

## **Что работает на Луне, не работает на Земле.**

*Когда речь заходит о технологиях, которая использовалась в лунной программе «Аполлон», то обнаруживаются чудеса. Техника, успешно используемая в космосе, совершенно не гадится для работы на Земле. Это относится к чудо-волшебной пленке «Кодак», к не менее чудесному фотоаппарату «Хассельблад» с не известно смазкой от вакуума и даже к нейлону, из которого якобы сделан флаг, который, согласно снимкам LRO до сих пор стоит на Луне. Аналогичные ситуации, мы можем обнаружить и в автомобилестроении.*

Начну из далека. Большой детройтской тройкой в автомобилестроении именуют три крупнейшие американские концерны по автомобилестроению: «Дженерал Моторс», «Форд» и «Крайслер». Первые двое являются основными конкурентами, при этом имеют разных подход к получению средств. Например, Форд, крутится самостоятельно — так во времена Великой депрессии, его основатель и ярый капиталист Генри активно сотрудничал с Советским Союзом, построив за советское золото (деньги то не пахнут!) Горьковский автозавод и продав наперед лицензии на свои разработки. Во время кризиса начала нашего века, топ-менеджер компании «Форд», брал кредиты под залог своего бренда у разных финансовых организаций. А вот «Дженерал Моторс», как наш российский ВАЗ, был предприятием, сидящем на государственных дотациях, разумеется, с учетом американской экономической специфики. И когда у компании начались очередные проблемы, она вновь обратилась за помощью к государству, приняв участие в создании лунного автомобиля. Дело в том, что 60-е годы XX века для «Дженерал Моторс» были не самыми благоприятными. Экспорт иностранных автомобилей из Европы сильно снижал долю местных производителей, работники заводов постоянно бастовали и устраивали беспорядки, а автомобиль Chevrolet Corvair, на больших скоростях внезапно терял управление — в связи с чем компания получила

судебных исков на более, чем 40 млн. долларов. Выправлять положение пытались разными методами — расширяли сферу деятельности — начали выпускать бытовую технику, локомотивы, подшипники, и даже, влезли в сферу финансовых услуг и страхования. А ещё в 1964 году в подразделении Pontiac начали создавать электромобили. Идея принадлежала инженеру Джону Делореану, автору довольно успешного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания Pontiac GTO. Отметим, что через год Делореан возглавил подразделение Pontiac, которое он сделал единственным прибыльным внутри «Дженерал Моторс» в конце 60-х годов. Правда, вот беда, с электромобилями ничего не получилось. Созданный в 1966-1967 году Electrovair II был лишь экспериментальной машиной, которая не могла пойти в серию по многим причинам, в том числе из-за того, что не существовало мощной и емкой батареи, срок имеющихся был очень короткий, заряд небольшим — авто на одном заряде не проехало бы более 60 км (с учетом только одного водителя и без багажа)! Не смотря на громкие заявления нынешней пресс-службы «Дженерал моторс», историки автомобильной техники назвали этот автомобиль «провальным». Выпущенный в 1969 году XP512E, был эдаким экзотическим малышом, который предназначался для богатых домохозяек. Но в серию данный автомобиль тоже не пошёл, оставшись не удачной экспериментальной моделью. И только через 25-лет, задолго до Илона Маска и его Теслы, «Дженерал Моторс» смогла создать и запустить в серию электромобили, ставшие серийными.

Совпадение или нет, но что Pontiac, что Chevrolet стараниями Джона Делориана в годы миссий «Аполлона» вдруг перестали быть убыточными и стали показывать прибыль, выйдя на этот уровень в 1969 и 1972 годах, соответственно. А сам инженер, стал в 1972 году целым вице-президентом «Дженерал моторс», причем самым дорогостоящим в истории компании, его зарплата по некоторым данным, достигала 650 тыс. долларов в месяц! И вновь, совпадение: в это время в США бушевал нефтяной кризис

