

Глобальный кризис транспорта.

1. Глобальный транспортный кризис.

Сейчас наиболее развит автомобильный транспорт. Но автомобили достигли предела своего усовершенствования и все недостатки автотранспорта (дороговизна, большой расход топлива, не экологичность, непрерывный ремонт дорог, не рентабельность для удалённых поселений, большие аварии на автодорогах) останутся не преодолимыми. Для удаленных поселений экономически не целесообразно проводить автодороги. Сейчас развивается направление на переход от топлива к электрическим аккумуляторам. Но это направление не имеет перспективы т.к. для зарядки аккумуляторов требуются источники электроэнергии, а они в свою очередь связаны с известными энергетическими проблемами.

Железнодорожный транспорт выполняет большой объём перевозок, но он связан с необходимостью создания путей огромной протяженности и не может обеспечивать удаленные поселения и потребителей находящихся за морскими просторами.

Сегодняшний авиационный транспорт очень дорогой, большой расход топлива, требует специальных аэродромов, связан только с большими городами и не может непосредственно обеспечивать индивидуальных потребителей.

Водный транспорт может существовать только там, где есть моря и реки. Очень мало скоростной. Требуется дальнейшая перегрузка и транспортировка груза к потребителю.

Работы в сельском хозяйстве требуют применение транспорта различного типа, который уродует поля и дороги и медленно, с трудом перемещается по протяженному рельефу местности и в неблагоприятных погодных условиях.

Автомобильный, железнодорожный и морской транспорт зависит от пути движения, что существенно увеличивает время и стоимость перевозок.

Сегодня транспортные проблемы для дальних перевозок пытаются решить путем увеличения количества авто, железнодорожного, морского и авио транспорта. Тратятся огромные финансы и время, но проблема кардинально не решается. Потому что сегодняшний транспорт базируются на старых принципах создания силы для перемещения.

Сегодняшний автомобильный, железнодорожный, морской и авиационный транспорт дорогой, сложный и имеет много других недостатков. Также современный транспорт не экологичный. Потребность в транспорте увеличивается. Сегодняшний транспорт не справляется с необходимым объёмом и быстротой перевозок

На нашей Планете увеличивается глобальный транспортный и

экологический кризис.

2. Кризис авио транспорта.

2.1. Состояние авиационного транспорта.

Сегодняшний авиационный транспорт, перевозки и техническое обслуживание очень дорогие и имеет следующие серьёзные недостатки:

Самолеты:

- очень дорогие и дорогие полеты, сложная конструкция, ненадежные и опасные, требуют взлетные полосы и большое обслуживание);
- малая величина подъемной силы на единицу мощности двигателя (до 15 кг/л.с.);
- низкая маневренность, в т.ч. невозможность зависания на месте;
- невысокая экономичность, малое время полета.

Вертолеты:

- очень дорогие и дорогие полеты, сложная конструкция;
- малая величина подъемной силы на единицу мощности двигателя (до 6 кг/л.с.);
- очень низкая экономичность и как следствие этого малое время полета и радиус действия;
- высокая стоимость.
- вертолёты не могут преодолевать перелёт через высокие горы.

Дирижабли:

- дорогие, большие сложности при приземлении и хранении аппарата;
- малая величина полетного веса на единицу мощности двигателя (до 8 кг/л.с.);
- большие размеры;
- большое аэродинамическое сопротивление и парусность;
- малая скорость (до 125 км/час);
- низкая маневренность.

Аппараты на воздушной подушке:

- низкая экономичность,
- сложный и тяжелый силовой привод, много места занимает компрессор и толкающий винт, невысокая проходимость и плохая управляемость на малых скоростях, высокий уровень шумов и др.

Экранопланы:

- большая зависимость от наличия водного экрана, маломаневренные.

Беспилотники самолётного и вертолётного типа.








Они должны решать часть транспортных проблем. Но они имеют экономические характеристики ещё хуже, чем имеют самолеты и вертолеты. Но их используют потому, что они решат часть авиационных задач, а лучших летательных аппаратов нет.



Аэромобили.

