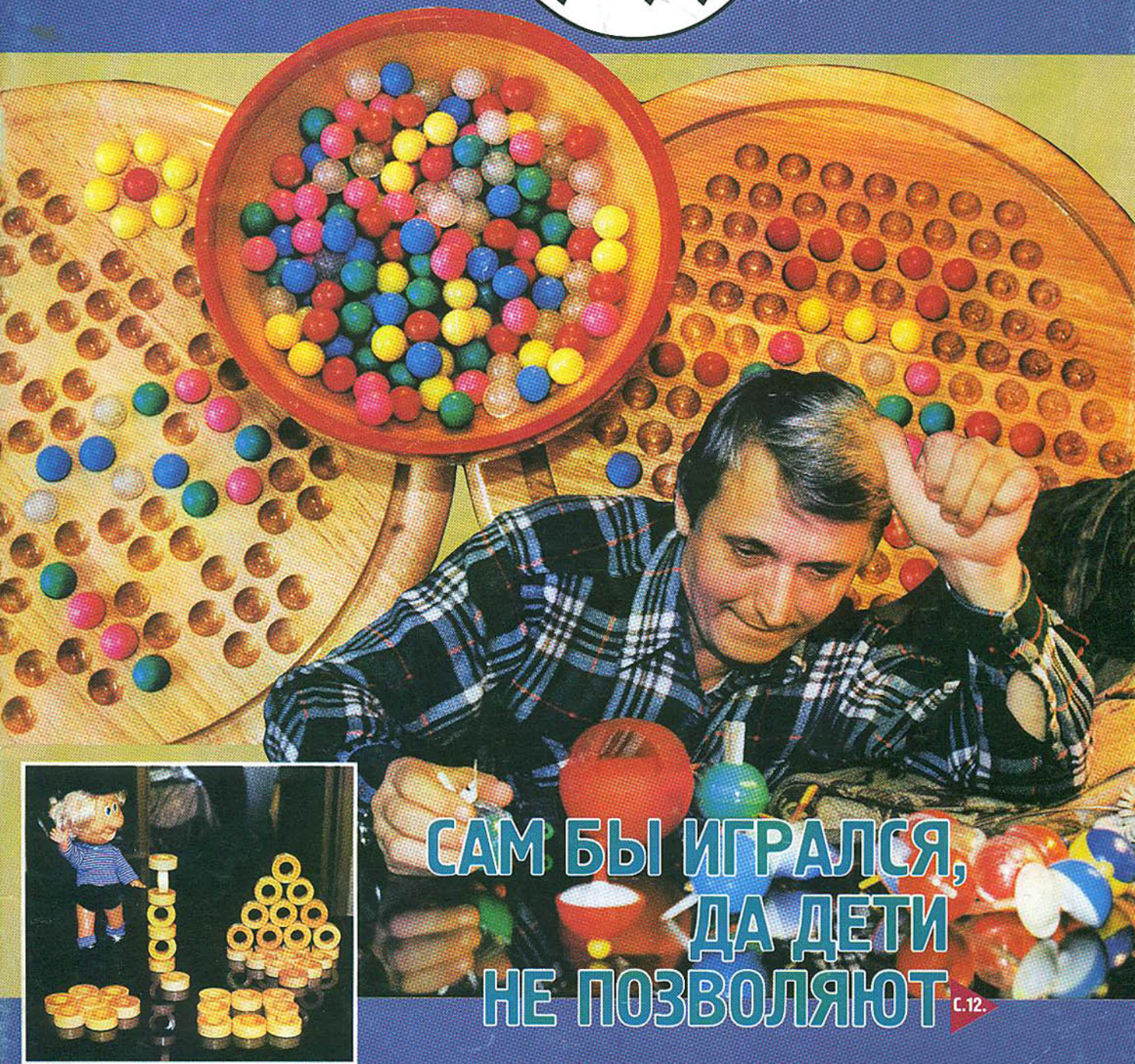


ИР

7'99

журнал публикует творческие решения
актуальных задач технического прогрессаИЗОБРЕТАТЕЛЬ
И РАЦИОНАЛИЗАТОР

САМ БЫ ИГРАЛСЯ,
ДА ДЕТИ
НЕ ПОЗВОЛЯЮТ

с.12.

