

ΝΙΚΟΛΑ ΤΕΣΛΑ – ΑΙΘΕΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Την δεκαετία του 1960 ένας αεροναυπηγός ονόματι Derek Alilers ευσυνήτησε τον Petar Savo και μεταξύ των ανεπτυχθέντων μία μακροχρόνιος φιλία.

Ο Savo αφηγήθηκε στον φίλο του για τον επιφανή θείο του Nikola Tesla και για τις ανακαλύψεις του την δεκαετία του '30. (Savo ήταν δευτεροσυγγενής του Tesla και τον αποκαλούσε θείο).

Τό 1930 ο Tesla εξήτησε από τον ανηψιό του Petar Savo να τον συναντήσει στην Νέα Υόρκη.

Ο Savo (γεννηθείς στην Γιουγκοσλαβία τό 1899, ήταν 43 έτη νεώτερος του Tesla) ήταν πιλότος του αυστριακού στρατού και δέχθηκε με μεγάλη ικανοποίηση την πρόσκληση του θείου. Έτσι μετοίκησε στην Νέα Υόρκη.

Τό 1967 σε μία σειρά συνεντεύξεων, ο Savo περιέγραψε με ακρίβεια την εμπειρία του όσον αφορά τις εφευρέσεις του Tesla στον χώρο των ηλεκτρικών αυτοκινούμενων οχημάτων.



Τό καλοκαίρι του 1931, ο Tesla προσεκάλεσε τον ανηψιό του στο Buffalo της Νέας Υόρκης, για να τον βοηθήσει στην δοκιμή ενός αυτοκινήτου που εχρηματοδότησε ο ίδιος και δεν ήθελε να γνωρίζουν πολλοί. Τυχαίως τό Buffalo είναι κοντά στους καταρράχτες του Νιαγάρα, όπου λειτουργούσε από τό 1895 ο υδροηλεκτρικός σταθμός εναλλασσομένου ρεύματος του Tesla που του είχε αποδώσει μεγάλη αίγλη στην ορθόδοξη επιστημονική κοινότητα.

Η Westinghouse Electric και η Pierce-Arrow είχαν ετοιμάσει τό αυτοκίνητο κατόπιν οδηγιών του Tesla. (ο George Westinghouse είχε αποκτήσει τά δικαιώματα της ευρεσιτεχνίας του εναλλασσομένου ρεύματος έναντι 15 εκατ.δολλαρίων στις αρχές του εικοστού αιώνας),

Η Pierce-Arrow ηλέγχεται και εχρηματοδοτείτο εκείνη την περίοδο από την Studebaker Corporation και χρησιμοποίησε αυτό τό σταθερό οικονομικό υπόβαθρο για να εξελίξει νεωτεριστικά σχέδια. Από τό 1928 – 1933 ή εταιρεία προώθησε νέα μοντέλα με κινητήρες 12κύλινδρους V και 8κύλινδρους που της απέφεραν σημαντικά κέρδη παρ'όλη την οικονομική κρίση της εποχής. Κάτω από αυτό τό οικονομικό φάσμα ευδοκίμησε ή σχέση με τον Tesla. Στο παραδοσιακό μείγμα της αλαζονείας και της αφελείας της εταιρείας, τίποτα δεν φαινόταν αδύνατο.

Έτσι για τον πειραματισμό του έν λόγω επιχειρήματος εχρησιμοποιήθη ένα Pierce-Arrow Eight του 1931, προερχόμενο από τμήμα δοκιμών του Buffalo.

Στην θέση του κινητήρος εσωτερικής καύσεως ετοποθετήθη ο ηλεκτροκινητήρας 80 αλόγων, ενώ παρέμειναν ανέπαφα τά υπόλοιπα μέρη, όπως κιβώτιο ταχυτήτων, διαφορικό και η 12V μπαταρία του οχήματος.

Σύνηθες της εποχής ήταν οί ηλεκτροκινητήρες συνεχούς ρεύματος να τροφοδοτούνται από μπαταρίες, ένεκα της περιορισμένης δυνατότητας χρησιμοποίησεως μετατροπέντων μεγάλων διαστάσεων.

Στό συγκεκριμένο Pierce-Arrow Eight ετοποθετήθη ηλεκτροκινητήρας εναλλασσομένου ρεύματος, με σχεδιασμένο όριο τις 1800 στροφές/λεπτό. Ο κινητήρας είχε μήκος 102 εκατοστά και διάμετρο 76, με ψύξη προερχόμενη από εμπρόσθιο ανεμιστήρα.

Κάτω από τό ταμπλώ του οχήματος υπήρχαν δύο ηλεκτρικές απολήξεις πρός

σύνδεση ενός παράξενου κυτίου πού μόνο ο Tesla διέθετε. Ο Tesla ποτέ δέν ανέφερε ποιός εκατασκεύασε τόν ηλεκτροκινητήρα αλλά μάλλον ήταν προϊόν τής Westinghouses. Στο οπίσθιον μέρος τού οχήματος ήταν τοποθετημένη κεραία ύψους 1.83 μέτρων.