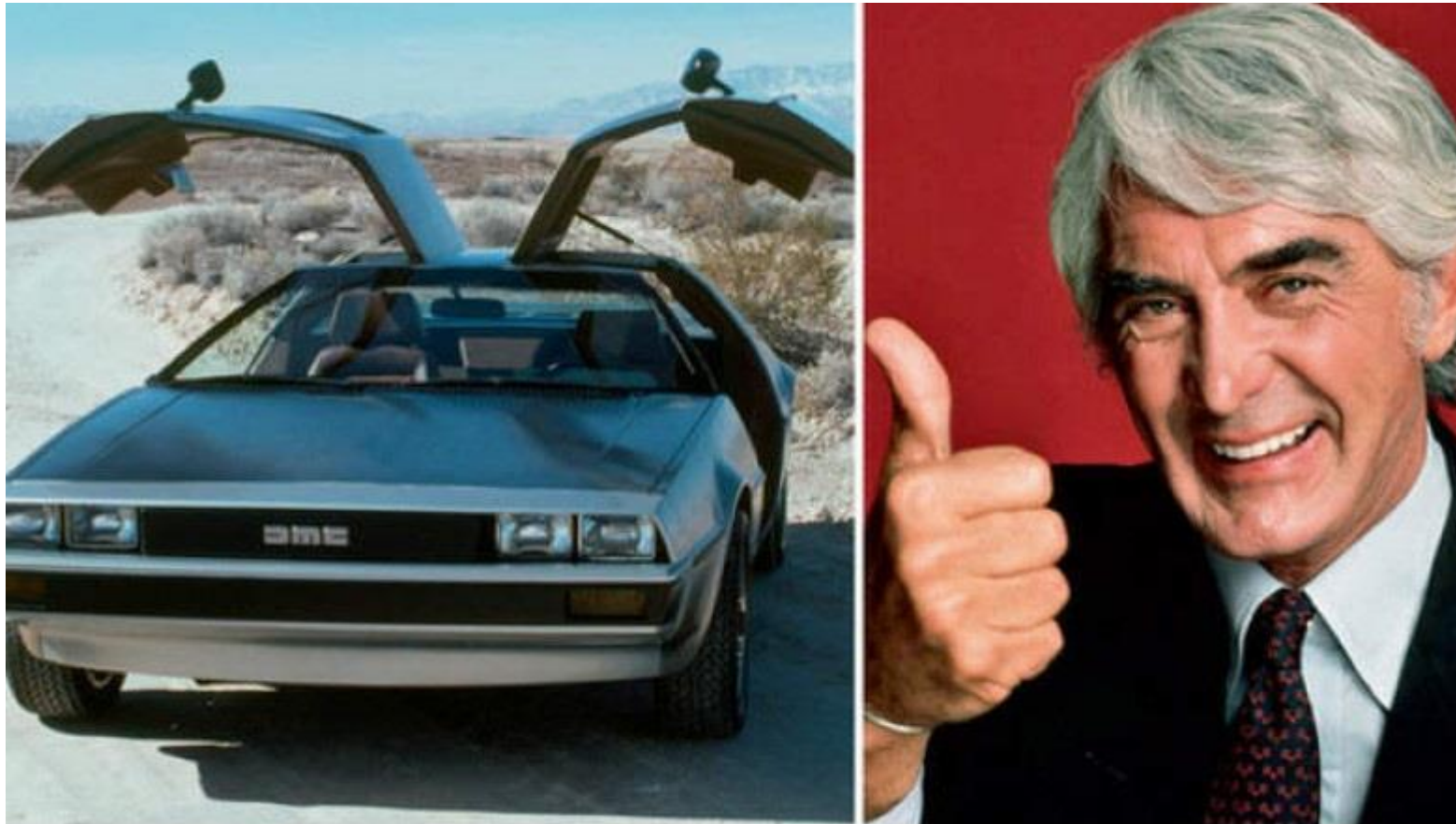
и продажи автомобилей с двигателями внутреннего сгорания резко пошли на спад. Казалось бы, те времена были столь благоприятными, как раз для запуска электромобилей, но увы, технологий для выпуска серийных автомобилей с электрическим двигателем на тот момент ни у кого не было. Да, разработки, в том числе и в СССР велись, но не более чем опытные и экспериментальные. Зато в космосе, а вернее на Луне, аппараты «Дженерал Моторс» работали, без всяких сбоев, что отражено в множестве видео и фотографий, где астронавты браво рассекают по поверхности Луны, а вот на земной технике, этого автомобильного концерна, ни домохозяйки, ни их мужья, которым показывали видео, ездить не могли!



Рекламная фотография электромобиля XP512E, созданного во времена сотрудничества GM и NASA.

