

МОТОР-КОЛЁСА ШКОНДИНА КАК ГЕНЕРАТОР ПРОГРЕССА

На самой границе Московской области, за Окой, в 80 километрах от МКАД, есть очаровательный «наукотерек» — Пушкино. Серьёзно-напыщенное — «наукотерек» — ему как-то не к лицу, всего чуть больше 20 тыс. жителей. На них, правда, приходится целых 9 научно-исследовательских институтов и радиотехническая обсерватория РАН. И один изобретатель — Василий Шкондин.

Там, где прячется гениальность

Ждём Василия Васильевича на автостоянке Института Беска — там он арендует помещения для мастерской-лаборатории. «Мороз и солнце — день чудесный». Появляется свежая иномарка-миниатюрка, за рулём сам Шкондин. Приглашает следовать за ним. Едем по извилистым дорожкам института и наконец паркуемся на крошечной площадке перед задней частью какого-то крупного одноэтажного здания, напоминающего нех средних размеров. Знакомится — на первый взгляд (да и на второй тоже) изобретатель совсем не тянет на 1941 год рождения. Заранее заготовленный образ «непризнанного гения» тает как парок на ветру. Нас встречает и общается средних размеров тонкий пёс. По глазам видно, что давно не шенок, острый товарищ и он первый скривился Шкондина. Изобретатель утверждает, что собаке от роду 22 года. Прочитав на моём лице недоверие и призывал в качестве свидетелей помощников — как оказалось, к мастерской он прибавил совсем маленьким щенком в 1992 году, с первого дня аренды. Подумалось — может быть, институт занимается не исследованием структуры и функций белков, а давно решил вопрос, как победить старость? И Шкондин подозрительно моложав и энергичен...

Внутри небольшого, не более 100 кв. м, помещения, разбитого на три пространства, атмосфера глянцевой мототехнической мастерской. Куда ни кинь взгляд — рамы, колеса, скутеры и солидный трёхколесный байк. Тесно... Много места занимает огромный допотопный фрезерный станок. И только присидевшись, замечаешь, что колёса необычные — внутри облобы установлены диски, внешне что-то вроде корыток от кинолентки. На рабочих столах преобладают тестеры, магниты и ещё какие-то совершенно незнакомые детали.

Техника на грани фантастики

Увесистый трёхместный и трёхколесный байк-рикша, с огромными мягкими креслами, тяжелой рамой, широкими колёсами и махито диванными каких-либо объектами, призванных экономить топливо и энергию (аэродинамика обдутой корынки, а то и хуже), на 14 литров топлива способен преодолеть без дозаправки 1400 км — заслуга мотор-колёс Шкондина. Расход — 1 литр на 100 километров. Большой и мощный мотор выброшен, установлен маленький и слабосильный бензиновый, который призван компенсировать механические потери

и поддерживать аккумуляторы. Динамика — зверская. Осталось создать конструкцию с благоприятными формами, изначально спроектированную под мотор-колёса Шкондина, и революция в автопроме будет неизбежна.

Удалось испытать в деле далеко не самую новую и максимально «простую» разработку Василия Васильевича — велосипед с мотором в заднем колесе и несколькими аккумуляторами. Шкондин с сомнением посмотрел на меня, на счёт ооооооо, переключил двигатель на малый ход (до 40 км/ч), проинструктировал:

— Тормоза обычные, педали не

надо. Мотор-колёса для велосипедки и скутеров при максимальной электрической мощности, совместимой с компактной кофемолкой, имеют момент до 65 Н·м — полтора раза испытанным в МЭН.

Для сведения: у бензинового двигателя внутреннего сгорания малолитражного авто (те же «Жигули») этот показатель равен 70 Н·м. И КПД — 30%. У мотор-колёс последний показатель достигает немалых 94%. Поэтому оценивать двигатель Шкондина по мощности в ваттах и лошадиных силах бессмысленно, и это признала все эксперты из научных институтов.

А ещё Шкондин пахнул мотором, пахнущим для лёгкого вертолётчика или самолёта. Пахнул в руках — тяжёлым, больше 20 кг. Но его мощность, по туге, по моменту,



крутите. Вот ручка там, как на мотоцикле.

Я микромозгилась на сиденье (минус 22°C, толстенный свитер и дублёнка — не самая удобная одежда для «ходовых испытаний» велосипедки) и крутанул ручку газа на себя. С трудом парировала желание велика встать из заднего колеса и опрокинуть сиденье. Издал стипитильный вопль Шкондина: «Осторожно!!!» Огласило торможу — до кирпичной стены осталось меньше метра... Только тогда понял, охоту, какая мощь таится в этих шкондинских мотор-колёсах. Освоился, сделал несколько кругов, пометал — эх, мне бы такое чудо — летом по Москве раскаты. Василий Васильевич именно на нём частенько летает к себе на дачу в Тульскую область. Это не очень далеко, 30 с небольшим километром. Преимущество его мотор-колёс перед всеми остальными не только малый вес, в разы большие дистанции пробегов на небагальных и совершенно обычных кислотных аккумуляторах (показывал и суперсовременные батареи, их установил на новые модели), но и колёсальная тяга, момент силы, выраженный в ньютон-метрах (Н·м). В гору, как на импортных электровелосипедах, педали крутить

составляет 270 Н·м. По автомобильным меркам — современный трёхлитровый шестиступенчатый двигатель мощностью свыше 200 л. с. Для двухмоторного самолёта на 4–8 мест — самое то.

