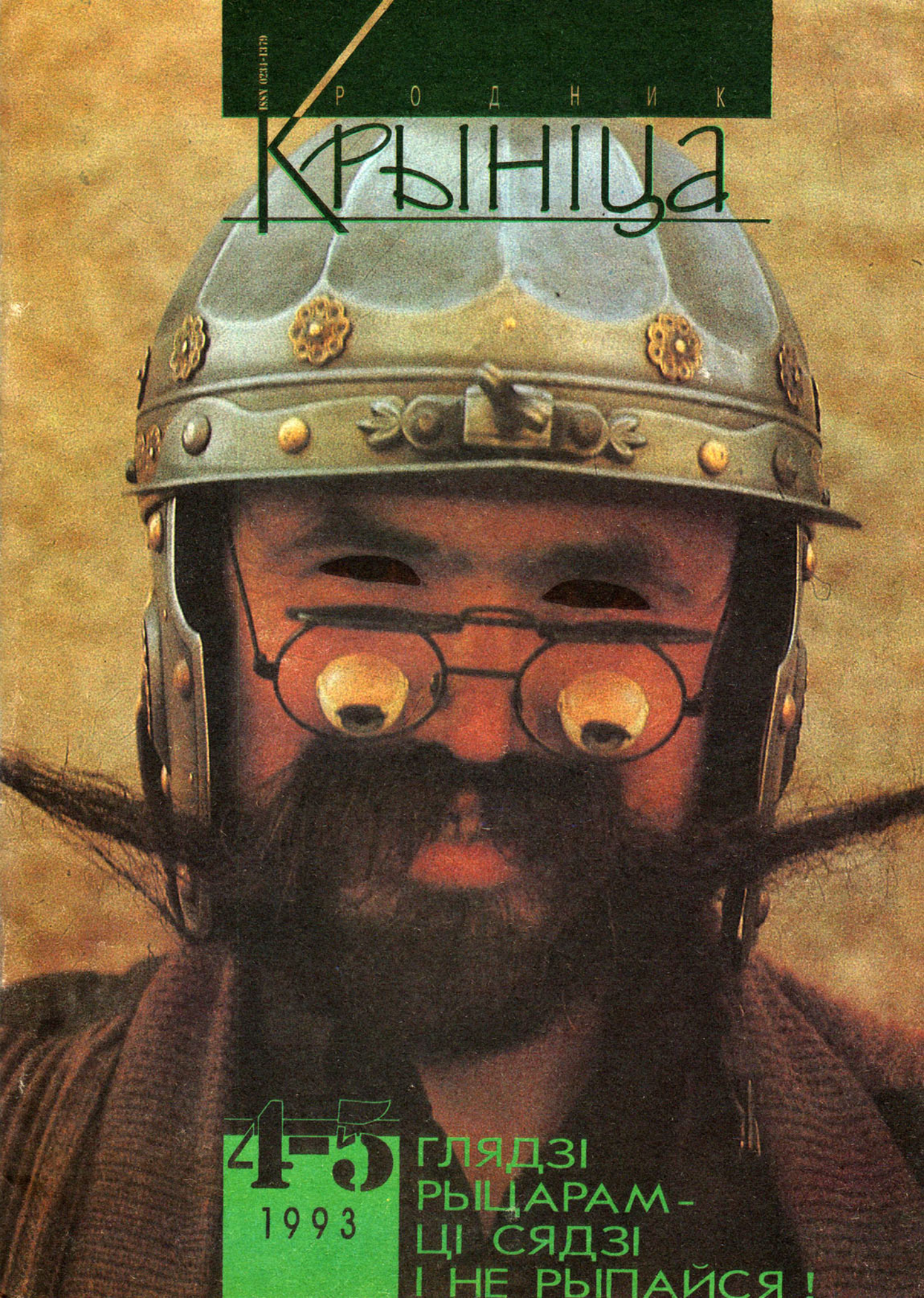


ISSN 0231-1579

Р О Д Н И К

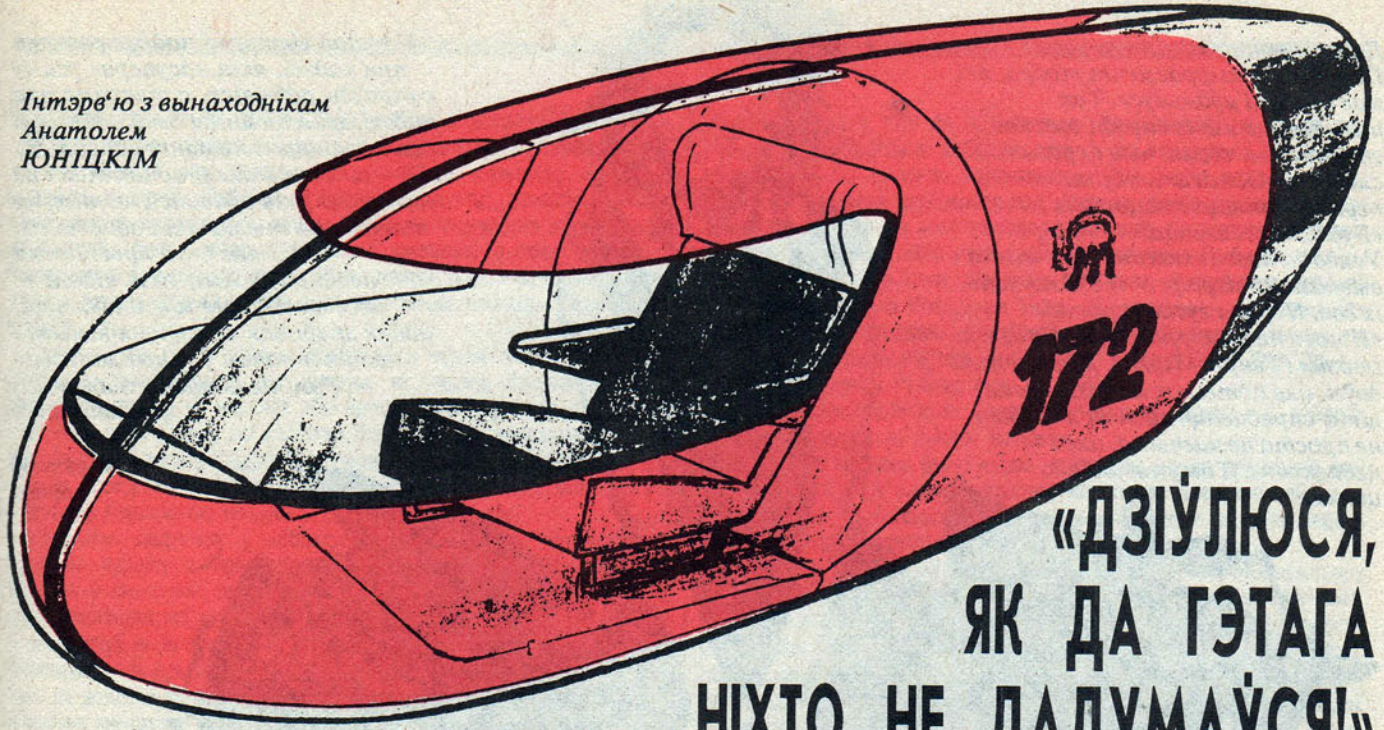
КРЫНІЦА



45
1993

ГЛЯДЗІ
РЫЦАРАМ-
ЦІ СЯДЗІ
І НЕ РЫПАЙСЯ!

Інтэрв'ю з вынаходнікам
Анатолем
ЮНІЦКІМ



«ДЗІУЛЮСЯ, ЯК ДА ГЭТАГА НІХТО НЕ ДАДУМАУСЯ!»

