

Ez egy külső égésű, úgynevezett Stirling motor.

Látják égnek az égők, amik a hengereket melegítik. A levegő felmelegszik, aztán a motor elkezd működni. Mert az egyik oldalról hűl a másik oldalról pedig melegszik.

De ez a motor hangos, ahogy látják elég nagyméretű és alacsony a hatásfoka.

Természetesen ezért nem fogjuk a unibusban alkalmazni, noha könnyű vezérelni.

Gyújtása az öngyújtóval történik, aztán elfújom és már meg is áll.

Tehát az EkoFesztivál ideje alatt sem látjuk majd?

Sajnos nem, csak nálam az asztalon látható mint játék.

Sajnálom. Komolyra fordítva a szót, mi vár minket az elkövetkező hétvégén?

Jó, fordítsuk komolyra a szót.

Anatolij Eduardovics, az EkoFesztiválig már csak nagyon kevés időnk maradt hátra. Mi mint befektetők és fejlesztők mivel is érkezünk ehhez a fázishoz?

Immáron rendelkezünk a termékkel, ami már elkészült. Azt mondhatjuk, hogy ez egy béta verzió, amire már meg is szereztük a műbizonylatokat.

De a teher rendszer még nincs befejezve, és nincs még meg a nagy sebességű rendszer teljes komplektációja sem.

Noha a gördülőállomány egy részét

már készítjük, ami Berlinben szeptemberben az InnoTrans kiállításon ki is lesz állítva. Ez a nagy sebességű modul családi változata lesz.

Van mit megmutatnunk a befektetőinknek. Terveink szerint 2100 embert akarunk megutaztatni az EkoFesztiválon, ami komoly kihívást jelent a számunkra. Meg fogjuk oldani. Megmutatjuk, hogyan működik a rendszerünk.

Nagyon köszönöm. Rendben, de mi lesz tovább? Kész-e a társaságunk konkrét célprojektekre és lesz-e valami bejelentés evvel kapcsolatosan az EkoFesztiválon?

Több tucat célprojekttel dolgozunk a világ sok országában. Ez egy nagyon összetett munka. Soklépcsős munka.

Nem érdemes idő előtt nyilatkozni az eredményekről, mert egy igen összetett termékkel lépünk ki most, egy igen sok és komoly konkurencsággal rendelkező piacra.

Akik, ahogy mondani szokták, nem alszanak és igyekeznek megzavarni minket a piacra lépésben.

Mert sok üzlet hagyományosan is szenved.

Az Egyesült Arab Emírátságokban rendezett kiállítás előtti interjújában arról beszélt, hogy a közeljövőben már valamiféle konkrét eredményekről is beszámolhat.

Hogy elképzelhető, hogy ez még az EkoFesztiválig tartó időszakban is megtörténhet. Csak nem változott meg valami?

Nem, a nagy képet tekintve semmi sem változott meg, vannak bizonyos változások, de ez nem azt jelenti, hogy rosszabbá vált volna a helyzet.

A kiállításon valóban aláírtunk megállapodásokat, de nem tettük közhírré ezeket a megegyezéseket.

Ezen kívül, még számos más megállapodást is aláírtunk, de egyelőre ezekről nem beszélünk, és ennek megvannak a maga okai.

Már sok kellemetlen "hívást" kaptunk. Az innovációk ellen mindig harcoltak és mindig is harcolni fognak.

Már harmadik fejlődési fázisban vagyunk, amelyből az első: amikor még nem vesznek komolyan, nem is hallanak meg, a következő amikor kinevetnek, aztán meg már elkezdenek harcolni veled. És a végén mi válunk a győztesekké.

Most a fejlődés harmadik stádiumában vagyunk, mindenki harcol ellenünk.

Íme egy a "telefonhívások" közül. A kiállítás után egy találkozóra utaztunk el Amszterdam egyik kikötőjébe. Ez egy különleges kikötő, ez a világ egyetlen kikötője, ahol minden automatizált, többek között a logisztika is.

20 és 40 lábas tengeri konténerekkel dolgoznak.

Meg akartunk kötni egy megállapodást és elkezdeni a munkát a kikötői szállítások terén, többek között egy sor olyan ország irányába is, mint az Emirátusok, India és Indonézia.

De - mivel nem rejtettük véka alá ezt az utazást - a megérkezésünk napja előtt a fogadó fél egy levelet kapott.