Когда корреспонденту полезно полежать на больничной койке с.6

Изобретение «весны мужских желаний» с.9

Цена риска — всего 100 р.! с.16

Когда подавали блюда от ресторана «Медведь» и новый журнал «Изобретатель»... с.22

ОБЩИЙ ПЛАН

Если коротко, это висячий двухрельсовый путь для четырехколесного транспорта типа электромобилей, но с внешним подводом энергии, как у трамвая и метро. Между анкерными опорами, где жестко крепятся струны-рельсы, установлено несколько десятков промежуточных. Максимально доступный пролет между основными опорами — 5 км — достаточен для броска через любую реку.

Электроэнергия подводится по токонесущим головкам рельсов и контактирующим с ними колесам. Дорога рассчитана на электромодули грузоподъемностью до 5 т — ключевой для струнной транспортной системы параметр. В пассажирском модуле разместится 10 пассажиров. А заявленная скорость варьируется — от 300 до 500 км/ч и более, что в любом случае круто. Управление, разумеется, компьютерное.

РОЛЬ ЛИЧНОСТИ В ИСТОРИИ

Войдет струнная система в широкий транспортный обиход при нашей жизни или это случится когда-нибудь потом, нам, свидетелям зарождения этого новшества, нельзя не сохранить о нем доступных сегодня сведений. Как-никак речь идет о новом виде транспорта, автором которого зарегистрировано конкретное лицо.

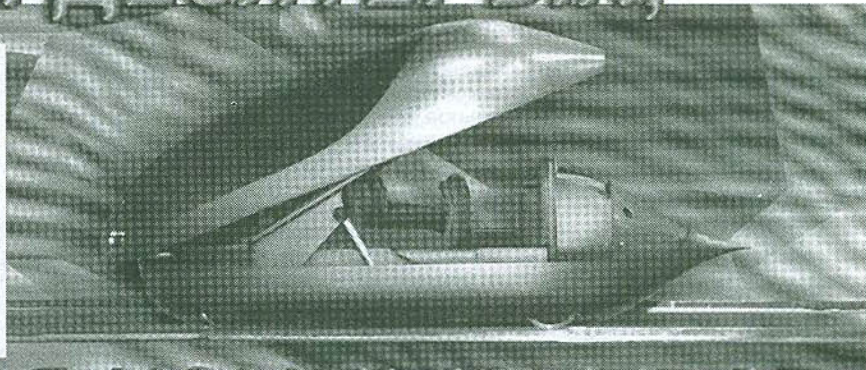
Юницкий и сам к тому времени располагал немалыми средствами, по крайней мере достаточными для оформления авторских прав на свои изобретения.

Его ориентация на техническое творчество определилась с юных лет. Вспоминает о самодельных «многоступенчатых ракетах», несущих на борту мышей, спускаемых на парашютах. Впоследствии изобретал и получал авторские вознаграждения в нескольких областях техники. СТС, между прочим, явилась ответвлением концепции неракетных доставок в космос.

Однако финансовая база для амбиций автора СТС была заложена предпринимательством, в бурном русле достопамятного НТТМ, причем белорусском, еще конкретнее — гомельском, трудно сказать, по каким причинам носившем черты скорее кавказские. Зарегистрированный Юницким в начале 80-х центр «Звездный мир» занимался, надо отдать ему должное, не только «бумажными разработками», которыми ограничивались многие энтэтээмщики, но и «железными» — был создан удачный образец навесного силосоуборочного комбайна. Фирму это не спасло. Как и аналогично, в конечном счете она стала жертвой обстоятельств. Ситуация, возможно, подсказывала генеральному директору попытаться преодолеть трудности, став депутатом. Он сделал такую попытку, чем, однако, приблизил крах своего бизнеса. Не оценил сил противодействия (секретаря обкома), не рассчитал последствий. А они были таковы, что человеку пришлось менять и место пребывания, и образ жизни. Продал

ПОЕЗД НА ДЕСЯТЕРЫХ,

Проект «Устойчивое развитие населенных пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы (СТС)» получил грант Habitat — Центра ООН по среде обитания. Это — совершенно новый вид подвесной дороги.



