

ОТ РЕДАКТОРА

МИРОВОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ ПРАЗДНУЕТ В 2011 ГОДУ ОЧЕРЕДНОЙ ЮБИЛЕЙ!

В 1886 году зарегистрирована заявка на патент, поданная Карлом Бенцем на «самодвижущуюся тележку» с двигателем внутреннего сгорания. Собственно, это было время выбора типа двигателя для автомобиля на последующие более чем сто лет. В числе конкурсантов был и электропривод, но он гонку проиграл в силу известных нам сегодня причин. Прошло 125 лет и вновь актуален вопрос о том, какая сила должна приводить автомобиль в движение — сгорание углеводородного топлива, электричество или какая-то другая. Казалось бы, за этот век с четвертью жизни автомобиля, прошедшего путь от экзотического хобби до основного средства передвижения человека и перевозки грузов, перспектива развития привода должна быть абсолютно ясна, а вот поди ж ты, этот важный вопрос учёными и инженерами так и не выяснен. Проблемы «глобального потепления» и «озоновых дыр», многими списываемые на рост выбросов CO₂ вследствие бурной автомобилизации всей Земли, с большим скрежетом начали склонять чашу весов общественного мнения в сторону электричества. Свидетельством тому является тот факт, что на знаковых автомобильных салонах признаком респектабельности автомобильной компании стало представление концептов (прототипов, продукта мелкосерийного производства) электромобилей, так называемых «транспортных средств с нулевым выбросом вредных веществ». Экспрезидент США Д. Буш даже пообещал, что уже нынешнее поколение американских людей пересядет на такие транспортные средства.

Сказать, что эта перспектива, даже в случае удачного решения всех технических проблем (запас хода, масса, стоимость электромобиля и т.п.), радует всех, будет неправдой. Простой вопрос — а как быть бизнесу на добыче, переработке и поставках углеводородов? Ведь не секрет, что в мире есть целые страны, экономика которых построена на этом бизнесе. Неким компромиссом интересов и неплохим техническим решением кажется комбинированная силовая установка (гибрид), предполагающая наличие на борту транспортного средства автономной электростанции, где двигатель внутреннего сгорания, работающий (слава Богу!) на углеводород-

ном топливе, крутит генератор, но это отдельная тема... Но как насчёт «транспортных средств с нулевым выбросом»? Ведь их концепция предполагает использование электроэнергии, выработанной вне автомобиля.

Авария на японской атомной электростанции в Фукусиме вызвала неожиданный поворот в дискуссии на тему перспектив электромобиля. Значительная часть населения Земли обеспокоилась вопросами безопасности своего дальнейшего существования, видя угрозу в ядерной энергетике. А во многих странах энерговооружённость непосредственно обеспечивается именно ею. Поэтому будущее электромобилей, как никогда, зависит от перспектив развития энергетике. Должно пройти немало времени, и человечество сделает правильные выводы из уроков Фукусимы и Чернобыля. Энергобаланс мировой энергетике будет расти, наверное, и за счёт энергии атома.

Компромисс должен быть достигнут и в идеологии развития автомобильных приводов. Нет сомнения в перспективности электропривода в больших городах. И это должен быть как транспорт общего пользования (троллейбусы, трамваи, коммерческие электромобили), так и индивидуального. На дальние расстояния — более 100 км, экономически выгодными останутся, по крайней мере, до середины этого века, тепловые и комбинированные силовые установки. Собственно, именно в этом и состоят нынешние тенденции развития силовых установок. Есть все основания полагать, что в целом они не претерпят коренного изменения, но станут более осмысленными и обоснованными, в том числе с учётом существующих и прогнозируемых угроз безопасности человечеству.

Давайте обсудим это на очередной конференции Ассоциации автомобильных инженеров 1–2 июня на автополигоне НАМИ в Дмитрове.

А. Тусаров

Главный редактор, исполнительный директор ААИ