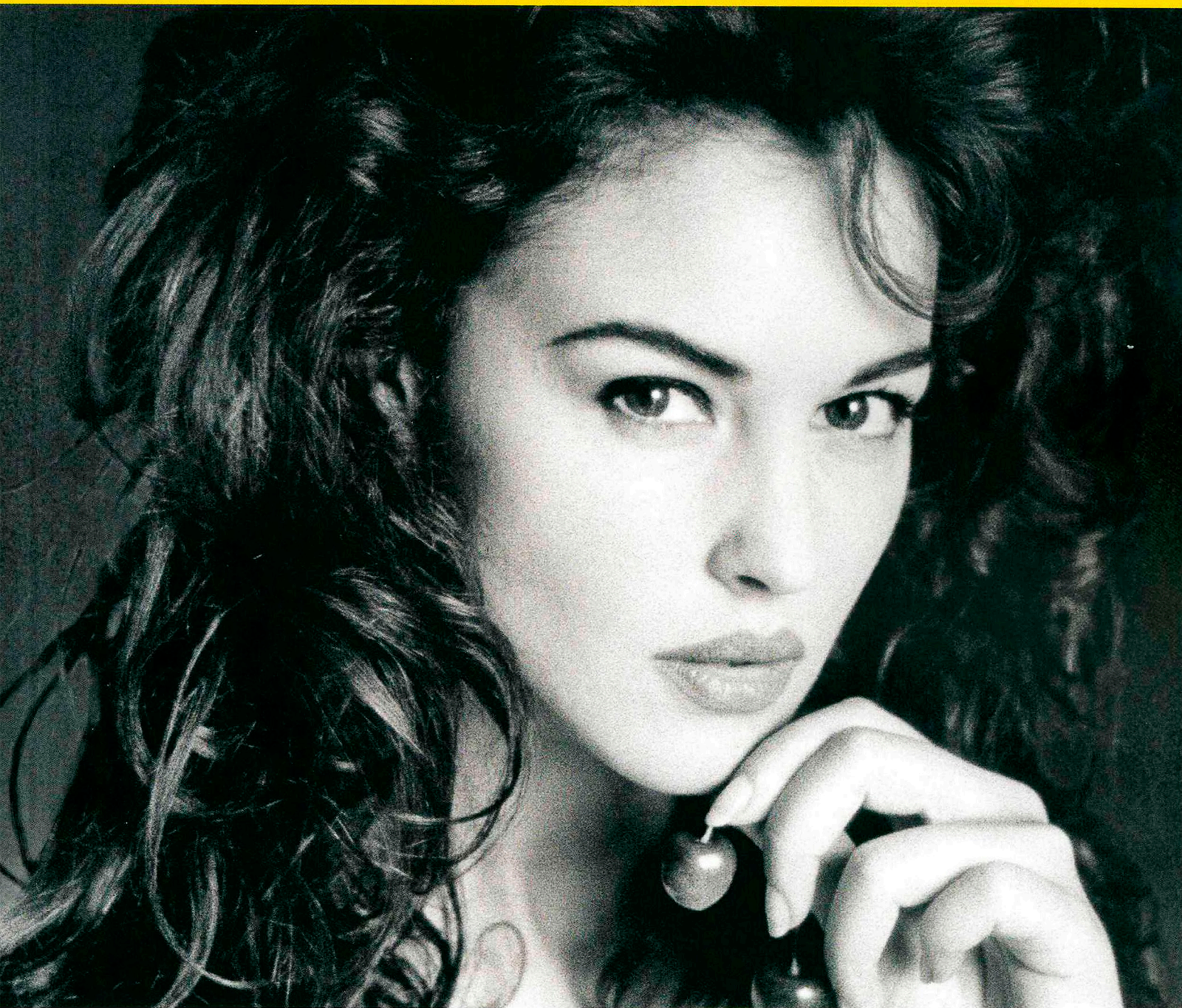


STORY

май '16
No.5 (91)
ОБЫКНОВЕННЫЕ
СУДЬБЫ
НЕОБЫКНОВЕННЫХ
ЛЮДЕЙ
[STORY]

Моника Беллуччи: «Люди могут простить человеку ум, даже талант, но красоту – никогда»



Моника Беллуччи

Любимая женщина русского писателя

Лев Дуров

*Король розыгрыша,
показавший смерти фигу*

Нина Хрущёва

*Сразившая мир внутренней
красой и платьем из ситца*

Николай Олейников

*Поэт, шутник, трагик
убивший своего отца*



16+

Транспорт будущего

Сейчас, когда не только Россия, но и весь мир скатываются в какую-то мировую кризисную беспросветность, напрашивается вопрос: проглянет ли вновь через хмарь безнадеги ясная просинь новой эры? Я не стану осторожничать и скажу вам сразу: я знаю человека, который это будущее уже придумал...