Василий Шкондин выставлял свою технику множество раз, по всему миру. Дает на тестирование и испытания в солидные отечественные и зарубежные институты и лаборатории. Все, что создано другими конструкторами и компаниями в этой области, уступает мотор-колёсам Шкондина по всем параметрам: при равной мощности вес зрелее, затраты энергии ниже, а также, скорость в разы ниже.

Суета вокруг колёс

Шкондин запатентовал своё изобретение — мотор-колёсо первого поколения — в 1991 году. И с тех пор занят его развитием. Сегодня готово уже четвертое поколение. Но-у-мю держит при себе, всех секретов не раскрывает. Жалко неоднократно пытались его обокрасть, но, как уверяет, кажущаяся простота конструкции. Вроде бы минимум деталей, никаких компьютерных изысков, «критических» технологий. Но всё, что у него примитивно сконструировано (ужасно!), работает в лучшем случае как обычный электромотор.

Был момент — на частном самолёте прилеталась к нему на Кипр (некоторое время назад он имел возможность подолгу проводить там время) пара удачливых бизнесменов. Покрутились вокруг, посмотрели на технику и заявили — платим любые деньги за пару велосипедов. Не вопрос, Шкондин продал.

Спустя полтора месяца эта же парочка вновь возникла на горизонте, но уже с недовольными лицами и претензией: «Мы сделали ваш мотор-колёс один к одному, но они не работают!» Шкондин не удивился, посоветовал не идти по китайскому пути, а купить лицензию:

— Когда покупали, говорили, хитаться будем? Вот и хитайтесь.

За рубежом его секреты давно пытаются разгадать целые лаборатории и научные коллективы, с союзниками, по сути, сотранными, штатами. Были и наши, и английские «партизаны». И все как один записались тем, что привлекали сотни миллионов долларов, проводили маркетинговые исследования, обобщали все известные технологии простотой конструкции, восторгались перспективами, но не успевали приступить к серийному выпуску, по жалости, выбрасывали изобретателя

из бизнеса. В итоге, их кони оставались зряжными подделками.

Единственная страна, где производится мотор-колёс Шкондина, — Индия. Так судяно: он когда-то посещал Индию с командой велосипедов из «Альфа-Ромео». Под его мотор-колёса они приобрели там крупнейший в мире велосипед (10 тыс. велосипедов в сутки). Часть из них специально спроектирована для установки мотор-колёс. Но и тут неучастие автора изобретения сказывается — мотор-колёса индийского разлива давно уступают его последующим разработкам.

Не вечный двигатель

Изобретатель осторожно подчеркивает — не против современного «утилитарного» энергетического уклада. И не ругает за отказ от традиционных энергосистем: бензина, керосина, дизельного. Прощай, ещё и потому, что как человек просвещённый, он прекрасно понимает — нефтяные и газовые гиганты при такой постановке вопроса раздают его как мелкую букашку. Да и не стоит забывать — Шкондин изобрёл при аскетизме: наладил мечту человечества, не вечный двигатель с КПД выше единицы (то есть способный обогатить энергией себя и подпитать ею с потребителем), а высокоэффективные мотор-колёса для транспорта и генераторы электротехники. КПД его изобретений, конечно, необычайно высок, близок к эфемерной единице, но все равно, как говорит Василий Васильевич, «несколько ампер не хвастает». И эти амперы надо где-то восполнить, с помощью тех же классических двигателей внутреннего сгорания или аккумуляторов батарей, которые при зарядке потребляют энергию не из «космоса», а генерируемую на разномощных ГЭС, АЭС, ТЭС и т.д.

Выходит, его случай никогда не революционный прорыв в велосипедное и вообще транспортное с постулатами общепринятых физических теорий. Или тем не менее господин Шкондин скрывает что-то?

На выезде из Пушкино в сторону трассы на Москву над дорогой плакат-дистилл. Не привычно-пропагандный «Счастливого пути!» (читай — «счастливого прощания» или «вади отсюда, да побастует»), а впервые встреченное — «Возвращайтесь!». Что же, к мотор-колёсам и генераторам Шкондина вернёмся обязательно. Сегодня работы Шкондина востребованы, крупный концерн готовит площадку для массового производства мотор-колёс и связанной с ними техники, возможно, и военного назначения. Это мастерская переставляет и просторные помещения по 2 тыс. кв. метров. Да и ситуация подталкивает, государственные деньги всех уровней активно говорят о необходимости «модернизации» и «инноваций». Вот им и карты в руки.

Владимир ЛЕОНОВ,
фото автора