Ο Petar Savo συνάντησε τόν θείο του στόν σταθμό τής Νέας Υόρκης καί ανέβησαν στό τρένο μέ προορισμό τό Buffalo. Κατά τήν διάρκεια τού ταξιδίου δέν ανεφέρθη τό παραμικρόν πού νά είχε σχέσιν μέ τό πείραμα.

Φθάνοντας στό Buffalo, πήγαν σέ ένα μικρό συνεργείο όπου υπήρχε μιά ολοκαίνουργια Pierce-Arrow Eight .

Ο Tesla άνοιξε τό καπώ καί έκανε κάποιες ρυθμίσεις στόν ηλεκτροκινητήρα. Μετά πήγαν σ'ένα Ξενοδοχείο τής περιοχής στό δωμάτιο τού οποίου εσυναρμολόγησε τήν περίεργη συσκευή. Στήν κασέλα πού είχε μαζί του υπήρχαν θερμο-ιονικές βαλβίδες.

Ο Savo περιέγραψε τίσ βαλβίδες ως “παράξενου κατασκευής”, άν καί τουλάχιστον οι τρείς από αυτές είχαν χαρακτηριστικά βαλβίδων λειάνσεως 70L7-GT. Ήταν τοποθετημένες σέ ένα κυτίον 61 X 30.5 X 15. Δέν ήταν μεγαλύτερο από ένα ραδιοφωνικό δέκτη. Στο εσωτερικό του ήταν τοποθετημένο τό ηλεκτρικό κύκλωμα, οί 12 βαλβίδες, οι καλωδιώσεις καί οί αντιστάσεις.

Δύο τερματικά διαμέτρου 6 εκατ. και 7,6 εκατ. μήκους φαίνεται νά ήταν οί διασυνδέσεις μέ αυτές τού κινητήρος.

Μετά τήν συναρμολόγηση τού μηχανισμού επέστρεψαν στό όχημα καί τό ετοποθέτησαν κάτω από τό ταμπλώ στήν αναμενόμενη θέση, αφού ο Tesla μέτρησε μέ βολτόμετρον τίσ ηλεκτρικές συνδέσεις.

“Τώρα έχουμε ενέργεια” αναφώνησε δίδοντας τό κλειδί στόν ανηψιό. Στο ταμπλώ υπήρχαν επιπλέον όργανα πρός έλεγχο μετρήσεων αλλά πού ο Tesla δέν διευκρίνησε περί τίνος επρόκειτο.

Όταν ο Savo γύρισε τό κλειδί στόν διακόπτη καί ετέθη σέ λειτουργία ο κινητήρας, δέν ακούσθηκε ο παραμικρός θόρυβος. Τότε γυρίζει ο Tesla πρός τόν ανηψιό καί τού λέει , “Βάλε ταχύτητα γιατί τέθηκε σε λειτουργία ο κινητήρας”.

Εκείνη τήν ημέρα ο Savo οδήγησε τό όχημα χωρίς καύσιμο γιά πολλή ώρα, 80 χλμ γύρω από τό Buffalo , άνω, κάτω στήν εξοχή μέ ταχύτητα πού έφθανε καί τά 145 χλμ/ώρα καί πάντα τό ίδιο αθόρυβα.

Βλέποντας ο Tesla τό όχημα νά κινείται μέ άνεση καί συνειδητοποιώντας τήν επιτυχία τής εφευρέσεως του, άρχισε νά επεξηγεί ορισμένα πράγματα στόν ανηψιό, λέγοντας ότι τό παράξενο κυτίον ήταν ικανό νά τροφοδοτήσει μέ απεριόριστο ενέργεια όχι μόνο οχήματα αλλά κατοικίες καί μάλιστα μέ υπερπλήρωση.

Κατά τήν διάρκεια τών επεξηγήσεων, διευκρίνησε ότι τό κυτίον ήταν ένας δέκτης μίας μυστηριώδους ακτινοβολίας προερχομένη από τόν αιθέρα, διαθέσιμη σέ απεριόριστη ποσότητα.

Σιγοψιθυρίζοντας είπε ότι “τό ανθρώπινο είδος θά έπρεπε νά τού όφειλε μεγάλη ευγνωμοσύνη”.

Τίσ επόμενες 8 ημέρες ο Tesla μέ τόν Savo δοκίμασαν τό όχημα εντός καί εκτός πόλεων μέ χαμηλές καί υψηλές ταχύτητες. Τό όχημα συμπεριφέρθηκε μέ τήν ίδια επάρκεια τού συμβατικού μοντέλου τών 6000 κυβ. καί 125 αλόγων.

Ο Tesla εμπιστεύθηκε στόν Savo ότι σύντομα τρένα, πλοία, αυτοκίνητα καί αεροπλάνα θά εκκινούντο μέ παρόμοιο τρόπο.

Στός τέλος τών δοκιμών παρέδωσαν τό όχημα όπως είχαν προσυνηθηθεί σέ έναν

αχυρώνα, 30 χλμ μακριά από τό Buffalo αφού πρώτα ο Tesla πήρε μαζί του τό κυτίον-δέκτη.

