

Смертельно полезный улучшатель топлива

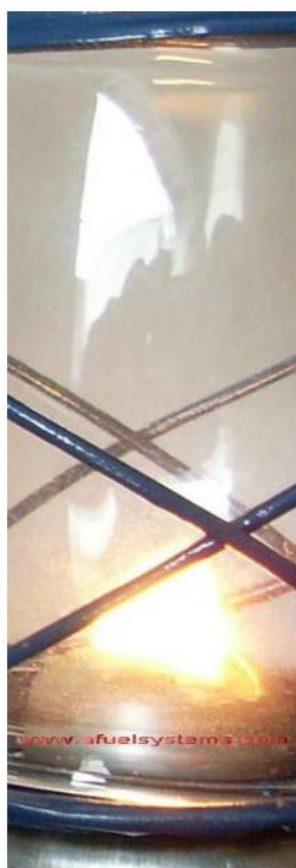
85 лет назад, готовясь к Большой войне, германские Люфтваффе понимали необходимость максимизации бомбовой нагрузки и дальности полета бомбардировщика. **Что можно сделать еще**, если на самый лучший корпус (аэродинамика, вес, прочность) установлен самый мощный мотор, но боевой радиус надо еще увеличить, а длину взлетной дорожки по возможности сократить ? Ответ нашел авиаконструктор Хуго Юнкерс - улучшить топливо. **Точнее улучшить существующее топливо.**

Не смотря на то, что качество германского авиационного керосина (АК) гарантировали немецкая педантичность, СС и концентрационные лагеря исследования показали, что в момент пиковых нагрузок, часть топлива сгорает не полностью, что приводит к его перерасходу, ускоренному износу моторов, а главное, снижает нагрузку и увеличивает длину разбега.

В условиях необходимости бомбить Англию с германских аэродромов и предстоящей войны с СССР с его ВПП, это было более чем актуально. Техническим решением стал « **активатор авиационного керосина** » - механическое устройство роторного типа, которое на короткое время изменяло физико-химическую структуру керосина, благодаря чему увеличивалась полнота сгорания, мощность со стандартного мотора и самолет мог гарантированно взлететь в условиях перегруза или короткой ВПП. Все бомбардировщики типа Юнкерс использовали это устройство.



Это было наземное устройство, через которое производилась заправка авиационных баков и это работало. Ниже - наши старые опыты, как увеличивается температура горения дизельного топлива и фитиля (при одинаковой площади факела) до и после такой обработки.

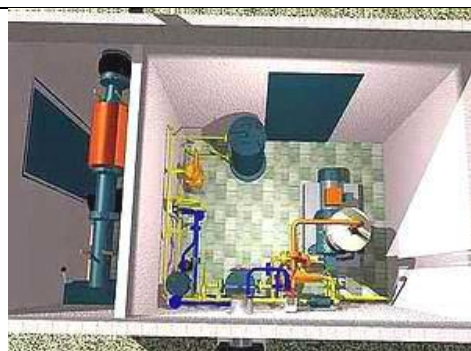


После оккупации Германии, советские военные специалисты ознакомились и оценили это устройство, которое было вывезено в СССР, запатентовано, поставлено в производство и использовалось в тех же целях – максимизация бомбовой нагрузки и минимизация длины взлетной полосы для дальних бомбардировщиков СССР.



Это устройство было дважды запатентовано оборонной промышленностью СССР (середина 50-хх и начало 70-хх), но в период перестройки (87-93), по причине резкого сокращения оборонных проектов, оно было не заслужено забыто. В те времена были забыты, проданы или потеряны многие технические решения.

В начале 90-хх годов одна московская фирма несколько раз перепатентовала это устройство и создало на его базе стационарный модуль для « улучшения качества дизельного топлива », который, для максимизации цены размещался в морском контейнере, вместе с дополнительными пассивными центрифугами для удаления воды и фильтрами, для удаления грязи. Остаток места заполнили кабинкой для оператора, его столом, стулом, кроватью, телевизором и тумбочкой для денег и презервативов.



Как и в германском варианте, « улучшенные свойства » топлива были максимальны сразу после обработки уменьшаясь до исходного состояния, за 2-4 дня, в зависимости от температуры воздуха, но грузовики СРАЗУ ехали быстрее и резче, что моментально фиксировали водители, своими профессиональными спинами и задницами при наборе скорости.

Наши опыты показали, что на максимальных режимах, рост удельного расхода обработанного топлива минимальный, в отличие от линейного роста для стандартного ДТ. Что еще хорошего мы отметили ? Немного и не мало.

1. **Улучшенный зимний пуск.** Моторы которые требовали усиленной работы стартера заводились сразу, « с тычка ».

2. Длительная работа мотора в полной нагрузке **без его перегрева.**

www.energy-saving-technology.com/documentation/dies_eng/diesel_engine_ru.pdf

3. Эффект экономии (**уменьшение удельного расхода**) существенно зависел от нагрузки и степени износа мотора. Чем больше износ – тем больше экономия. Чем новее мотор – тем меньше. Диапазон составил от 1% на Заводе им. Малышева на новом обрубке тепловозного дизеля, до 9-11% для ж.д. локомотива с износом ДВС 70% (СевГОК, Кривой Рог).