АЛЕКСАНДР НИКОНОВ

Человечество переживало кризисы и заходило в разного рода тупики не единожды. Человечество могло погибнуть много раз! И каждый раз выход из очередного смертельного кризиса нам давали новые технологии. Когда десять тысяч лет тому назад население планеты размножилось настолько, что выбило всех мамонтов и другую мегафауну, настал великий голод и 90% человеческой популяции просто вымерло. Спас переход на новые рельсы, что получило название Неолитической революции, – именно тогда человечество перешло от охоты и собирательства к принципиально иной технологии – сельскому хозяйству. И весь облик цивилизации разительно изменился.

В Средние века история повторилась – коженное производство, а также животноводство настолько загадили реки, куда сбрасывались все нечистоты и отходы мануфактур, что вонь по берегам стояла нестерпимая, рыба вымерла, а пить эту воду было нельзя. Лондонский парламент закрывал окна ставнями, чтобы запах от гниющей Темзы не мешал парламентариям принимать мудрые законы. Все леса Европы были сведены на нет – лес сожрали отопление и металлургия, в Европе и по сей день равнинных лесов практически нет. Что же тогда спасло цивилизацию? Переход на новые технологии! На смену дровам пришёл уголь, а затем нефть. Это ещё больше интенсифицировало сельское хозяйство и резко повысило несущую способность планеты, позволив вырасти населению земного шара в семь раз. И теперь рыба в европейских реках снова есть. Да-да, как ни парадоксально, сегодня, в эпоху развитой

промышленной эры, реки чище, чем во времена «экологически чистой» средневековой пасторали, которая на самом деле никогда таковой не была.

Но мы движемся дальше, мы хотим жить ещё комфортнее в ещё более чистой среде. И хотим преодолеть новый тупик всемирного кризиса, в который в очередной раз забрели. Все прежние пути роста исчерпаны, технологии освоены и доведены до предела. Нужны новые драйверы развития, которыми могут стать либо иные энергии, либо иной транспорт. Помните, как железные дороги или автомобили изменили мир?.. Проматриваются ли на горизонте новые технологии, которые бы дали очередной толчок миру?

Безусловно. Это – струнный транспорт.

Струнный – от слова «струна». Именно в звуках этой вот струны мне и слышится песня новой надежды. Придумал сие диво российский учёный, доктор технических наук, академик РАЕН и член Федерации космонавтики СССР Анатолий Юницкий. В кафе на Белорусском вокзале, где мы встретились перед отъездом конструктора на испытательный полигон, как положено гению, на салфетках набрасывал он мне чертежи и формулы. А я вам сейчас без чертежей и формул проясню, что такое струнный транспорт.

Представьте себе ряд высоких опор по типу опор ЛЭП или мостовых опор. Между ними натянуты две толстые струны. Собственно говоря, ненатянутых струн и не бывает: именно предварительное натяжение и делает проволоку струной. Только между нашими опорами натянуты не просто стальные проволоки и даже не канаты, а прямо-



угольные в сечении балки с очень хитрой внутренней начинкой. Вот по этим параллельным балкам, как по рельсам, и мчится вагон от опоры к опоре, быстро убегая за горизонт.

Вы скажете, что это слишком просто для революционной прорывной технологии, которая может изменить весь облик цивилизации? А я отвечаю: да, всё гениальное – просто!

Что сложного в Интернете? С точки зрения технологии – это просто вычислительные машины, соединённые проводами для передачи информации. Всё! И этот предельный примитив перевернул мир!.. А самым гениальным изобретением в мире считается швейная игла Хантера с ушком для нитки, перенесённым с задника на острый носик. Тоже ведь не бином Ньютона. Но именно это позволило автоматизировать шитьё и положило начало мировой швейной промышленности.

Суть идеи Юницкого чем-то напоминает улыбку чеширского кота, когда самого кота нет, а улыбка есть. Поясню... Возьмём привычное всем дорожное полотно или лучше мост. Колёса транспортного средства, будь то автомобиль или поезд, едут по двум узким колеям, не правда ли? А всё остальное пространство полотна или эстакады пропадает зря! При этом 90% нагрузки на мостовые опоры создаёт именно массивное бетонное полотно. Мост держит сам себя, а на транспорт приходится только 10% его полезной нагрузки. То же самое с обычным дорожным полотном, только ещё хуже – полотно целиком лежит на земле, образуя своей насыпью на местности низконапорную плотину, нарушающую гидрологию среды. Поэтому с одной стороны дороги мы часто наблюдаем заболачивание, а с другой – осушение. А вы знаете, сколько места занимают дороги на планете? Если бы нам удалось избавиться от всех дорог – железных и асфальтовых, – мы бы освободили площадь, равную территории пяти Великобританий. И вот именно такое чудо предложил Юницкий: а давайте подвесим дороги на лёгкие опоры и оставим от них только колеи для колёс! Воздушные дороги!