Для решения транспортных проблем сейчас много фирм пытаются создать аэромобиль самолетного и вертолётного типа. Но они

получаются очень дорогие, опасные и имеют удельную подъёмную силу еще хуже, чем имеют самолёты и вертолёт.

2.2. Характеристики авиации.

Тип летательного аппарата	Вид аппарата	Удельная сила, отношение веса аппарата к мощности двигателя: кг/л.с.
птицы		100-500
самолёт		до 15
вертолёт		до 6
дирижабль		4
Аппарат на воздушной подушке		10
Ракета		0.005
Беспилотник самолётного типа		7
Беспилотник вертолётного типа		4

Аэромобиль самолётного типа		3
Аэромобиль Вертолётного типа		
Зонтолёт (НОУ ХАУ Е. Сорокодум). Получены экспериментальные результаты на двигателе колебательного типа		80

2.3. Выводы.

Транспорт, которому не требуются дороги и водные пути могут быть только летательные аппараты.

Но сегодняшний авиационный транспорт, перевозки и техническое обслуживание очень дорогие. Вертолёты не могут преодолевать перелёт через высокие горы. Дирижабли мало скоростные и дорогие.

Решение всех транспортных проблем можно было бы решить, если создать летающий транспорт намного дешёвый, экономичный, надёжный и маневренный по сравнению со всеми видами сегодняшнего транспорта.

В течении длительного время и сейчас проводится огромное количество работ по усовершенствованию конструкций самолетов, вертолетов, дирижаблей и другой авиационной техники. Для этой работы привлекаются огромные финансовые, материальные и людские ресурсы. Но несмотря на это, радикальных улучшений авиационной техники не произошло и нет перспективы, что они произойдут.

Многочисленные попытки в течении 100 лет решить проблему дальних перевозок с помощью дирижаблей не дали положительных результатов. Потому что сегодняшние дирижабли имеют малую скорость (120-160 км/час), дорогие, большие, имеют большое аэродинамическое сопротивление и боковую парусность и другие недостатки.

Сейчас начался очередной бум по созданию дирижаблей. И опять будет использоваться стационарная аэродинамика, которая не даст экономные двигатели, кардинальное снижение аэродинамической оболочки и управляемости дирижабля. Опять будут потрачены большие финансы и время. Но кардинальных улучшений дирижаблей не будут получены.

Сегодняшняя авиация основывается на применении

стационарной аэродинамики, на основе которой можно создавать только дорогие, неэкономные летательные аппараты, - это «летающие паровозы».

Наступил кризис возможностей совершенствования авиационной техники. Сегодняшняя авиация, - это «летающие паровозы».

Надо создавать летательные аппараты нового типа, которые будут дешёвые, экономные перевозки и не будут требоваться аэродромы. Но современная авиация достигла своих предельных возможностей и имеет очень много недостатков. Громадные траты денег и времени на попытки усовершенствовать существующие типы авиации не дают радикального улучшения их характеристик.

3. Основные причины неудач в совершенствовании сегодняшней авиации.

Все существующие летательные аппараты имеют низкую удельную силу тяги и подъёмную (отношение полетного веса аппарата к мощности двигателя). За сто лет достигнуты максимальные значения подъёмной силы на единицу мощности двигателя: для самолета до 15 кГ/л.с., вертолета до 4-6 кГ/л.с., дирижабля до 8 кГ/л.с.

Причина отсутствия прогресса во всей авиации заключается в следующем:

1. Все летательные аппараты и их движители создаются на основе стационарной аэромеханики и винтового или струйного движителя. А возможности стационарной аэромеханики для улучшения аппаратов уже исчерпаны. Потому что используется струйный принцип создания тяги (градиент количества движения),

Современная авиация, суда, катера, подводные лодки и ракеты достигли предела улучшения своих характеристик движителя.

2. Понимание того, что невозможно совершить дальнейшее улучшение характеристик летающих аппаратов на основе применения стационарной аэромеханики уже начинают понимать специалисты в ведущих лабораториях мира. Сейчас уже ряд лабораторий начали проводить исследования по созданию летательных аппаратов с колебательными движителями вместо винтовых (США, Канада, фирма Festo Германия и др.). Но они не получили успеха в этих работах потому что не имеют знания физики колебательной аэродинамики (механизм создания силы рассматривается на основе квазистационарной аэромеханики и аппарат не рассматривается как единая колебательная система).

