



Мир увлеченных

«ЮНИТРАН»:

самолет или автомобиль?

Многие читатели помнят, наверно, показанные по телевидению испытания опытного образца электроавтомобиля, созданного западными специалистами. Этот электроавтомобиль был назван транспортом будущего. А между тем двигатель его работал на многочисленных аккумуляторах, содержащих свинец, что значительно увеличивало вес машины, со всеми вытекающими из этого последствиями. Причем, максимальное расстояние, которое может преодолеть электроавтомобиль без подзарядки аккумуляторов, — всего 20 километров.

— Каковы основные технико-эксплуатационные параметры «Юнитрана», как он будет выглядеть?

— Это что-то среднее между самолетом и автомобилем. Но «Юнитрану» не нужны выступающие части. Например, самолету необходимы крылья, на них или на фюзеляже стоят двигатели, что ухудшает аэродинамику и увеличивает сопротивление воздуха. Даже «дворник», который нужен, чтобы чистить лобовое стекло, уменьшает скорость самолета на 10—20 километров в час. Скорость же «Юнитрана» — 500—700 километров в час, к тому же он будет очень доступен пользователю, на уровне автомобиля и даже дешевле. Транспорт легко управляем, можно будет заказать его на дом, сесть в кабину, набрать на клавиатуре «автopilота» код нужного города или просто назвать его, и транспорт сам доставит к месту назначения.

— Сказка, да и только! Отсутствие водителя — большое преимущество вашего транспорта перед автомобилем. Ведь сегодня ежедневно миллионы людей садятся за руль автомобиля, многие часы находятся в состоянии стресса.

— Это так. Кроме того, мой транспорт легко вписывается в природу, требует небольшого отчуждения земли под трассы для него — в сотни раз меньше, чем автомобильные дороги. А, например, в Европе или Японии, где очень высокая плотность населения, много коммуникаций, сегодня трудно проложить новую автотрассу. С транспортом «Юнитран» этот вопрос хорошо решается: он легко пересекает океан, им можно связать друг с другом континенты. Потребляет он электрическую энергию, а это самый экологически чистый вид энергии. Транспорт будет значительно выгоднее железной

дороги с её электропоездами. Для него не нужно вырубать леса, строить мосты и т. п. Трасса будет прямой и прямой, а на высоте 50—100 метров.

— Какова безопасность транспорта для пассажиров?

— Очень высокая. Управлять им будет ЭВМ, поэтому человеческий фактор аварийности (зазевался за рулем, выпил и т. п.) исключен. Отсутствует и проблема гололеда, встречного движения, столкновения с посторонними предметами, зверями и т. д. Пролетая на высоте, скажем, 50 метров, «Юнитран» исключает эти проблемы. В критической ситуации можно просто погасить движение — и ничто не разрушится, никто не погибнет. В отличие от самолета, где малейший сбой двигателей ведет к катастрофе.

— Скажите, на чем базируется ваше изобретение? Новое, вы открыли что-то новое в принципах механики движения?

— Нет. Здесь найдены очень простые решения, и я удивляюсь, как до этого еще никто не додумался. Идея создания «Юнитрана» основана на достижениях современной науки и может быть реализована на существующей технологической базе. Запустить «Юнитран» в производство можно в краткие сроки, так как затраты для этого потребуются относительно небольшие, а доходы он может принести колоссальные. Основные преимущества этого транспорта: дешево, быстро, безопасно.

— Расскажите, какие шаги вы предпринимали для реализации своего проекта?

— Я пытался заинтересовать Верховный Совет и через него правительство России программой соединения своим транспортом Японии с Западной Европой. Правда, было это еще до путча. Министр строительства

Новые решения проблемы создания экологически чистого, доступного и универсального электрического транспорта предлагает известный изобретатель из Гомеля Анатолий Эдуардович Юницкий. Кстати, на его счету 70 изобретений в различных отраслях народного хозяйства, 22 из которых внедрены в производство. Экономический эффект их использования по ценам 1990 года составил свыше 10 миллионов рублей. И вот теперь новое изобретение — транспорт «Юнитран». О том, что он собой представляет, о проекте его реализации мы и беседовали с Анатолием Эдуардовичем.

Японию обращался к правительству России с предложением о строительстве автомобильной дороги эстакадного типа или высокоскоростной железной дороги (скорость экспресса — 300 км/час), которая связала бы Японию с Западной Европой. Для этой цели японцы готовы были внести сумму в 200 миллиардов долларов.

Я предложил свои расчеты, анализ, программу «Юнитран», указал примерное время, за которое можно ее реализовать, приблизительные затраты. Эта программа, по моим подсчетам, стоила бы 20 миллиардов долларов, что в десять раз меньше, чем варианты, предлагаемые японцами.

Трасса связала бы два крупных региона: Японию, Китай, Индию с Западной Европой. Хотя бы раз в год у сотен миллионов людей возникает проблема поездок из одного региона в другой, перевозок грузов, а трасса помогла бы сделать это с высокой скоростью — 500—700 км/час, с высокой степенью безопасности, за небольшую цену. Она принесла бы прибыль в 5—7 миллиардов долларов в год, что заменило бы все «нефтедоллары» России.

Транспортную комиссию Верховного Совета РФ эта программа не заинтересовала. Мне было сказано: «Когда вы эту программу сделаете, тогда и приходите». Я ответил: «Когда я её сделаю, вы мне будете не нужны». Естественно, сам я её реализовать не могу — я изобретатель, за моей спиной нет монопольных структур, нет крупного капитала.

— В силу своей доступности и экономичности ваша программа, несомненно, привлечет к себе внимание если не у нас в стране, то на Западе. Кроме своего основного назначения, она оптимально решает экологическую проблему. А вы-

сокая скорость «Юнитрана» упрощает понятие «провинция», позволит по-новому планировать и строить города. Расскажите об этом аспекте программы.

— В программе я описал вариант строительства линейных городов, как наиболее рациональных инфраструктур в будущем. Города кольцевого типа строились для того, чтобы облегчить коммуникацию, чтобы люди были ближе друг к другу, к производству, магазину и т. п. Крупные города занимают сотни квадратных километров. Для этого уничтожены лес, поля, реки. С позиции оптимального вписания в природу лучше всего линейное построение городов. Если бы была построена высокоскоростная трасса, безопасная, экологически чистая, без всякого шума, вибраций, рядом с которой можно жить в пешеходной доступности 100—200 метров, то можно было бы вписывать небольшие города в природу, не нарушая её. Жители таких городов при помощи транспорта «Юнитран» за несколько десятков минут могли бы оказаться за сотни километров на заводе, который тоже вписан в природу. Можно съездить в гости, в театр, в любую точку, связанную трассой. Можно расселить миллионы людей в хороших условиях, и при этом не будет нарушен баланс в природе. Трасса легко проходит через океан и может связать материки и многие государства.

Не берусь прогнозировать, какая судьба ждет новое изобретение Анатолия Эдуардовича Юницкого. Напомню только, что многие его изобретения, доведенные до металла, до создания опытных образцов, остались невостребованными. Люди творческие, увлеченные ведут неустанный поиск нового. Жаль только, если теряется на этом пути драгоценное время.

Игорь ЖУРБИН.