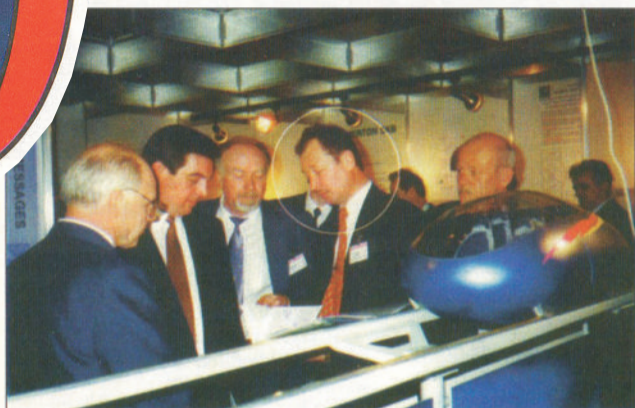


РОССИЙСКАЯ

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО

Федерация



Нам показалось, что этот текст звучит как приглашение в Нобелевские лауреаты, и мы решили познакомить читателей с человеком, который, не получив ни копейки денег со стороны, только за счет своих 76 запатентованных изобретений, разработал новый вид транспорта и ряд сопутствующих экономических проектов с фантастическими возможностями. Работал над своим изобретением А.Э. Юницкий пятнадцать лет. Сейчас он Действительный член Русской Академии и Академии Нового Мышления, ее Вице-президент.

- Анатолий Эдуардович, вы первый человек в истории человечества, получивший на родине и за рубежом патент на принципиальную схему нового вида транспорта. Нет патентов на изобретение паровоза, автомобиля, самолета, вертолета, а вот на струнную транспортную систему - есть. В чем же суть СТС, отличие ее, например, от монорельсовой дороги?

- Колеса монорельсовых составов движутся по жесткой балке, работающей на изгиб. У меня гибкая конструкция, так называемая жесткая нить, где провесы невитых металлических

ОБ УРОКАХ БАРОНА МЮНХГАУЗЕНА И ЦЕНЕ ДЕШЕВЫХ ЧЕРНИЛ

И ЦЕНЕ ДЕШЕВЫХ ЧЕРНИЛ

"...Уважаемый господин Юницкий, я приглашаю Вас в члены Нью-Йоркской Академии наук в тот момент, когда она отмечает свое 180-летие... После основания Академии в 1817 году, одним из первых ее членов стал Томас Джефферсон, третий президент США. С течением времени членами Академии стали такие известные ученые, как Чарльз Дарвин, Андрей Сахаров и более сорока Нобелевских лауреатов..."

Родни В. НИКОЛС, президент Нью-Йоркской Академии наук, февраль 1998 г.

канатов спрятаны внутри полого стального бесстыкового рельса, заполняемого твердеющим веществом. Такое устройство обеспечивает идеально ровную горизонтальную линию.

По общей схеме СТС - это два параллельных рельса-струны, натянутые на произвольной высоте между опорами. Это делает конструкцию внедряемой в любую городскую или природную среду и не нарушающей ее. По рельсам подается электричество для бегущего по линии электрокара, грузоподъемностью до 5 тонн. Он может быть как пассажирским, так и грузовым и развивать скорость до 500 километров в час. Кстати, транспортному модулю или пассажирскому экипажу совершенно не нужен вагоновожатый. Управляется он бортовым компьютером. Конструктивно он просто не может сойти с правильного курса.

- Как вы пришли к мысли о создании нового вида транспорта?

- 25 лет назад, после окончания политехнического института в Минске по специальности инженер путей сообщения, мне пришла в голову идея о ракетном освоении космоса. Как это ни парадоксально, я нашел непротиворечивое решение, как можно использовать для выхода в космос принцип барона Мюнхгаузена, вытянувшего самого себя и своего коня из болота за собственные волосы. Казалось бы, идея завиральная, но есть одно единственное решение, и я его нашел. Меня приняли в Федерацию космонавтики СССР. Позже я

Продолжение на стр. 7

Окончание. Начало на стр. 5

провел в Гомеле первую международную конференцию по проблемам ракетного освоения космоса.