И нам уже не нужны будут бесконечные дороги-плотины, затягивающие планету в жёсткий корсет. Нам не нужны мощные мостовые опоры, которые несут сами себя. У нас остаётся наилегчайшая конструкция, погонный километр которой обходится на порядок дешевле любой иной дороги. Километр обычной скоростной автострады сейчас стоит примерно 10 миллионов евро, в эстакадном исполнении – 100 миллионов. А километр «струны» – порядка двух миллионов.

Кроме того, дороги постоянно жрут деньги, их надо ремонтировать и чистить. Ежегодно человечество тратит несколько миллиардов долларов на расчистку железных и автомобильных дорог от снега. А струнные дороги в этом не нуждаются, там просто нечего чистить: полотна-то нет, только

струны, на которых снег не задерживается! А срок службы такой дороги – минимум около ста лет.

Но и это ещё не всё! Большая часть топлива любого скоростного транспортного средства тратится на преодоление сопротивления атмосферы. Убрав из-под транспортного средства дорожное полотно и подвесив его в воздухе на двух струнах, мы кардинально улучшим обтекаемость рельсохода. Продувки в аэродинамической трубе показали, что юнибус – так изобретатель назвал свою струнобеглую коляску – имеет обтекаемость выше, чем у любых гоночных машин и даже у самолётов, хорошей обтекаемости которых мешают крылья и хвост. Но у самолёта крылья не оборвёшь, он ими на воздух опирается, а струнному транспорту лишние детали не нужны, он касается опоры только в тех точках, где твёрдое стальное колесо целуется с твёрдой сталью струны. Сопротивление качению при этом минимально.

Скорость? Как у турбовинтового самолёта – 500 км/ч. При этом не нужно ехать полтора часа в аэропорт, чтобы прибыть туда за два часа до рейса, а потом час лететь и затем ещё полтора часа добираться в центр города. Сел прямо в центре столицы в струнный вагон – юнибус, – и через час ты в Воронеже. Через полтора – в Питере. Через 13 часов – во Владивостоке. Оценили? Кстати, лететь до Владивостока на самолёте почти столько же (9 часов), сколько ехать на юнибусе (13 часов). Ну и зачем тогда переплачивать за самолёт, если можно домчаться на другой конец страны почти за бесплатно: по сегодняшним деньгам билет до Владивостока на струнном юнибусе стоил бы максимум 1000 рублей. Причём струнная дорога не имеет стыков, поэтому юнибус летит абсолютно ровно, без всякой тряски и без машиниста, поскольку логистика струнных дорог и струнных развязок позволяет управлять этим транспортом автоматике, которая ошибается гораздо реже, чем человек.

Ещё одно преимущество струнного транспорта: на карте по линейке кратчайшую линию прочертил и ставь опоры хоть в горах, хоть в болоте – они лёгкие и быстровозводимые. Кроме того, обычные «настильные» трассы убивают людей – каждый год на дорогах планеты гибнут полтора миллиона человек и 10 миллионов становятся калеками. Струнный же транспорт практически полностью исключает аварийность. В этом смысле он безопаснее железнодорожного. Таким образом, перейдя на струнный транспорт, мы за весь XXI век спасём более ста миллионов людских жизней. И не получим миллиарда инвалидов. Плохо ли?

– Но и это ещё не всё! – увлечённо портит одну салфетку за другой Юницкий. – Сейчас в мире миллиард автомобилей. По грузо- и пассажиропотоку их может заменить всего несколько миллионов юнибусов – просто за счёт скорости и быстрой оборачиваемости. И только за четверть века

(таков нормативный срок службы струнного вагона) каждый миллион юнибусов сэкономит планете 22 миллиарда тонн топлива на 20 триллионов долларов. Это топливо не сгорит, не испортит воздух... При этом полный переход цивилизации на экономичный струнный транспорт не отменит частного транспорта. Просто личные юнибусы будут передвигаться по тем же струнам.