НЕ СЧИТАЯ КОМПЬЮТЕРА

Постоянным читателям ИРА имя изобретателя, может быть, и вспомнится: Анатолий Эдуардович Юницкий. Его 17-летней давности публикация о неракетном освоении космоса, — идея, по оценкам академической науки, некорректной (автора «отматерили» Сагдеев, Велихов и еще кто-то из «бессмертных»), ряд других «нескромных» выступлений раздражил КГБ (запросы оттуда поступали в редакцию) и, как считают, они-то, комитетчики, и сочинили «процесс» над Юницким.

Автора привлекли за ... плагиат. Грубо, но свежо! Истец разъяснил, что «Юницкий» — это его, истца, псевдоним, что домашний адрес и телефон «совпали случайно, такое бывает». Человек он оказался очень образованный. Когда наши (от ИРА сторону ответчика представляли на суде тогдашний главный редактор Н.Карасева и корреспондент Р.Щербаков) своими «любительскими» вопросами его завели, он не удержался и выложил способ, каким были украдены его мысли. Удивительно, что столь очевидная вещь никому не пришла в голову: путем телепатии, разумеется.

Комедия отдавала чем-то зловецким. И потрепала-таки автора. Приезжал он на судебные заседания в Москву из Гомеля. А вот «космическая» общественность (в том числе и несколько космонавтов) и особенно Фонд мира в лице его главы, шахматного чемпиона Анатолия Карпова, присвоили новатору всякие звания и дали деньгами сотни полторы тысяч рублей (когда наш официальный курс равнял доллару 80 копеек).

Такова была тогда негосударственная, стихийная политика сдержек и противовесов.

дом, машину, дачу, гараж, фермерскую технику. Пережил развод с женой.

Зато почти два года играл роль босса. Основал дело (фирма размещалась в двухэтажном доме). Нанимал, увольнял. Делал деньги (на счету перед ликвидацией было 2 млн.). Открывал рабочие места, платил нескольким десяткам сотрудников приличную зарплату. Свел знакомства с научными кругами, специалистами.

Как дополнение к творческому началу предпринимательская компонента у людей крайне редка. Важно, конечно, процентное соотношение того и другого. Для успеха в «реальной» сфере предпочтительно одно, для научной карьеры — другое.

Юницкий ссылается на авторитет экспертов, подсчитавших, что его интеллектуальный капитал («нематериальные активы») стоит миллиард долларов. На правовую защиту своих изобретений автор истратил немалую часть средств, которыми располагал (в том числе от продажи своей движимости и недвижимости). Его ближайшие параллели — это Билл Гейтс с Microsoft'ом, General Motors, General Electric...

ЧТО БУДЕТ

Есть подсчеты, согласно которым скоростная железная дорога Москва—Санкт-Петербург может обойтись в 15 млрд. долл. Струнная, по оценке экспертов, — не более 600—800 млн. долл., себестоимость проезда пассажира, соответственно, — 150 и 6—8 долл. В пользу СТС (сравнительно с

железкой) то, что струна не балка, работает на растяжение, а не на изгиб, и будет долговечна, как родственные ей висячие мосты; что опоры и струна куда как менее материалоёмки, чем железнодорожное полотно и сопутствующие сооружения. А преимуществами в сравнении с автобусами будут экономия трех га на каждый километр пути, отводима под шоссе новую дорогу. Кроме того, не надо строить тоннели, вырубать леса, отсутствуют выхлопные газы, низко удельное потребление энергии. Нам не удалось получить сравнений с наиболее близкими струнным видам транспорта, типа монорельсового, но навскидку там тоже должен выявиться солидный счет в пользу СТС. Впечатляющи предвидимые темпы строительства этих линий и их пропускная способность. По экспертным оценкам, восемь строительных отрядов, работающих одновременно на разных участках, смогут построить струнную магистраль Париж—Москва в течение одного года. По ней из центра одной столицы до центра другой, покрыв 2770 км со скоростью 400 км/ч, пассажир доберется за 7 ч 10 мин. Практически столько же времени отнял бы воздушный перелет, если учесть проезд до и после аэропорта, ожидание багажа, пребывание в разных накопителях. Пассажир сможет прихватить с собой в Париж и свое авто, оно разместится в грузовом модуле и прибудет полминуты позже (или раньше) своего владельца. Себестоимость каждой из этих доставок (пассажира и автомашины) не превысит трех десятков долларов. Разрыв между следующими одна за другой машинами 4 км и интервал следования 35 с позволят за сутки перевести 50 тыс. человек.