Számunkra ismert, hogy ki küldte, de nem fogjuk közzé tenni, mert ezek konkurenszek voltak. A fogadó fél gyökeresen megváltoztatta a viszonyát irányunkba és teljesen lemondta a találkozót.

Ezért nincs velük megállapodásunk és semmiféle együttműködésünk sem? Hogyan lehet most ezen a helyzeten változtatni? Menjünk oda és magyarázzuk meg, hogy, mi jók vagyunk nem olyanok mint amilyennek beállítanak és amilyennek lefestenek minket?

Hasonló jellegű események voltak Indiában is. Amikor a közlekedési miniszterrel, az indiai kormány tagjával találkoztunk, már akkor is ott volt egy a SkyWayról és annak főkonstruktoráról, Junitszkjéről szóló, aznap megjelent negatív cikk az asztalon. És ez nem a véletlen műve.

De visszaemlékezhetünk, akár a litvániai eseményekre is. Ahol az ellenünk zajló harcba bekapcsolódott az ország gazdaságát irányító miniszterelnök és az ország elnöke is.

Ahol bűncselekményt is elkövettek ellenünk. Talán azt gondolják, hogy ez véletlen? Természetesen nem.

Ezért az információk megosztásával - különösen a projekt promóciójának irányítását illetően - nagyon kiszámítottan és óvatosan kell bánni.

Az elért vívmányainkról szóló információkat megosztjuk, de ugyancsak nem tárjuk fel a know-howunkat.

Hiszen a technikában know-how van, tehát a termékről - a titkokat nem feltárva - beszélhetünk csak.

Csak a hülyék árulják el a titkaikat. Miért is kellene a munkák megvalósítása és a piacra lépésünk során feltárni a titkainkat? Hiszen ez know-how!

Kivel is találkozunk, hol találkozunk, miről is folytattuk a tárgyalásokat, milyen dokumentumokat írtunk alá - hiszen ez mind titkos információ.

Én megértem, hogy mindenki ezt várja.

De ha tönkre akarjuk tenni az üzletünket - akkor semmi gond! Ki kell teregetnünk minden kártyánkat. Mindent elmondhatok és megmutathatok akár most is, de ezek után akár mindenki szépen haza is mehet... Ezek után üzlet biztos nem lenne már belőlük.

Köszönöm! Egy keleti közmondás jut eszembe erről: "Csak akkor beszélj, ha jobb beszélni, mint csöndben maradni".

Van egy másik is: "Hallgatni arany". Tehát nem kell mindig beszélni.

Valószínűleg jobb a tetteinkkel bebizonyítani, hogy mit vagyunk képesek megtenni.

Nem vagyok egy jövőbelátó, aki látja a jövőt és elmondja, hogy mit lát, hogy a unibike az úrbe repül, a víz alá merül stb.

Természetesen mindez idővel meg fog történni, de most nem ez a legfontosabb.

Úgy gondolom, hogy még komolyabb és nagyobb benyomást keltő dolgok is lesznek.

Ez feltétlenül így van, és nem kell azt gondolni, hogy csak arra korlátozzuk magunkat amit már meg is mutatunk.

Valójában már az elején elkezdtem dolgozni a SpaceWay-en, a kozmikus programon. Aztán megértettem, hogy nagyléptékben nézve, az senkinek sem kell. Én értem, míg mások nem értik ezt meg.

0:08:06.200,0:08:17.740

Nem volt komoly támogatásom, sőt harcoltak ellenem. Még a szovjet KGB is harcolt ellenem. Amikor szétesett a Szovjetunió megértettem, hogy ezt nekem kell megteremtennem, nem pedig támogatókat kell keresnem hozzá.

0:08:18.320,0:08:33.180

Igen nagy üzletet kell ehhez létrehoznom,

amiben dollármilliárdokat lehet keresni. Sőt olyannak kell az üzletnek lennie, ami jó és szükséges. Nem csak valami, amit megvettél, aztán meg eladtál. Egy innovatív üzlet kell legyen.

0:08:33.680,0:08:51.500

Ez maga a SkyWay. És már mutatjuk fel a SkyWayben testet öltött kézzelfogható eredményeket, amikből már egyértelműen látszik, hogy én nem egy jövőlátó vagyok csak, aki mindössze fantasztikus elbeszéléseket és regényeket ír. A SkyWay működik.

Sőt úgy működik, ahogy megmondtam, hogy működni fog. Én, mint mérnök nem hibáztam. Kiricsenko - ezt kétségbe vonni már nem lehet.