Ещё одно интересное совпадение, но самый оплачиваемый топ-менеджер Делореан, в год окончания лунных миссий, вдруг решается уйти из корпорации и основать свою фирму! Он создает собственную компанию в Великобритании, которая известна тем, что её автомобиль DeLorean DMC-12 попал в кинофильм «Назад в будущее». И все! Автомобиль, оказался «сырым», а качество сборки было низким, что по сути это был некий конструктор, который покупатель доводил за до ума за свой счет, хотя данный автомобиль позиционировался в качестве премиального спортивного! Единственным его заметным

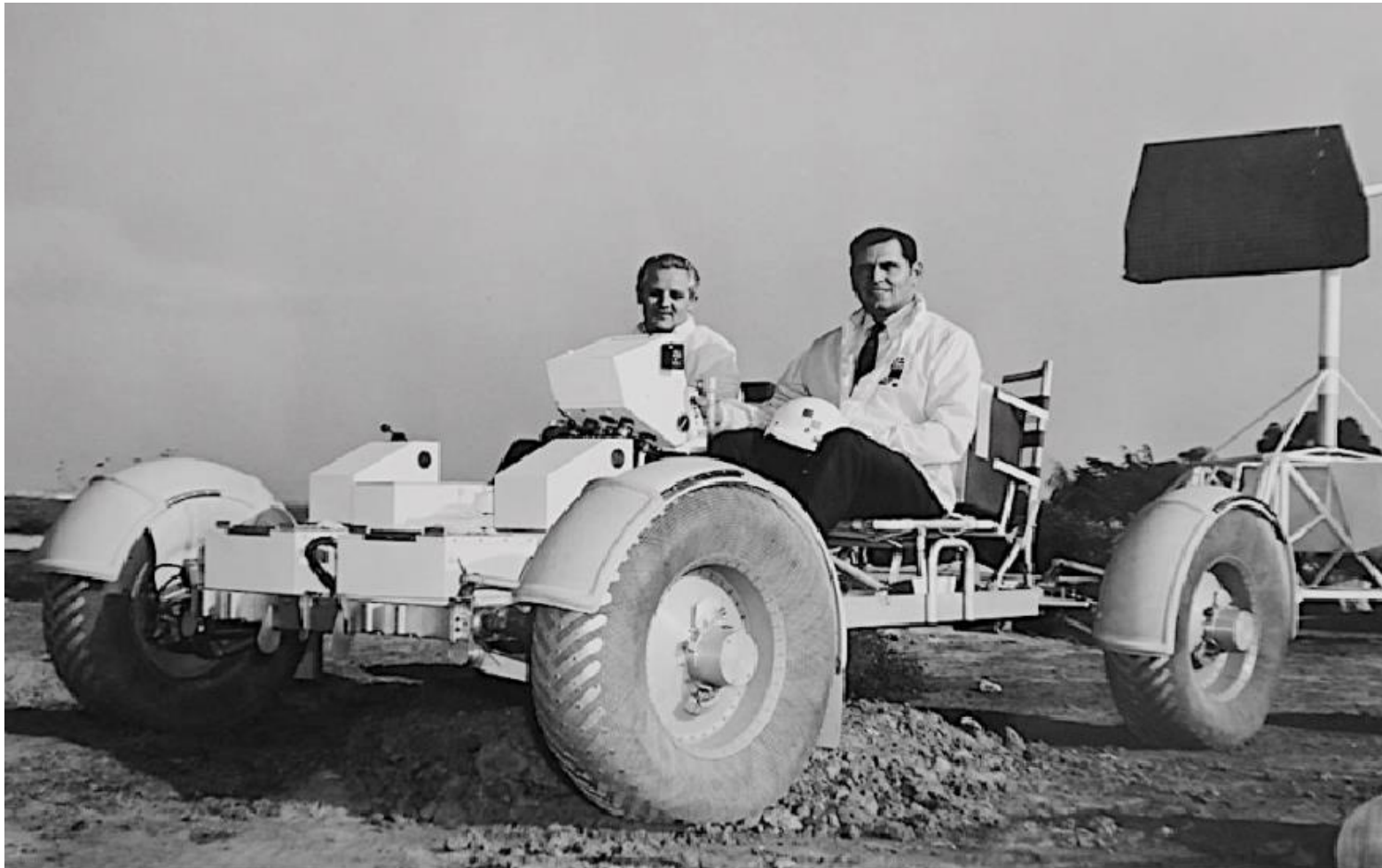
следом в истории стало участие в культовом фильме «Назад в будущее». Делореан, видимо опираясь на опыт лунного ровера, пытался получить под такую рекламу средства от британского правительства. Но, Кабинету министров Великобритании, были не интересны автомобили для кинофильмов, так что средств «талантливому» инженеру и менеджеру, который не смог ничего толкового создать, не выделили.