СТС в трактовке ее автора готова будет взять на себя весь спектр наземно-воздушных услуг на суше. То есть от перевозки пассажиров до транспортировки мусора.

В этой части, то есть в предсказаниях, как и свойственно изобретателю, Юницкий залетает высококово. Вспомним, Фарадей говорил о последствиях своего открытия лишь: «Кто знает, что хорошего будет от рождения дитя». Эйнштейн, тот даже вовсе не верил, что формула $E=mc^2$ когда-либо проявится в деяниях человека. Изобретатель же обычно, наоборот, захватчик, экспансионист в своих прогнозах и надеждах, что, увы, пугает банкиров и других распорядителей средств.

Излюбленная тема Юницкого в связи с будущим СТС — экспорт... воды. У нас ведь Байкал. А окружающие страны все больший спрос имеют на качественную природную, не обработанную, не фильтрованную воду. Бурятия и Иркутская область могут завоевать мировой рынок питьевой воды. «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», — убеждает слушателя Юницкий. Он подсчитал, что поставки байкальской воды в Европу по магистральной СТС из расчета 1 л на человека в сутки, ладно по 15 центов, могут принести России 50 млрд. долл. дохода ежегодно. А так как «нормальному человеку» требуется такой воды не 1, но 3—5 л, то... Далее рассматриваются поставки «сибирского мороза». Опять же на Байкале за зиму намораживается свыше 19 млрд. т льда. Из него образуется талая вода, которая две недели сохраняет «особую жидкокристаллическую структуру», известную своими целебными свойствами, в частности, как удалитель «шлаков» из организма, что в целом его омолаживает. И если тонна нефти стоит 100 долл., то тонна талой воды пойдет по 1000. При этом запасы воды восстанавливаются, а нефти — нет.

Нефтегазовой отрасли также брошен вызов: доставка этих углеводородов по струнным надземным трассам обходится бы вдвое дешевле, чем по трубопроводам, утверждает изобретатель.

А ПОКА...

Пятнадцать лет Юницкий параллельно с проработкой технических, экономических деталей проекта, привлечением специалистов разных профилей ведет поиск партнеров, инвесторов и лоббистов. В его «списке дохлых надежд» имена высших министерских чиновников, думцев, губернаторов, градоначальников, ректоров университетов, банкиров, лиц, уполномоченных оказывать поддержку предпринимателям и новаторам, академиков, монстров бизнеса — всех не перечислишь, их более сотни, но, возможно, когда-нибудь, попав в этот список, они попадут в историю.

Глядя со стороны, он действовал порой «без понятия» и оказывался в положении вне игры. На территории многих

регионов, мегаполисов эта «игра» не официально, но фактически санкционирована. Ее концепция следующая: чиновник готовит процедуры, бумаги, итогом которых для клиента должен стать крупный заказ, или льготный кредит, или финансирование в крупных размерах. Но технология пробиования требует совершенно особых способностей и усилий, так что только личный интерес чиновника может служить какой-то гарантией успешного завершения дела. А нет его («интереса») или он проблематичен, значит — венец концепции! — значит, само дело не то. Пусть даже кажется очевидным, что оно будет полезно во всех отношениях всем остальным.

Общий итог аудиенций, которых удостоился автор, можно передать словами одного скромного отечественного магната: «Что ж, ничего, о'кей, вы вот что, вы сделайте, а мы тогда и... того».

Надо идти другим путем, говорит, оглядываясь назад, Юницкий, поскольку что-то реальное для СТС сделали «маленькие люди». Некрупный предприниматель и «какой-то» доктор наук. Один дал ему за так помещение под офис на Усачевке, другой содействовал прорыву экспоната за границу, что имело последствия. Нет, только путем Билла Гейтса, только саморазвитием, без попрошайничанья и подачек настроился Юницкий.

Два недавних эпизода способны разредить дымку мечтаний вокруг проекта СТС. Один из них связан с получением автором 18-месячного гранта от Центра ООН по населенным пунктам. Другой — это начало подготовки проекта строительства СТС для разрешения транспортных и связанных с ними экологических проблем города Сочи. При населении менее 200 тыс. человек объем только внутригородских перевозок здесь превышает 150 млн. пассажиров в год. Плюс 100 тыс. — на междугородних трассах, плюс 3 млн. по железной дороге, плюс 700 тыс. прилетающих-отлетающих. Намечаемая струнная магистраль будет доставлять пассажиров и грузы из Сочи в Адлер и Энгельмановы поляны с их горнолыжными и туристическими базами.