Igen, így van. És sokan valószínűleg már azon is elgondolkodnak, hogy lehet, hogy a SpaceWayjel kapcsolatban sem hibázok?

Lehet, hogy ez tényleg megvalósítható? Hogy az egész civilizációnk zsákutcába került és ez jelenti a megmenekülést, a belőle kivezető utat.

Még Jeff Bezos is megértette már és kifejtette a látomását.

Igen, így van. Felvázolta a problémát, de nem adott rá megoldást. Én megoldást is kínálok rá, ami egy másik szint.

Én megadom azt a megoldást is, hogy hogyan lehet kijönni ebből a zsákutcából.

Gyanítom, hogy miért nem adott rá megoldást, mert már tudja, hogy van ilyen.

Nem, ő nem tudja a megoldást. Elon Musk előjött a vákuumcsővel, de én a monográfiámban ezt 40 éve már leírtam.

Ez a SkyWay első fejlesztési állomása volt,

amit először vákuumcsőben gondoltam megvalósítani, de később megértettem, hogy ez túl bonyolult és drága megoldás lenne. A fejlesztés ezen első fázisában.

Ez a legbonyolultabb része az egész rendszernek és nem szabad felesleges kockázatot vállalni benne. El tudják képzelni, hogy a Right fivérek hogy meghökkennének az A 380 légitársaság láttán. Vajon valamikor is elkészítették volna?

De megcsinálták a "repülő könyvespolcot" és megteremtették a repülést.

Én is így tettem, a Skyway program egy sokkal egyszerűbb megvalósítási fázisára tértem át. És most lehet szó már arról is, hogy érdemes lehet már a vákuumcsöves megoldásra is rátérni.

És dolgozunk is ezen, én ezt a munkát soha nem hagytam abba. Egyszerűen csak nem vertem nagydobra.

Egy szenzációs hírünk azért akad mára. Nem motorra, hanem valami másra vonatkozóan.

Ez nem azt jelenti, hogy a befektetők pénzét költjük erre, ezt én finanszírozom ezek az én költségeimre folynak.

A befektetők erre nem adnak pénzt, ők másra adnak, és mi tesszük is a dolgunkat.

Úgy gondolom, hogy amint megtudják, viszont azonnal érdekelni fogja őket.

Nem. Ehhez kiegészítő befektetésekre van szükség. Adja Isten, hogy az eredeti finanszírozási tervet befejezzük.

Mert már mindenki türelmetlenül vár és azt kérdezi - hogy mikor lesz már 10 ezer százalékos nyeresége rajta? Mikor lesz az IPO? Mikor tudom a 100 dollárért vásárolt tulajdoni hányadom 1 millió dollárért eladni?

Már talán némi várakozási fáradtság is érzékelhető a befektetők részéről. Mit lehet tenni? Voltak bizonyos vis-majorok, amik nem tőlem függenek.

Képesnek kell lenni és én képes voltam rá, hogy kevesebb pénzből többet valósítottam meg, mint amit a tervek tartalmaztak.

Amikor sokan megérkeznek hozzánk és bejárják a gyártást, kiutaznak az EkoTechnoParkba - amely két és fél éve még tank-gyakorlópálya volt, ami gyomokkal és árkokkal volt tele - mindez jól látható. Semmi sem nőtt ott. És most láthatják ezt a gyönyörűséget.

És ez van a gyártásban is, ahol korábban egy nyomda volt. Igen megvettük, de semmi sem volt ott korábban, csak a csupasz falak.

Mi nem az E-mobil elektromos autót vettük meg, hanem a puszta falakat. Nézzenek csak körül, hogy mi van most ott. Az emberek jönnek és azt kérdezik, hogy mindezt hogyan? Hogy voltak ezt képesek megteremteni? Nem értik.

Pedig, mindezt elértük, megcsináltuk! Miért kell az Isten szerelmére ott azt mondani, hogy ez nem helyes, és nem látunk semmit? Sokan ezt mondják.

Sőt az események fejlődésére, a munkák állására is, amiket még akkor kezdtem el, amikor sokan a befektetők közül még meg sem születtek. Sőt még a szüleik sem születtek meg még akkor, amikor én ezt a munkát elkezdtem.

És én a munkákat soha nem állítottam le és nem függesztettem fel. Csak egyszerűen csönd volt körülöttem. Számos okból.