Можна з упэўненасцю сказаць, што веды для большасці адкрыццяў і вынаходак будучага чалавецтва ёсць ужо сёння. Толькі за кошт іх сінтэзу мы можам зрабіць якасны скачок у развіцці цывілізацыі. Чалавек сінтэзу — новая ступень сучаснага мыслення.

Анатоль Юніцкі пацвярджае гэты прынцып сваёй новай вынаходкаю: высокахуткасным электрычным транспартам «Юнітран». Вядомы вынаходнік з Гомеля чамусьці перакананы, што «Юнітран» перш за ўсё павінен зацікавіць чытачоў «Крыніцы», таму і згадзіўся расказаць пра ягоны праект:

— Гэта нешта сярэдняе паміж самалётам і аўтобусам. Ягоная хуткасць — 500—700 кіламетраў у гадзіну. Пры вышэйшай камфортнасці, чым у легкавага аўтамабіля, «Юнітран» будзе ў 2—3 разы таннейшы за яго. Апрача таго, гэта новая канцэпцыя транспарту, гэта іншы лад жыцця ды мыслення, даступны нават дзіцёнку. Каб кіраваць гэтым транспартам, дастаткова назваць ці набраць на клавіятуры «аўтапілота» код пункта прызначэння, а ўсё астатняе зробіць аўтаматыка.

«Юнітран» арганічна ўпісваецца ў прыроду, патрабуе невялікага адчужэння зямлі пад ягоныя трасы: у сотні разоў меншага, чым аўтамабільная дарога. Транспарт лёгка перапраўляецца праз акіяны, ім можна звязаць паміж сабою кантыненты. Спажывае ён электрычную энергію, у якую можна быць ператворана, як вядома, сонечная і геатэрмальнае энергія, энергія хваляў і ветру, іншых аднаўляльных і экалагічна чыстых энергетычных крыніц. З чаго вынікае: не будзе выхляпных газаў аўтамабіляў, шуму і інверсійнага следу самалёта, грукату цяжкіх і высокіх чыгуначных насыпаў, магутных эстакад і моцных электрамагнітных палёў на магнітным падвесе. Для «Юнітрана» не трэба высякаць лесу, будаваць масты і г.д. Рукацца ён будзе на вышыні прыблізна 50—100 метраў.

— Якая ў яго бяспечнасць?

— Вельмі высокая. Кіраваць ім будзе ЭВМ, таму чалавечы фактар аварыйнасці (здумаўся за рулём, выпіў і г.д.) выключаны. Адсутнічае праблема галалёзкіцы, туману, сустрачнага руху. У крытычнай сітуацыі можна проста спыніць рух — і нічога не здарыцца,

ніхто не загіне. У адрозненне ад самалёта, дзе пры самым простым збоі рухавікоў самалёт падае.

— На чым базуецца ваша вынаходка? Вы адкрылі новы прынцып руху?

— Не. Мною тут знойдзены вельмі простыя рашэнні, я дзіўлюся, як толькі да гэтага яшчэ ніхто не дадумаўся! Для стварэння «Юнітрана» не патрэбны новыя вынаходніцтвы, тыпу кіруемай гравітацыі, выкарыстання біяполя ці сакрэтаў іншалапаццянаў. Ён базуецца на дасягненнях сучаснай навукі і тэхнікі, лёгка рэалізуецца на наяўнай тэхналагічнай базе. Запусціць «Юнітран» у вытворчасць можна праз 3—5 гадоў. Выдаткі на яго невялікія, а даходы ён можа прынесці каласальныя. Асноўныя перавагі трасарту: танна, хутка, бяспечна.

— Ну а як ён усё-такі будзе лётаць ці ехаць?

— На жаль, да патэнтавання расказаць гэтага не магу. Ноў-хаў я раскрываю толькі патэнцыяльнаму партнёру, які мае дастатковы капітал і арганізацыйныя магчымасці рэалізацыі праекта. Этап патэнтавання патрабуе ўсяго 100 тысяч долараў, а адзін толькі продаж патэнтаў прынясе дзесяткі мільёнаў долараў прыбытку.