Однако воплощение той моей идеи в жизнь - это программа будущего. Осознав это лет пятнадцать назад, я с тех пор в основном был занят разработкой струнного транспорта и сопутствующих экономических проектов. Ведь СТС может использоваться и в качестве низкоскоростного транспорта специального назначения: при лесозаготовках как внутризаводской транспорт, при транспортировке в отвалы руды, шлаков, отходов производства, при разработке песчаных и гравийных карьеров, угольных, рудных и других месторождений, для доставки к тепловым электростанциям топлива, вывоза мусора из городов на свалки и так далее. Отсутствие жестких требований, предъявляемых к высокоскоростному транспорту, а также снижение требований к безопасности из-за отсутствия пассажиров, снизит стоимость СТС специального назначения по сравнению с высокоскоростными струнными трассами в 1,5 - 2 раза и больше.

Вообще железо само по себе никому не нужно, как ни совершенна была бы конструкция его применения. Любое изобретение имеет ценность только тогда, когда оно применимо к конкретным условиям и приносит неоспоримые практические выгоды. Но их надо предвидеть. Знаете, почему Америка стала богатой? 160 лет назад, когда еще не знали автомобилей, экскаваторов, бульдозеров, американцы построили за первые 10 лет, с нуля, 20 тысяч километров железных дорог. Когда же они раскусили преимущества автомобильного транспорта, они всю страну оплели сетью первоклассных шоссе. Если же у нас в высоких кабинетах заходит речь о строительстве струнной трассы Москва - Санкт-Петербург, мне говорят: "Да что вы, это же огромный масштаб, да России такого никогда не одолеть..." Это притом, что заводы, выпускающие стальные канаты, стоят без заказов, прокатные станы бездействуют по той же причине, а бетона в стране - хоть прокладывай автобан до Луны. Хорошо, мы готовы начать с малого. Допустим, в парке культуры построить в качестве аттракциона круговую трассу длиной в километр, чтобы все увидели, что она работает и приносит немалую прибыль. Если сегодня начать проектировать, то через год она уже будет действовать и приносить большую прибыль.

Хотя, конечно, СТС - не аттракцион. Она дает возможность России заработать по меньшей мере триллион долларов и начать самой вытягивать себя из болота. Этот проект сравним разве что с масштабами фирмы "Майкрософт" Билла Гейтса или корпорации "Дженерал Моторс". Практически любому региону мы можем предложить высокодоходный проект с применением струнного транспорта. Возьмем, к примеру, Бурятию или Иркутскую область. Они могут завоевать мировой рынок питьевой воды. Впрочем, рынка как такового нет. Есть

ОБ УРОКАХ БАРОНА МЮНХГАУЗЕНА...

огромное количество жаждущих и почти нет продавцов. В 800-миллионной Индии не хватает воды, в Китае нечем утолить жажду, а в Европе шведская вода продается по доллару за литр и все равно ее не хватает. Мы подсчитали, что поставки байкальской воды в Европу из расчета 1 литр на человека в сутки по цене 15 центов могут принести России 50 миллиардов долларов дохода ежегодно. Хотя нормальному человеку цивилизованному человеку высококачественной питьевой воды в день нужно не 1, а 3 - 5 литров. Многие же захотят иметь 100 литров, чтобы и мыться приличной водой. Короче говоря, если доставлять эту воду по струнным магистралям, трасса Байкал - Париж окупится за полтора года.

При помощи СТС мы можем экспортировать сибирский мороз. Вы знаете, что на Байкале за зиму замерзает свыше 10 миллиардов тонн льда. Когда он тает, в течение 14 дней сохраняет особую жидкокристаллическую структуру. Поэтому талая вода имеет массу уникальных свойств. Если ей мыть голову, можно о сохранности волос не беспокоиться, а если ее регулярно пить, то организм очищается от шлаков и молодеет. Так вот, тонна нефти стоит 100 долларов, а тонна талой воды - 1000 долларов. Воды у нас неиссякаемый источник, а нефть добывать все труднее и труднее. А если, скажем, воду из карельских озер возить в Арабские Эмираты, то нам с удовольствием будут отдавать 6 тонн нефти за 1000 литров чистой питьевой воды. Ни "Газпрому", ни "Лукойлу" даже и не снились такие прибыли, какие сулит проект, о котором я говорю.

Но все это имеет смысл лишь при транспортировке по струнным системам. Никакой другой транспорт не даст таких низких цен на перевозку (даже трубный гораздо дороже), и не обеспечит непрерывную доставку товара покупателю.