Ma már lehet róla beszélni, hogy dolgozunk, és mozdulunk előre ebbe az irányba. Többek között folyik a munka a nagy sebességű és az 1250 km/órás hiper sebességű közlekedéshez szükséges földterület kisajátítása kapcsán is.

Azt mondhatom, hogy ez valószínűleg nem Belorussziában lesz, mert annak idején ezen tesztszakaszok kijelölésére elutasították a földigényünket.

Valószínűleg ez valahogy kapcsolatos a nemrégiben az ETP-ban tett EAE kormánytagjainak látogatásával? Nem tudom. Ez a látogatás mennyiben más mint a többi, mert azért erről legalább valamit le tudtunk közölni.

Már egy olyan stádiumban vannak a megbeszélések, hogy ezt már nem kellett eltitkolni. A megállapodásunkról azonban nem fogok beszélni.

Hogy konkrétan kivel egyeztünk meg arról sem beszélünk.

Van egy bizonyos vektor, ez a távol kelet, az arab országok. És nem kell csak az Emirátusokra gondolni, sok már ország is van ott mellettük.

Azért volt a látogatás, hogy a másik oldal, a partnereink ismételten meggyőződjenek arról - immáron magas szinten is, hogy a technológiánk a legmagasabb világszínvonalú elvárásoknak is megfelel.

Arról, hogy mit voltunk képesek létrehozni - igen szoros határidők mellett - egy zöldmezős beruházás keretei között. Úgy, hogy az út elején nem rendelkezünk támogatással és pénzügyi finanszírozással.

Ezért, ha kellő támogatással és megfelelő finanszírozással rendelkezünk, akkor még gyorsabban és még többre leszünk képesek.

Azért volt szükség a látogatásra, hogy meggyőződjenek a szándékok és tervek komolyságáról és arról, hogy azok a valóságban is el lesznek érve.

Esetleg kicsit részleteket is meg tudna velünk osztani? Vannak esetleg valamilyen konkrét megrendelésekben is kifejezett érdekek? Hamarosan itt van Berlin az Innotrans kiállítás, erről esetleg tudna nekünk valamit mondani?

Hamarosan itt van Berlin ahol bemutatjuk a gördülőállományt, sőt annak is a legjobb kialakítású változatát.

Egyszerűen sokan nem értik, még dühös leveleket is kapok, hogy csalódtak. Azt gondolták, hogy a unibus 300 vagy 100 fős lesz, és mi hirtelen egy 6 személyes nagy sebességű unibust viszünk ki Berlinbe.

Azt mondhatnánk, hogy akkor valószínűleg Fordnak sem volt igaza, amikor nem 100 és 300 személyes autókat készített. Természetesen akkor neki sem volt igaza.

Valamiért a 4 személyes autókhoz nyúlt és azokat kezdte el gyártani. Valószínűleg megvoltak rá az okai. De ha nem így cselekedett volna, akkor valószínűleg egyáltalán

nem lett volna autógyártás.

Helyesen találta meg a trendet. Kitalálta a fejlődés irányát - a közlekedésnek elérhetőnek kell lennie mindenki számára.

Családinak kell lennie, azért, hogy minden ember megvásárolhassa azt. Vagy akár minden család. Ön venne egy vonatot? Vagy vagon? Szüksége van rá? Egy 100 személyes vagonra? Mit kezdene vele?

Ha valahol felállítaná és csinálna belőle egy éttermet, akkor esetleg. De mint közlekedési eszközre bizony nincs szüksége.

Ma a világon milliárdnyi személyautó van, unibusból sem kell, hogy kevesebb legyen majd.

Nem csak egyszerűen 6 személyesnek, mondjuk egy család szállítására, kell alkalmasnak lennie, hanem magas hatékonysággal is kell rendelkeznie. És mi pont ilyet csináltunk.

Tudja, hogy a Bugatti mennyi üzemanyagot fogyaszt? Ahhoz, hogy 1500 lóerőt képes legyen leadni és 430 km/órával menjen?

Ha nem tévedek az egész tankot 12 perc alatt elégeti. De lehet, hogy tévedek.

Nem. Először is hátszélben,

egy hegyről lefele éri el a 430 km/órát, nem pedig ellenszélben. Vízszintes úton 500 km/óra. 500 km/óra végsebességű autó nem is létezik.

Egy óra alatt 500 km/órás sebességnél - ha elérné azt, olyan 500 liter üzemanyagot használna fel. Ez egy kisebb víztározó mérete.

Tehát a 12 perc alatt elfogyott tanknyi üzemanyag az teljesen igaz.