И делают ставку на примитивное изобретательство и копирование летающих птиц и насекомых.

3. До сих пор вся авиация держится на создании тяги за счет градиента количества движения. Все ученые и конструктора

держатся за движители типа винта, турбин и т.п. Другого они не знают.

4. Они не знают, что есть более общий принцип создания тяги, - за счет градиента энергии, при котором можно создавать намного большую тягу без струи. На этом принципе летают птицы и плавают рыбы.

5. Они не знают принципов аннигиляции аэродинамического сопротивления до нуля без каких-либо энергетических затрат на это.

6. Поэтому ученые и конструктора фактически не в состоянии создать высокоэффективную авиацию нового типа.

7. В последнее десятилетие ведутся разработки аэромобилей. Но все эти разрабатываемые аэромобилей не смогут найти большое практическое применение. Потому что достигнута удельная подъемная сила не более 2 кГ/л.с., поэтому они очень малоэкономичны. Дорогие и опасные в эксплуатации. Они останутся экзотикой и не пойдут в большое серийное производство.

8. В связи со сверх актуальностью задачи, правительства, авиационные фирмы, фонды, конкурсы, филантропы ставят задачи по созданию авиации с лучшими характеристиками. Но, несмотря на огромные финансовые расходы на эти работы, высокоэффективная новая авиация не будет создана (примером псевдо новой авиации являются БПЛА и аэромобили и вся современная авиация, - «летающие паровозы»).

4. Путь создания новой авиации.

Сегодня правительства и фирмы начали опять выделять огромные финансы для решения транспортных проблем в форме увеличения количества авторанспорта, железнодорожного и речного транспорта. Это будет невиданная по масштабу глупость, которая подорвет экономику всей Планеты.

Надо прекратить бесконечные доработки авиации на основе стационарной аэродинамики.

Надо найти новые принципы созлания сил для перемещения летательных аппаратов.

Таким новым принципом может дать колебательная аэродинамика.

Также надо искать другие способы для перемещения в пространстве.

5. Судьба наших предложений по решению транспортных проблем.

5.1. Наши научные результаты могут решить транспортные проблемы Планеты.

5.2. Но парадоксально, мы не можем найти инвестиции для завершения наших НИОКР разработкой промышленных образцов супер новой авиации. В России не инвестируют в НИОКР. А Запад будет инвестировать нас, если мы будем жить на Западе и работать внутри западной фирмы.

5.3. Сейчас существует много инвестиционных фондов по финансированию разработок авиации сегодняшнего типа. Расходятся огромные суммы и ещё большие планируются расходовать. Целесообразно прекратить этот огромный финансовый бардак, который не даст положительного решения по транспорту Земли.

5.4. Если инвестиций мы не получим и не создадим супер новую авиацию, то Глобальный транспортный кризис разовьётся до катастрофических размеров!

5.5. Очень надеюсь, что в России найдется хотя бы один смелый разумный инвестор на всей Планете.

6. Наши предложения.

Наши научные результаты уже сейчас могут позволить создать промышленные образцы супер новой авиации. И решить транспортные проблемы Планеты.

Мы ищем инвестиции для разработки первых промышленных образцов наших новых типов авиации.

Затем инвестор совместно с нами запускает эти типы авиации в серийное производство и продажу.

Будет покупателей около 1 миллиарда и прибыль больше 1000 миллиардов долларов.



Научный руководитель программы
канд. техн. наук

Сорокодум Евгений Дмитриевич
Владелец и генеральный директор
ООО "Вихреколебательные технологии"

Россия, 141505, Московская обл. г. Солнечногорск, ул.
Ленинградская, д. 20, кв. 108 (юр. адрес).

Моб.: 8-903-184-04-07

e-mail: evgenysorokodum@yandex.ru

сайт <http://oscvortex.com>

