся владельцу e.Volution в 30 центов. При этом весит машина всего 700 кг, а двигатель — 35 кг.

Революционную новинку представила французская фирма MDI (Motor Development International), которая тут же объявила о намерении начать серийный выпуск автомобилей, оборудованных двигателем на сжатом воздухе.

Изобретателем двигателя является французский инженер-моторостроитель Гай Негр (Guy Negre), известный, как разработчик пусковых устройств для болидов "Формулы 1" и авиационных двигателей.

Негр заявил, что ему удалось создать двигатель, работающий исключительно на сжатом воздухе без каких бы то ни было примесей традиционного топлива. Своё детище француз назвал Zero Pollution, что означает нулевой выброс вредных веществ в атмосферу.

Девизом Zero Pollution стало "Простой, экономичный и чистый", то есть упор был сделан на его безопасность и безвредность для экологии.

Принцип работы двигателя, по словам изобретателя, таков: "Воздух засасывается в малый цилиндр и сжимается поршнем до уровня давления в 20 бар. При этом воздух разогревается до 400 градусов. Затем горячий воздух выталкивается в сферическую камеру.

В "камеру сгорания", хотя в ней уже ничего не сгорает, под давлением подаётся и холодный сжатый воздух из баллонов, он сразу же нагревается, расширяется, давление резко возрастает, поршень большого цилиндра возвращается и передаёт рабочее усилие на коленчатый вал.

Можно даже сказать, что "воздушный" двигатель работает так же, как и обычный двигатель внутреннего сгорания, но только никакого сгорания тут нет".

Было заявлено, что выбросы автомобиля не опаснее углекислого газа, выделяемого при дыхании человека, двигатель можно смазывать растительным маслом, а электрическая система состоит всего лишь из двух проводов.

Представители Zero Pollution заявили, что для заправки "воздухомобиля" достаточно наполнить воздушные резервуары, расположенных под днищем автомобиля, что занимает около четырёх часов.



Впрочем, в будущем планировалось построить "воздухозаправочные" станции, способные наполнить 300-литровые баллоны всего за 3 минуты.

На заправку такого воздухомобиля требуется около 3 минут.

Предполагалось, что продажи "воздухомобилей" начнутся в Южной Африке по цене около \$10 тысяч. Также говорилось о строительстве пяти фабрик в Мексике и Испании и трёх — в Австралии. Лицензию на производство автомобиля якобы уже получили больше дюжины стран, а южноафриканская компания вроде бы получила заказ на производство 3000 автомобилей, вместо запланированной экспериментальной партии в 500 штук.

Но после громких заявлений и всеобщего ликования что-то произошло. Внезапно всё стихло и о "воздухомобиле" почти забыли.

Тишина представляется тем более зловещей, что некоторое время назад "заглох" [официальный сайт Zero Pollution](#). Причина нелепая: страница якобы не справляется с огромным потоком запросов. Впрочем, создатели сайта в расплывчатой форме обещают его когда-нибудь "улучшить".



Появление воздухомобилей на дорогах должно было стать серьезным вызовом традиционному транспорту.

Есть мнение, что экологичную разработку саботировали автомобильные гиганты: предвидев приближающийся крах, когда выпускаемые ими бензиновые двигатели никому не будут нужны, они якобы решили выскочку "задушить на корню".

Эту версию отчасти подтверждает Deutsche Welle: "Авторемонтные предприятия и нефтяные концерны единодушно считают автомобиль с воздушным двигателем "недоработанным". Впрочем, это можно списать на их предвзятость.

Однако и многие независимые эксперты настроены скорее скептически, тем более что ряд крупных автомобилестроительных концернов — например, "Фольксваген", — уже в 70-х и 80-х годах вели исследования в этом направлении, но затем свернули их ввиду полной бесперспективности".

Почти такого же мнения придерживаются и защитники окружающей среды: "Потребуется очень много времени, чтобы убедить автомобильных производителей начать выпуск "воздушных" двигателей.

Автомобильные компании уже потратили огромное количество денег на эксперименты с электрическими автомобилями, которые оказались неудобными и дорогими. Им больше не нужны новые идеи".

Но Deutsche Welle обращает внимание на то, что в различных публикациях "описание двигателя и принципиальная схема его работы грешат неточностями и ошибками, а, кроме того, версии на разных языках не только изрядно различаются, но порой и прямо противоречат друг другу.

Чуть ли не в каждом издании приводятся свои, отличные от прочих, технические параметры. Разброс цифр столь велик, что невольно задаёшься вопросом: неужели они относятся к одному и тому же автомобилю?

Ещё одна странная закономерность состоит в том, что с каждой следующей публикацией параметры автомобиля улучшаются: то мощность подрастёт, то цена упадёт, то масса уменьшится, то ёмкость баллонов увеличится. Так что, сомнения тут вполне уместны и оправданы.



Zero Pollution — двигатели с нулевым выбросом вредных веществ

Однако ждать осталось недолго. Вероятно, уже в наступающем году мы точно узнаем, что же такое этот разработанный фирмой MDI двигатель на сжатом воздухе — революция в автомобилестроении или во всех смыслах слова "дутая" сенсация".

Между тем, вполне возможно, что и в 2002 году интрига с "воздухомобилем" не разрешится. В результате продолжительных поисков информации о в Сети был обнаружен один [более-менее "живой" сайт](#), который обещает серийное производство революционных автомобилей в 2003 году.

Кстати, в процессе поисков было найдено много интересного на "воздушную" тему.

Любопытно, что на состоявшейся в феврале 2001 года в Нюрнберге международной ярмарке игрушек канадская фирма Spin Master предложила покупателям модель самолета, оснащённой двигателем, работающим на сжатом воздухе. Мини-резервуар можно надувать любым насосом, и пропеллеры уносят оригинальную игрушку в небеса.

Кроме того, в Интернете имеется [коммерческое предложение](#), адресованное, по всей видимости, правительству Москвы. В этом документе одна столичная компания предлагает чиновникам "ознакомиться с предложением автомобильной фирмы MDI (Франция) о производстве в Москве абсолютно экологически чистых и экономичных автомобилей".

Встретилось и [предложение В. А. Конощенко](#), который сообщает об изобретённом им автомобиле, работающем на сжатом воздухе, прилагая описание устройства.

Также попало на глаза [изобретение Раиса Шаймухаметова](#) — "Садоход", который "приводится в движение от сжатого воздуха: под капотом небольшой двигатель и серийный компрессор. Воздух вращает автономно друг от друга два блока (слева и справа) эксцентрических роторов (поршней). Роторы в блоке через ходовые колеса соединены гусеничной цепью".

В итоге сложилось двоякое впечатление: с одной стороны не до конца понятная история с французским "воздухомобилем", а с другой — куда более чёткое ощущение, что "воздушный" транспорт давно используется и в особенности почему-то в России. И притом с позапрошлого века.

Есть данные о том, что спроектированная самоучкой И.Ф. Александровским 33-метровая подводная лодка с двигателем, работающим на сжатом воздухе, летом 1865 года была спущена на воду, успешно прошла ряд испытаний и только после этого затонула.