Nem, ez kisebb sebességnél igaz csak. Ahhoz, hogy ilyen sebességgel menjen 3 percre sem elegendő a tankja tartalma.

A mi unibusunk egészen más jellemzőkkel rendelkezik. 500 km/órás sebességnél 8 liternyi üzemanyagot használna fel 100 km-en.

És nem csak két személyes mint a Bugatti, hanem 6 személy utazhat benne.

6 személyes, még egy asztalt is be lehet tenni, kényelmes nagy utastérrel rendelkezik.

Van még egy csomagtartója is, amibe 1 tonnányi teher is berakható.

Ez egy másik generációs jármű, lehet akár közösségi is, hiszen a taxik sem 100 személyesek. Miért kellene egyáltalán taxi?

Ez itt 6 személyes és közösségi közlekedésre alkalmas. A legegyszerűbb számítások is már azt mutatják, hogy biztonságos időintervallum alatt (ami fél másodperc is lehet akár) - amikor is még ha vészhelyzet alakulna is ki,

az elöl haladó modulnak mondjuk kiesne a kereke - az automatika már 0,5 másodperc elteltével közbe is lépne. Semmiféle ütközés nem történne.

Nincsenek stabil akadályok, ahogy esetleg sokan gondolnák, hogy ott valamiféle betonblokkok vannak és azokba vágódna bele. Egyáltalán nincsenek akadályok útközben. Csak az előre mozgó modul van.

Ezért a fél másodperc egy biztonságos időintervallum.

Ilyen biztonsági követési intervallum mellett ezek a 6 személyes unibusok 2 millió utast képesek naponta elszállítani.

Minek ekkora utasszállítási kapacitás? Valójában nincs is ekkorára szükség.

A nagy sebességű vasutak projektjeinél 20-30 ezer fős utasforgalommal számolnak naponta.

Például: A Moszkva - Szent-Pétervár vagy Moszkva - Kazany vonalakra nem is terveznek többet, mert nem tudsz annyi idiótát összeszedni, akik ilyen eszetlen összegeket fizetnének ki egy ekkora távolság megtételére.

Valójában az utasforgalom nagyobb is lehetne. Ahogy a mobil telefon esetében is, mindenkinek ott van a zsebében, sőt van akinek több is. Képzeljék el, hogy azt tervezik, hogy mindenki vezetékes telefont hord magánál.

Sőt többet is. Hiszen ez hülyeség. Merthogy az emberek abból terveznek csak, ami már megvan.

Amikor már ésszerű utasforgalmak lesznek, mondjuk 100 ezer utas naponta, akkor egy ilyen forgalommal már normális követési intervallumok járnak.

A unibusok között kilométernyi távolságok lesznek. Képzelnének el egy autópályát, ahol a legközelebbi autóig 2 km a távolság. Ez egy biztonságos autópálya lenne.

Nekünk meg azt mondják, hogy ez veszélyes. Nem! Az optimális közlekedés olyan lesz, amilyenről én beszéltem.

Mi az ami ebből az EkoFesztiválon is bemutatásra kerül majd? Mondana erről néhány szót? Ez mindenkit érdekel.

A unibusokat nem mutatjuk meg, mert akkor az intrikusok nem lennének ott Berlinben az Innotranson.

Ez világos.

Nem mutatjuk meg őket, világos, hogy miért. Nagyon sok mindent megcsináltunk, de számos ok miatt nem mutathatjuk meg őket.

Azért mert kicsit később egy sor különböző fórum megnyitója is lesz és ott fogjuk őket bemutatni elsőként. Ezért most idő előtt nem fedhetjük fel és nem mutathatjuk meg őket.

Megmutatjuk viszont a szuperkönnyű rendszert, ami nem volt betervezve és amire nem is volt pénz.

Sőt egy húrhidat is bemutatunk, ami éppen épül és be is kell, hogy fejezzük azt az EkoFesztiválig.

Azért, hogy bemutassuk, hogy a húrhidakat - úgy gyalogos, autós és vasúti hidakat is - másként is meg lehet építeni, mint ahogy jelenleg építik azokat. Sokkal könnyebbek, kecsesebbek és olcsóbbak is lehetnek.

Az első ilyen hidat már felépítjük és be is mutatjuk az EkoFesztiválon.

Drónokat is mutatunk be. Nem csak nagyokat hanem kisebbeket is. És még sok minden mást is, de ezeket úgy gondolom, hogy még nem árulnám el.