

Президенту Российской Федерации
Дмитрию Анатольевичу Медведеву
от конструктора транспортных средств
Петра Генриховича Антипова

Уважаемый господин Президент!

Пишу потому, что являюсь первым лицом.

Вся торговля осуществляется с помощью транспортных средств, а я их конструктор. Конечно, дефицита сегодня нет, но издержки могут быть меньше в разы. Особенно существенны они в авиации. По остроте проблемы можно представлять меня авиаконструктором. По каждому вопросу у меня есть своё мнение, обоснованное в рамках средней школы (Высшая школа уже в значительной степени субъективна и тенденциозна). Знания средней школы хороши тем, что позволяют людям понимать друг друга независимо от рода деятельности. Это особенно важно, так как специалистов в области, описанной ниже, просто в мире нет.

По своему профилю я никогда не был в подчинении. На современной «авиационной вертикали», начиная с мелкого начальника, выбираются формулы, на коэффициентах которых можно сделать свой маленький бизнес. Вследствие этого, конечный результат плачевен. В такой системе мне не только нет места – ни один учёный не подаст руки.

Итак, допустим, что критерием топливной экономичности любого транспортного средства будет производство трёх исходных безразмерных величин:

1. КПД силовой установки (всегда меньше 1),
2. весовой отдачи (отношение массы полезной нагрузки к суммарной массе)
3. качества скольжения K , которое может быть приближено к бесконечности.

Например: топливная экономичность ИСЗ на стационарной орбите (несмотря на низкий КПД ракетных двигателей и очень маленькое отношение массы спутника к стартовой массе ракеты) бесконечна. Вывод – заменять спутники-ретрансляторы авиационными средствами невыгодно с точки зрения затрат топлива.

Отсюда видно, что именно K – важнейший транспортный критерий. «Не так важно, кто тянет санки, и сколько на них можно навалить груза, важнее то, как они скользят!» Исторически сложилось так, что у каждой транспортной отрасли свой термин эквивалентный K . В авиации его называют «аэродинамическим качеством» или отношением веса Y к лобовому сопротивлению X , что справедливо для любого транспорта при равномерном прямолинейном движении. Именно от K линейно зависит дальность полёта и стоимость билета (в обратной пропорции).

Поскольку на летательных аппаратах аэродинамика, то есть достижение максимально возможного K , сводится к удельной прочности элементов конструкции, крыло должно быть изготовлено из относительно большого количества дорогого материала. Другими словами, экономичный по топливу самолёт может стать слишком дорогим по применяемым в нём материалам.

Выходом из сложившейся ситуации может стать отказ от монополии монопланов в пользу коммерческих бипланов. Консоль крыла – это рычаг. У фюзеляжа на него действует изгибающий момент: производство половины подъёмной силы и половины длины консоли. Этот момент не так и велик, проблема в том, что крыло приходится делать тонким. А чем меньше плечо (строительная высота), тем силы больше. Они сжимают верхнюю часть крыла и растягивают нижнюю. У биплана строительная высота в разы больше, силы растяжения и сжатия соответственно меньше. Поэтому их двойное крыло в несколько раз (4...7) легче монокрыла. Значит, на современном, предельно технологичном уровне, бипланная коробка во столько же раз дешевле в производстве. По

грузоподъёмности, вследствие образующегося весового резерва, бипланы превосходят монопланы вдвое – известный довоенный факт.

Исторически отказ от бипланов был аргументирован тем, что стойки и расчалки на 5% снижают скорость, поэтому в боевых условиях бипланы неприемлемы. А в те времена (30е годы прошлого века) каждый туристический самолёт был прототипом истребителя. Вся авиация делалась с прицелом на войну. Это объективно.

Субъективно, мой биплан «способен зайти в хвост Боингу». Но в юридическом плане западные монополисты не просто сильно защищены от подобных заходов со стороны наших фирм – они реально неприступны даже для своих правительств.

Поэтому, моя задача – создать новую нишу, которую возможно обеспечить нашим правовым полем, и не конкурировать напрямую по типам с Западом. Полагаю, что такая виртуальная рыночная ниша есть – это летающие автомобили-трансформеры. Пятиместные бипланы с автоматически складывающимися крыльями (Автолёты) могут наполнить её реально. В конечном счете, они станут столь же массовыми, как и обычные авто. А это уже может превратиться в новую государственную экономическую стратегию, к которой надо готовиться.

Как автомобилестроение сто лет назад, так Автолётостроение в нашем веке способно потянуть за собой всю экономику: от новых наноматериалов и до соответствующего программного обеспечения.

Поздравляю Вас с годовщиной запуска первого спутника! А ведь Королёву могли денег на него и не дать...

С уважением за среднюю школу,
Конструктор 04.10.09 www.airvan.co.cc Пётр Генрихович Антипов

дом 8 4855 217 196
сот. 8 910 819 4862

peter14159heinrich@yandex.ru
152934

Ярославская область, город Рыбинск, ул. Луначарского 21-6.

спасибо! Ваше обращение в адрес Президента России принято и будет рассмотрено Управлением Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан в соответствии с Федеральным законом «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» №59-ФЗ от 2 мая 2006 г.