DeLorean DMC-12 и его создатель Джон Делореан

Не отметился ничем иным и инженер Ферец Павликс, также сотрудник «Дженерал Моторс», который считается главным создателем ровера. Он так и не смог создать что-либо серьёзное для Земли, принимая участие в неудачных проектах гибридных автомобилей. Хотя, по его словам, лунный ровер создали за 18 месяцев! И все три ровера работали успешно, в отличии от земных электро- и гибридных автомобилей

«Дженерал Моторс» тех лет. Хотя, повторюсь: нефтяной кризис 70-х был довольно благоприятной почвой для запуска и продажи электромобилей. Несмотря, на громкое имя «гениальный венгерский инженер» Павликс, сбежавший из родной Венгрии в 1956 году в США, не смог создать ничего, что бы работало в условиях Земли. Ни одна его наработка так и не была применена на практике, а последнее чем он занимался незадолго до ухода на пенсию—было его участие в...проектировании дорожной сети электробусов Санта-Барбары. Ну и разумеется, постоянные интервью о роверах и миссиях «Аполлона». Создаётся такое впечатление, что Павликс это публичная фигура, которая должна показывать превосходства капитализма: вот венгерский инженер в свободных США лунные роверы делает, а что у вас в тоталитарной Венгрии под пятой СССР? Какой то там земной «Икарус»... Стоит отметить, что советский инженер планетной техники и создатель «Луноходов» Александр Леонович Кемурджиан для ликвидации аварии Чернобыльской аварии сумел спроектировать транспортные роботы, воспитать целое поколение талантливых конструкторов и инженеров. Включен британцами в список выдающихся людей мира, в честь него названа малая планета № 5933.



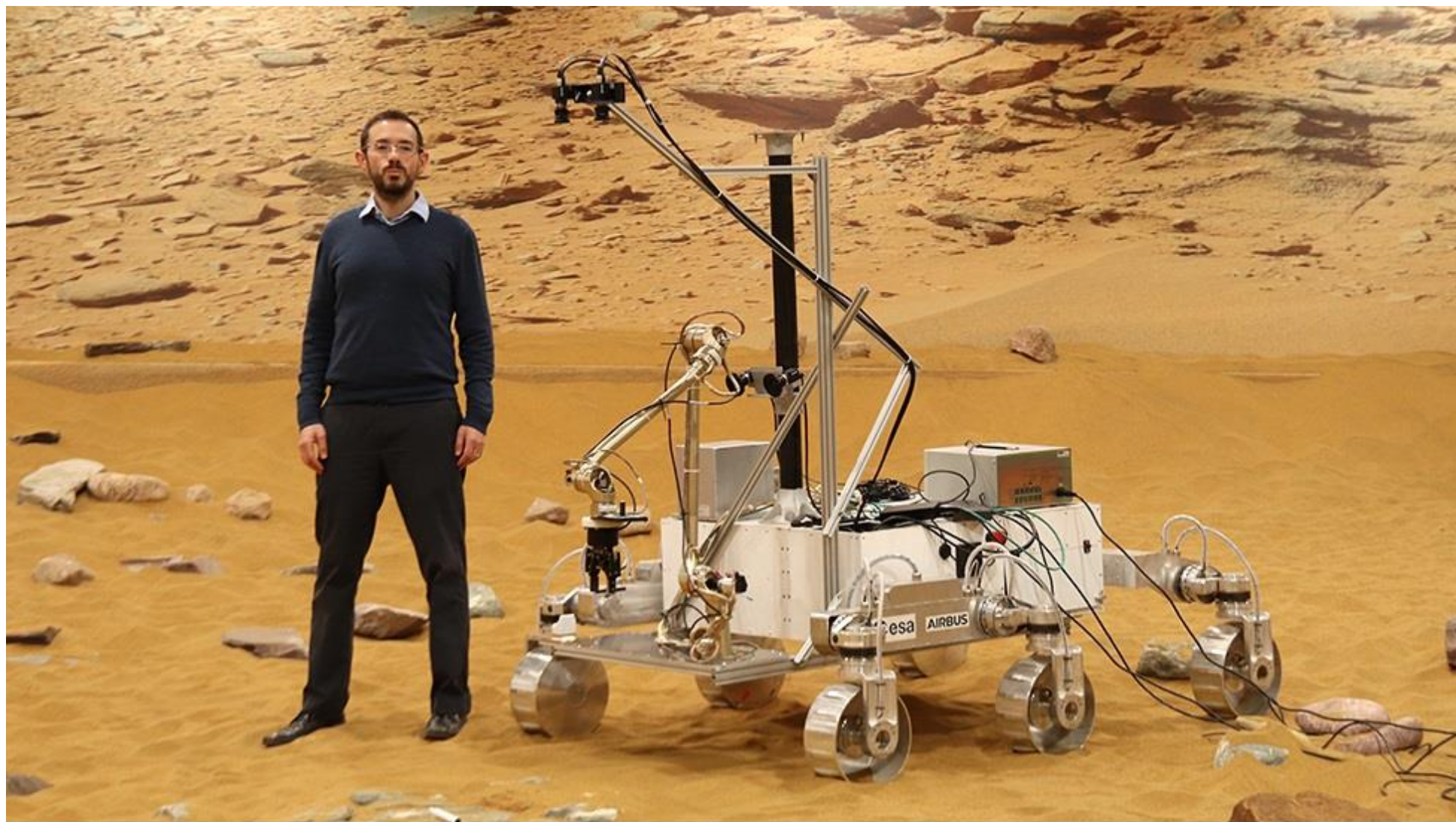
**Ференц Павликс и Сэм Романо тестируют прототип лунохода.**