— Вы ўжо рабілі захады па рэалізацыі свайго праекта?

— Я спрабаваў зацікавіць Руслана Імранавіча Хасбулатава і, праз яго, расійскі ўрад праграмай злучэння сваім транспартам Японіі з Заходняй Еўропаю. Праўда, было гэта яшчэ да пачатку. Міністр будаўніцтва Японіі звяртаўся ў той час да ўрада Расіі з прапановаю аб будаўніцтве аўтамабільнай дарогі эстакаднага тыпу ці высокахуткаснай чыгункі (хуткасць экспрэса — 300 кіламетраў у гадзіну), якая звязала б Японію з Заходняй Еўропаю. На гэты праект японцы гатовыя былі інвестіраваць каля 200 мільярдаў долараў.

На гэтую трасу я даў Хасбулатаву свае разлікі, аналіз, сваю праграму «Юнітран», назваў прыблізны час, за які можна рэалізаваць праграму, прыблізныя выдаткі на яе. Гэтая праграма каштавала б 20 мільярдаў долараў, што ў дзесяць разоў меней, чым у прапанаваных японцамі варыянтах. Траса дапа б прыбытку звыш за 10 мільярдаў долараў у

год, што замяніла б усе «нафтадопары» Расіі.

Хасбулатаў перадаў праект з рэалізацыяй аб садзейнічанні мне ў транспартную камісію Вярхоўнага Савета. Але там мне сказалі: «Калі вы гэтую праграму зробіце, тады і прыходзьце». Я ім адказаў: «Калі я яе зраблю, вы мне будзеце непатрэбныя». Натуральна, сам я яе рэалізаваць не магу — я вынаходнік, за майёй спінаю няма манопольных структур, няма буйнога капіталу... А камісію, да таго ж, насцярожыла экалагічная частка праекту.

— Што менавіта?

— У праграме я апісаў варыянт будаўніцтва лінейных гарадоў, бо гэта найбольш рацыянальныя інфраструктуры. Так, напрыклад, стаялі і стаяць нашыя вёскі. Гарады круговага тыпу будаваліся дзеля таго, каб лягчэй рашалася праблема камунікацыі, каб людзі былі бліжэйшыя адно да аднаго, да вытворчасці, магазіна і г.д. Буйныя гарады займаюць сотні квадратных кіламетраў. Дзеля іх знішчаліся палі, рэкі, лес. З пазіцыі аптымальнага ўпісання ў прыроду лепшай з'яўляецца лінейная пабудова гарадоў. Калі б была пабудавана высокахуткасная траса, бяспечная, экалагічна чыстая, без услякага шуму, вібрацый, побач з якой можна жыць у пешаходнай даступнасці 100—200 метраў, дык можна было б упісваць невялікія селішчы ў прыроду, не парушаючы яе. Жыхары такіх гарадоў пры дапамозе транспарта «Юнітран» за некалькі дзесяткаў хвілін матлі б апынуцца за сотні кіламетраў на заводзе, таксама ўпісаным у прыроду. Можна з'ездзіць у госці, у тэатр, у любую кропку, звязаную трасай. Можна рассяліць мільёны людзей у добрых умовах і не парушыць баланс у прыродзе.

— Дык гэта ж добра.

— Добра. Але, відаць, не цяпер і не для нас.

Не бяромся прагназаваць, які лёс чакае новую вынаходку Анатоля Эдуардавіча Юніцкага. Нагадаю адно, што многія ягоныя вынаходкі, даядзеныя да стварэння эксперыментальных узораў, засталіся незапатрабаванымі. Ці пракоцімся мы на «Юнітране» хоць бы ад Мінска да Гомеля? Ці так і застанемся на шляху да сапраўды цывілізаванага жыцця?

Расказ вынаходніка запісаў Ігар ЖУРБІН.