Чтобы наглядно показать сравнительный порядок цен и времени в пути, давайте возьмем пример всем известной дороги Москва - Санкт-Петербург. Если вы летите на самолете, то вам нужно за 2 часа до вылета выехать в аэропорт, заплатить долларов 20 - 30 за такси, потол-

каться в очереди, чтобы сдать вещи в багаж, потом 1 час 10 минут лететь за 100 долларов, а прилетев, дожидаться вещей и снова за двадцатку добраться до города. Вот вам все пять часов в пути и стоимость поездки 150 долларов. Экипаж струнной дороги из центра Москвы до центра Питера домчит вас за два часа.



Вещи вы сами без промедления заберете из багажника. И все это за 7 долларов. Есть разница?

- Неужели при таких блестящих перспективах вы не получили ни одного заказа на строительство СТС?

- Заказы есть. Только у заказчиков денег нет и вряд ли будут. Вот если бы была серьезная поддержка правительства... Такое впечатление, что чиновники жалеют чернил. Уже никто не сомневается в высоком КПД струнных дорог. Министерство транспорта Российской Федерации по поручению Администрации Президента РФ и Аппарата Правительства РФ рассмотрело проект и признало его заслуживающим внимания и поддержки, однако "...в форме, исключающей увеличение нагрузки на федеральный бюджет и возможный финансовый риск государства..." Но я и не прошу материальной поддержки, мне нужна адресная информационная, в виде постановления или указа. Этого бы хватило, чтобы привлечь миллиарды долларов. Инвестиции придут с Запада, потому что это совершенно новый рынок, и западные компании тоже хотят иметь в нем свой кусочек. Нам ведь понадобятся и японская электроника, и мотор-колеса производства "Дженерал-Электрик" или "Дженерал Моторс", и авиационные разработки "Боинга", и

много другое. Только чиновникам, видимо, пузырек чернил дорожке любых прибылей для своего народа.

Вы знаете, что такое "Критские транспортные коридоры"? Раньше, при "железном занавесе", все коммуникации Запад и Восток строили без согласований, и поэтому сейчас трансевропейские маршруты чрезвычайно сложны. Дороги и авиалинии если и есть, то не стыкуются. В 1994 году министры транспорта европейских стран собрались на острове Крит и подписали соглашение о совместном строительстве 9 транспортных коридоров, которые соединят север Европы с югом, запад с востоком - Грецию с Хельсинки, Париж с Москвой и так далее. И вот в прошлом году прошла международная конференция по второму "Критскому" коридору Париж - Москва. Я выступал с докладом об СТС. Мой проект был включен в решение, подписанное представителями 14 стран Европы, в том числе и России. Проект вошел в рекомендацию Европейскому сообществу использовать возможности струнного транспорта как высокоскоростную составляющую "Критских транспортных коридоров". А глава министров Европейского сообщества, между тем, запланировал до 2010 года вложить в строительство вышеупомянутых транспортных артерий 400 миллиардов долларов. Представляете, какие там могут быть заказы? Вот вам еще одна реальная возможность для России - помочь себе не утонуть в трясине. Для этого нужно всего лишь построить экспериментальный участок длиной в несколько километров.

Кстати, если говорить об инвестициях в экспериментальный участок, в тот же развлекательный комплекс в парке Горького в Москве или в одном из курортных городов, например, в Сочи, то финансовая схема такова. От начала проектирования до пуска в эксплуатацию, как я уже говорил, пройдет год. А еще через полгода деньги вкладчиков вернуться, и каждый год инвестор будет получать равную вкладу сумму в качестве дохода от эксплуатации. Но речь ведь идет об опытных объектах, и вкладчики здесь как бы пристегнуты к дополнительным поступлениям от продажи ноу-хау, патентов тем инвесторам, которые неизбежно появятся и будут покупать лицензии на производство тех или иных деталей и узлов конструкции. С ростом количества дорог СТС, доходы вложившего в них хотя бы 100 долларов станут расти, так как там, на новых трассах, тоже будет работать эта сотня. Такая схема финансирования дает возможность любому, даже "старому русскому", попробовать выдернуть себя из топи за копейку.

Беседа вел Александр СЕМЕНОВ

1998
№25(71)

5-7
ОБ УРОКАХ
БАРОНА
МЮНХГАУЗЕНА
И ЦЕНЕ
ДЕШЕВЫХ
ЧЕРНИЛ