Роль Павликса, перекликается с историей россиянки Ольги Филимоновой, которая родилась в Петрозаводске. В своем родном городе она так и не смогла поступить на физический факультет, закончив



типичный гуманитарный филологический, но стоило ей покинуть «авторитарную» Россию, оказавшись «в оплоте демократии», так сразу восполнила все технические пробелы в знаниях, став инженером по авиационно-космической технике! И попала в NASA, в команду по созданию ровера Perseverance. Его история, кстати, чем то, схожа с историей полетов по программе «Аполлон». Совершив множество полетов к Луне, на Луну и на орбитальную станцию «Скайлэб», американцы не взяли с собой в полет ни одного гражданина другой страны, в отличие от СССР, который возил в рамках проектах «Интеркосмос» на свои орбитальные станции граждан разных государств—от пустынной Монголии до капиталистической Франции.

Дело в том, что вместе с Perseverance должен был быть отправлен на Красную планету британский ровер Apon. Который ныне пресса называет «несчастливым» и «забытым». Он был разработан европейской аэрокосмической компанией Airbus. Его рабочее название Mars Sample Fetch Rover, а для простоты в прессе его называли Apon. Создан он был для того, чтобы забрать образцы с пробирками у американского ровера Perseverance и вернуть их на Землю в начале следующего десятилетия. Нужно это было для того, чтобы американский ровер, мог собрать больше пробирок, используя «британца», как склад хранения образцов. Однако, НАСА отказала британским партнерам в «билете», сославшись на то, что вместо него будет отправлен вертолет. Точнее в заявлении НАСА было сказано о двух вертолётах.



Британский ровер Anon

Предположу, что делиться «марсианскими» пробирками НАСА ни с кем не планировало изначально. И эти пробирки с якобы марсианским грунтом, ждёт судьба «лунного грунта»--он будет находится в хранилище, и «морозится» для какого то будущего поколения. Создаётся впечатление, что все эти Павликсы, и Филимоновы, лишь декоративные фигуры для пропаганды американской инженерной мысли, которая не способна создать что-то работающее на Земле, но активно создающее то, что работает очень далеко от Земли.

Отметим и ещё тот факт, что в 2021 году «Дженерал Моторс» осталась в прибыли и даже нашла средства на очередные инвестиционные разработки в области электромобилей, не смотря на очередные остановки производств, закрытия целых заводов и сокращения продаж. Эксперты объясняют это ростом цен на автомобили, но мало кто обратил внимание, что корпорация приняла участие в программе «Артемида» и в начале 2022 года, выкатила на публику очередные лунные автомобили. Опять очередное случайное совпадение? Не много ли их набирается...



Лунные роверы в свете сафитов от "Джерал Моторс" образца 2022

© GM Design

Юрий Соломонов 13.10.2022