На совещании по этому проекту будет доставлена первая действующая уменьшенная модель транспортного модуля (50 см длиной), которая совершит первый рейс на экспериментальной струнной дороге.

Проникшись верой в простых людей и имея доказательства, что дело тронулось, автор решил напрямик выйти к народу. Будет что-то вроде подписки. Вам предоставляют Обязательство (не облигации, ну их), по которому вы согласны, чтобы причитающееся вам вознаграждение за целевой взнос не выплачивалось в течение такого-то срока (проставляете сами) — и направлялось на цели СТЮ-пула (СТ Юницкого). Со своей стороны, он, Юницкий А.Э., обязуется вернуть означенный целевой взнос либо обменять его на соответствующее количество акций по желанию Участника в соответствии с условиями Договора присоединения.

Момент — хуже некуда. «Гиена подозрений» всех и вся жуткая. А к финансовым играм — просто агрессия и насмешки. Да и потом, если не считать Осоавиахима, когда силком заставляли население выкладывать кровные на новую технику, аналогичных массовых устремлений на святую Русь не наблюдалось. На храм Божий — это пожалуйста. А чтобы скинуться на техническую диковину... Назовите российского Форда, Бэлла, Пембертона, Хонду, Гейтса. Даже великий оружейник Калашников своей фирмы не имеет, а фирма офтальмолога Федорова до котировки на мировых биржах не дотянула.

Цена риска 100 руб. Можете, естественно, ставкукратно увеличивать. Дело будете иметь не со структурой, нет. С ним лично, под его личные активы. Фигурировать будет лично его подпись. Устроитель этого пула обязуется выплатить вкладчику, который согласится не забирать вклада в течение двух лет, 100% годовых. Получив их, удостоверившись, вы, возможно, реинвестируете доход в акции образующегося к тому времени акционерного общества.

Сами понимаете, здесь все — вероятность. Что безусловно, так это несравнимая ни с чем прибыльность вложений в любой успешный впоследствии бизнес на начальном периоде его существования, когда никто в него не верит.

Тел.: (095) 976-23-81, 953-07-81, 246-48-09, 246-25-69. Анатолий Эдуардович Юницкий.

См. также 4-ю с. обложки

Ю. МЕДВЕДЕВ

Читайте
статью с.16

ПОЕЗД НА ДЕСЯТЕРЫХ, НЕ СЧИТАЯ КОМПЬЮТЕРА



Струнная транспортная система А.Э.Юницкого (фото 2). Струны из невитой проволоки размещены внутри легко пустотелого, бесстыкового рельса с некоторым провесом. Рельс изнутри уплотнен фиксирующей твердеющей массой (фото 3). Посредине пролета он прогнется под несущимся 5-тонным транспортным модулем всего-то сантиметра на два—три. Причем заведомо прогиб этот будет уменьшаться с увеличением скорости автомобиля. А 10-миллиметровая амплитуда колебаний пути от машины, делающей 100 км/ч и более, будет держаться позади нее максимум полсекунды, после чего затухнет. Это — в общих чертах. Конструкция имеет много «ноу-хау», раскрывать тонкости пока не будем.

Чем более умяются такие препятствия, как неровность пути, колебания (при том, что трение колеса о рельс остается величиной несущественной), тем ощутимее будет ограничение, накладываемое возрастающим сопротивлением воздуха при увеличении скорости. По этому показателю «болид» СТС (фото 1,4), согласно результатам продувки модели в аэродинамической трубе, обойдет любых соперников. Коэффициент аэродинамического сопротивления прототипа будущего «высотного» электромобиля составил всего 0,075. При такой его незначительности 80-киловаттный двигатель будет вполне достаточен для скорости 300—350 км/ч, к стати, наилучшей и экономически, и по достижимой степени безопасности.

Сегодня Юницкий владеет патентами стран Европы, ЮАР, Израиля — всего 14 государств, и ведет патентование в Латинской Америке и США.