«Ну и как это изменит облик цивилизации?» – спросит недоверчивый читатель. Ответ прост... Сейчас наши города, да и вся инфраструктура цивилизации, затачиваются под «настильный» транспорт. Изменение характера и скорости передвижения полностью изменит всё. Во-первых, исчезнет само понятие труднодоступных мест. Россия богата месторождениями полезных ископаемых, которые или не разрабатываются, или брошены: из-за транспортной недоступности их разработка нерентабельна. Например, чукотское месторождение олова и вольфрама Иульгин было выгодно, когда там бесплатно вкалывали сталинские зеки. А когда пришла экономика, месторождение оказалось брошенным, потому как свободным людям надо платить. В России есть места, где даже золото добывать убыточно. Железную дорогу туда строить затратно, возить самолётами ещё дороже. К тому же на наших северах неделями может не быть лёгной погоды. А грузовой струнный транспорт снимает эти вопросы – поставить опоры и прокинуть струны можно в любую точку!

Во-вторых, скоростной рывок полностью изменит концепцию города. Города станут линейными. Цениться будет та земля, которая находится неподалёку от трансконтинентальных и других скоростных струн. Заглянув в будущее, мы увидим башни-станции струнного транспорта с одноэтажной застройкой внизу. Причём весь городской транспорт тоже переходит на струну. На поверхности земли остаются лишь пешеходные дорожки, а над ними проносятся кабинки струнных «трамвайчиков» местного сообщения.

В результате струнной революции поменяется сама психология человека. Сегодня столичный житель старается найти работу поближе к дому, потому что преодолевает жалкие 20 километров от дома до службы за час. К середине века можно будет жить в 400 километрах от места работы и добираться до неё тоже за час.

– Анатолий Эдуардович, – прерываю я полёт инженерной мысли Юницкого, – вы сказали, что потребность человечества в топливе резко упадёт. Но для России это плохо. Мы живём с нефти.

И вот тут мне открылись настоящие звёздные выси!.. Оказывается, нашей многострадальной родине струнный транспорт даёт второй шанс. Ведь главная боль, которая заставляла Россию быть перманентно отстающей и вечно догоняющей, начиная с петровских времён и по сию пору, –

это климат. Россия – самая холодная страна мира. Причём лидирует с большим отрывом. Среднегодовая температура в России – минус 5,5 градусов по Цельсию. Для сравнения: в Финляндии – плюс 1,5 градуса, в Исландии – плюс 1 градус. А вот в Канаде – минус 4,5 градуса. Казалось бы, не велика разница по сравнению с Россией. Но в Канаде люди практически не живут севернее Эдмонтона, который находится на широте нашего Орла (то есть южнее Москвы аж на 300 км), а в России за полярным кругом стоят города-миллионники. Поэтому у нас гигантские «накладные расходы на климат». Любая спичка, произведённая в России, будет неконкурентоспособной, поскольку всегда будет стоить дороже китайской за счёт обогрева и теплозащиты наших домов и заводов. Это всегда было русской бедой. Но теперь может стать преимуществом! Каким образом?

Следите за ходом мысли... Мы сейчас вступили в эпоху низких цен на нефть. Но – вот сюрприз! Россия обладает самыми большими запасами пресной воды в мире. А пресная вода – главный дефицитный ресурс XXI века. Политологи и экономисты уже предрекают войны за воду на стремительно иссушающемся Ближнем Востоке. Дефицит воды сегодня испытывают Африка, Индия и Китай. У нас же эта вода бездарно сливается в Северный Ледовитый океан огромными сибирскими реками. А качество нашей, например, байкальской или таймырской воды – уникально. Можно сразу пить без всякой очистки. Это первое.

Второе. Южные страны (та же Индия) нуждаются в холоде едва ли не больше, чем Россия в тепле. Но! Если процесс нагрева энергетически выгоден, поскольку его КПД равен 100%, то процесс охлаждения уже не так прекрасен: его КПД – всего 10%. То есть, чтобы получить 10 «калорий холода», нужно затратить 100 калорий энергии. А у нас в Сибири холод дармовой! Вопрос только в том, как его продать той же Индии! А вот как.

Можно байкальскую воду морозить на халяву – зимой. И отправлять в Индию в термоконтейнерах. В обычном поезде лёд не доедет – растает. А по струнам долетит. И вот мы уже продаём в жаркой стране не только дефицитную там воду, но и холод – чтобы использовать для охлаждения помещений вместо энергозатратного кондиционера. Двух зайцев одним выстрелом, понимаете?!

Тщательно собрав после беседы с Анатолием Юницким все исчерканные им салфетки, я брёл к метро, мимо проплывали аквариумы перекошенных троллейбусов, чадно газовали грузовики. Я не мог отделаться от мысли, что вижу уходящую натуру старого мира. Его последние окаянные дни. Перед моим внутренним взором уже чертили голубое небо белые стрелы вагонов, несущихся от башни к башне по невидимым издалика струнам, и от этого казалось, будто они летят по воздуху... ☺