Η συνέχεια τής ιστορίας θλιβερή. Όποιος ανεφέρθη στό θέμα απεισιωπήθη. Γραμματέυς τής εταιρείας πού ετόλμησε νά αναφερθή στό θέμα απελύθη, καί περιοδικά τής εποχής απέκρυψαν καί έθαψαν βαθιά τό θέμα.

Ο ίδιος ο Tesla ερωτώμενος από πού προέρχεται η ενέργεια απαντούσε απλά “από τόν αιθέρα πού μάς περιβάλει”.

Γιά τό θέμα αυτό κατηγορήθη ακόμα καί γιά αριστερός, αργότερα βεβαίως απηλλάχθη.

Επέστρεψε στό εργαστήριο του στην Νέα Υόρκη μέ τό μυστηριώδες κουτί του καί μέ αυτόν τόν τρόπο τελείωσε καί η ενασχόλησις του μέ τό αυτοκίνητο.

Ένα μήνα μετά ο Savo δέχθηκε ένα τηλεφώνημα από τόν Lee DeForest φίλο τού θείου του καί πρωτεργάτη τών θερμο-ιονικών βαλβίδων. Τόν ερώτησε εάν τά αποτελέσματα τών ικανοποίησαν. Ασφαλώς η απάντησις ήταν θετική. Στην συνέχεια ο Savo ζήτησε από τόν θείο του νά μάθη τήν εξέλιξη τού θέματος. Ο Tesla τού είπε ότι ήταν σέ συνομιλίες μέ ναυπηγείο γιά τήν κατασκευή πλοίου στό οποίο θά εγκαθίστατο παρόμοιο σύστημα τροφοδοσίας.

Ήταν αδύνατος ή περαιτέρω προσέγγισις τού θέματος λόγω τής σοβαρότητος πού τού απέδιδε ο ίδιος ο Tesla.

Στις 2/4/1934 η New York Times εξέδωσε άρθρο μέ τίτλο “ Τό όραμα τού Tesla γιά ενέργεια δίχως καλώδια κοντά στην πραγματικότητα”.

Τήν χρονική περίοδο πού ή Westinghouse Corporation υπό τής προεδρίας F.A. Merrick λόγω τής οικονομικής κρίσεως έπρεπε νά θέση σέ ισχύ τό μεγαλόπνοον σχέδιον, απεισιώπησε τό θέμα.

Εξησφάλισε τήν διά βίου παραμονή τού Tesla στόν πίο καινούργιο καί πολυτελές ξενοδοχείο τής Νέας Υόρκης τό NEW YORKER. Σ'αυτό τό ξενοδοχείο έζησε μέχρι τό τέλος τής ζωής του ο γηραιός επιστήμων, ασχολούμενος μέ σχέδια τής Westinghouse στην μεταφορά ενεργείας άνευ καλωδίων. Ίσως ή Westinghouse εξηγόρασε τήν σιωπή τού γηραιού επιστήμονος στην μεταφορά ενεργείας (project – free energy) αλλά καί στίς κοσμικές ακτινοβολίες πού γιά τούς πλανητάρχεις ήταν η απειλή τής κατεστημένης καί ελεγχόμενης βιομηχανίας.

Κων/νος Ιππ. Κωστάκης

Πηγές

Igor Spajic

- Abram, Arthur, "The Forgotten Art of Electric-Powered Automobiles", The Cormorant, bollettino Packard Club (data sconosciuta)
- Intervista di Derek Ahiers a Petar Savo, 16 settembre 1967 (dagli archivi di Ralph Bergstrasser)
- Childress, David H., The Fantastic Inventions of Nikola Tesla, Adventures Unlimited Press, , 1993, ISBN 1932813-19-4
- Childress, David H. (ed.), The Tesla Papers, Adventures Unlimited Press, , 2000, ISBN 0-932813-86-0
- Decker, Jerry, "Tesla's Electric Car - The Moray Version", KeelyNet BBS, postato il 31 gennaio 1993
- Extraordinary Technology, vol. 1, nr. 2, aprile/maggio/giugno 2003
- Greene, A.C., "The Electric Auto That Almost Triumphed", Dallas Morning News, 24 gennaio 1993
- Nieper, Hans A., Revolution in Technology, Medicine and Society, MIT Verlag, Oldenburg, 1985, ISBN 3-925188-07-X (inizialmente pubblicato in Germania come Revolution in Technik, Medizin, Gesellschaft, 1981)
- Siefer, Marc I., Wizard. The Life and Times of Nikola Tesla, Birch Lane Press/Carol Publishing Group, NJ, 1996, ISBN 1-55972-329-7
- Seife, C., "Running on Empty", New Scientist, 25 aprile 1998
- Southward Car Museum Trust Inc., The illustrated Motor Vehicle Collection, Paraparaumu, Nuova Zelanda, ISBN 0-47305583-X
- TFC Books FAQ, <http://www.tfcbooks.com/tesiafaq> e Vassilatos, Gerry, "Tesla's Electric Car, KeelyNet BBS