<http://www.afuelsystems.com/ru/gok1/sevgok.html>

4. Мы использовали **НАШ модуль** для **обработки корабельного топлива** типа IFO-180 на пароме в Бельгии и получили значительное снижение вязкости, количества и размеров механических примесей, дымности и удельного расхода на 4%.

www.energy-saving-technology.com/documentation/ship/trga-ship-light-ru.pdf

5. Этот модуль оказался отличным инструментом **для задачи снижения предельной температуры фильтруемости летнего дизельного топлива** в условиях ранних заморозков и отсутствии летнего дизеля.



www.afuelsystems.com/ru/trga/s63.html

www.energy-saving-technology.com/ru/trga_diesel_ru.html

6. Армия США использует такие системы **для производства в полевых условиях (Афганистан, Ирак) авиационного топлива с заданными характеристиками** путем смешивания базового топлива и индивидуального пакета присадок. (фото потеряно).

Таким путем изобретение Хуго Юнкерса все еще востребовано и особенно сейчас, когда повсеместно используются смесевые топлива, которым свойственны – использование присадок, расслаивание, осмоление (ухудшение свойств, что ведет к ранней кристаллизации, засорению топливной системы, снижению скорости горения с уносом энергии и тепла в область клапанов и выпускного коллектора). Часто пакеты топливных присадок делают неремонтопригодными поверхности поршневой группы, особенно при использовании фальсифицированных топлив в странах третьего мира.

И наконец, последнее

7. Обработанное топливо обладает повышенным моющим эффектом, что позволяет очищать топливную систему от смол, просто заправляя обработанным топливом транспортные средства не используя специальных присадок, Но с присадками – этот эффект еще больше (что позволяет экономить присадку).

=====

Отчего я написал **НАШ модуль** ?

Методом подбора и экспериментов, **мы создали свое устройство для модификации жидких топлив**, которое улучшали и успешно использовали с 2007 года, для экономии сначала тяжелых видов топлива (мазут, коксохим, каменноугольная смола, смесевые тяжелые топлива, нефть, как топливо, ТСМ). Почему начали с тяжелого топлива ? проще доказывать экономию, даже для инвесторов без технического образования, ввиду очевидности основных эффектов. www.afuelsystems.com/ru/trga/s229.html

Мы начали с котлов и печей (160 успешных проектов с 2007 года) , а потом осторожно перешли на корабельные двигатели и промышленные генераторы (5 проектов) . Тут эффект менее очевиден без спец оборудования, но он подтверждает все 7 пунктов выше.

Наше устройство может быть как в **стационарном** (заправочном) – как в Германии, СССР и США), так и в **виде бортового модуля**, которые может устанавливаться на корабле, танке и даже самолете, ввиду нашего принципа работы, который обеспечивает меньший вес, энергопотребление и большую надежность, чем топливный модуль конструкции Хуго Юнкерса.

Вы не поверите, но наш топливный модуль использовался даже на российском парусном барке Крузенштерн (отдельная тема зачем) – на одном из самых знаменитых парусников мира.

www.afuelsystems.com/ru/trqa/s246.html



Мне было интересно, что победит – техническая необходимость или ненависть к Украине... победила необходимость. Но после публикации этой страницы устройство было демонтировано с корабля.

Уровень экономии топлива в размере 3-4% не возбудит жадных инвесторов и их посредников, которые требуют чудесных эффектов с большими нулями, однако для военной промышленности тут есть неоспоримые плюсы. Повторим их.

1. Для кораблей и катеров .

Бортовой модуль/ улучшатель корабельного топлива останавливает накопление шлама за сепаратором, в несколько раз продлевает ресурс топливной центрифуги, мотора, снижает дымность и устраняет перегрев мотора на максимальных оборотах, увеличивая его мощность, снижает удельный расход топлива и позволяет, короткое время работать на топливе низшего стандарта (более вязком). Доказано тут. Даже с международным сертификатом. www.energy-saving-technology.com/documentation/ship/trga-ship-light-ru.pdf

2. Для тяжелой автомобильной техники (танки, БТР, самоходные артиллерийские установки и ракетные пусковые комплексы).

Облегченный пуск зимой, снижение ПТФ, отсутствие перегрева на максимальной тяге, промывка топливной системы, небольшая экономия топлива при форсированном режиме. Тут оправдан бортовой модуль с питанием от бортовой сети.

3. Для тяжелой авиации – транспортные самолеты и бомбардировщики. Тут нечего добавить к патентам Х. Юнкерса и СССР.

www.afuelsystems.com/ru/trga/s223.html

4. Для производства смесового топлива, с использованием присадок, биодизеля и иных компонентов. Возможность предотвратить расслоение, минимизировать присадки и обеспечить равномерность топлива при заправке. (опыт США).

Это не революционные технологии, но могут быть востребованы. Тем более если вспомнить – Юнкерс 88 и Хенкель 111 – практически одинаковые самолеты, с одинаковыми моторами (разница 10 л.с.), но средняя скорость Ю-88 была на 37 километров больше, бомбовая нагрузка была почти та же, а радиус Ю-88 больше на 25%. Потому тираж самолетов составил : «Хейнкель» — 7 716; «Юнкерс» — 15 100. Хотите поговорить на эту тему ?

Андрей Рубан

www.afuelsystems.com www.energy-saving-technology.com

5183898@ukr.net andrruban@gmail.com

gsm +380.50.5183898 VIBER (WhatsApp) +380.50.5183898

Some links

https://www.energy-saving-technology.com/en/trga_diesel_m.html

http://www.afuelsystems.com/ru/trga/s_ostrov.html

<https://www.energy-saving-technology.com/en/bus-phil-en.html>



мы используем наши специальные устройства в комбинации со стандартными локальными сертифицированными насосами. Таким путем мы можем производить готовые топливные модули в любой стране.





