

Клуб интересных встреч

"ДИАЛОГ"ВСТРЕЧА
ДЕВЯТАЯ

«Основной мотив моей жизни — сделать что-нибудь полезное для людей... Вот почему я интересовалась тем, что не давало мне ни хлеба, ни си. Но я надеюсь, что моя работа может быть, скоро, а, может быть, в отдаленном будущем дадут обществу горы хлеба и бездну мозговщества...»

К. ЦИОЛКОВСКИЙ.

ДЕТСТВО
ИЗОБРЕТАТЕЛЯ,

ДЕТСТВО

ИДЕИ

Все, что один может вообразить, другие могут претворить в жизнь. К тому времени выйдут приходиши, познакомившиеся с судьбой свое время, казавшиеся невероятными идеями, выдвинутыми в книгах писателями-фантастами. Так, Жюль Верн является автором 108 фантастических проектов, из которых 64 сбылись или обязательно сбудутся в самое ближайшее время, 32 — в принципе осуществимы и лишь 10 признаны (пока что) ошибочными.

Проект Анатолия Юницкого (о самом проекте речь еще впереди) сегодня большинству кажется неосуществимым. Иверии нашего мышления, не сразу признающие новые, казавшиеся пародоксальными или утопическими, идеи, сложность математических расчетов, подтверждающих правильность проекта Юницкого, вызывает порой скептическое отношение к его идеям. Однако появившиеся в прошлом году в центральных изданиях статьи показали, что идея гомельчанина нашла живой отклик в умах многих специалистов.

Нелишне вспомнить этапы жизненного пути Анатолия Юницкого. Родился он в небольшой полесской деревеньке Крикови (Брагинский район), в ней прошли первые десять лет его жизни. Здесь он с друзьями, обнаружив на старых, оставшихся еще с войны, складах постройки, запускал в небо самодельные ракеты. Затем его семья переехала в городской поселок Комарин, позже — в казахстанский

**„ЧЕЛОВЕК ОБЯЗАН ПРИНЯТЬ
ТАК СЧИТАЕТ ГОМЕЛЬСКИЙ ИНЖЕНЕР АНАТОЛИЙ ЮНИЦКИЙ,
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА БУДУЩЕГО“**

город Джеказган. Шли шестидесятые годы. Это было время первых полетов человека в космос. Анатолий не остался в стороне от всеобщего увлечения космическими ракетами. Полигоном стал заброшенный карьер, с которого юный конструктор запускает двух- и трехступенчатые ракеты собственного изготовления. В это же время Анатолий изучает специальную литературу, делает действующую модель космодрома, которая получает первое место на выставке технического творчества школьников.

После окончания средней школы он едет в Сибирь, в город Тюмень. Работает учеником электрика на энергоподстанции, слесарем-сантехником в котельной, рабочим в геологоразведывательной экспедиции. Затем поступает в Тюменский индустриальный институт на факультет «строительство автодорог».

На четвертом курсе Анатолий женится, и молодая семья Юницких переезжает в Гомель, где супруги Галина и Анатолий переводятся на заочное отделение политехнического института. Вскоре Анатолий устраивается на работу в дорожно-строительный трест в качестве техника. Здесь он начинает серию исследований по использованию местных ресурсов в строительстве автодорог, пишет статью по этой проблеме в специальный журнал. Его захватили идеи доктора технических наук Нурбека Гулина, много внимания уделявшего такому направлению энергии, как маховики. Более десяти лет назад пришла к Юницкому эта идея: если увеличить диаметр маховика до размеров экватора, а скорость его

вращения — до первой космической скорости, то возникнет сила, направленная вверх. Это положение и легло в основу проекта Юницкого. Чтобы технически правильно оформить свою идею, Анатолий переходит на работу в Институт механизации и автоматизации космического пространства, где занимает должность ведущего инженера по изобретательству.

**ИДЕЮ
ПОДСКАЗЫВАЕТ
БАРОН
МЮНХГАУЗЕН**

Наверное, никто не сможет рассказать об общепланетном транспортном средстве лучше, чем его изобретатель. Поэтому предоставляем слово Анатолию Юницкому:

— Я хочу начать со слов, автором которых является писатель-фантаст Артур Кларк: «Человечество вечно будет прятаться от неизвестности Вселенной». Пространство между мирами, бросает нам вызов. Если мы не примем этого вызова, если перестанем думать о высотах, которых мы еще не достигли, человечество отступит на миллионы лет назад...». Человек попросту обязан принять этот вызов. Гениальная гипотеза К. Э. Циолковского о возможностях космических путешествий превратилась сегодня в область реального приложения знаний. Теперь уже

корабль В. Белецкого и М. Гильтера, орбитальное кольцо М. Окунева, космический лифт Ю. Ардустанова. Ахиллесова пята всех предложений — значительный расход энергии. Космический транспорт должен иметь не только пропускную способность в миллиарды тонн в год, но и низкую себестоимость перевозок.

С такой задачей должно легко справиться предлагаемое мною общепланетное транспортное средство, которое представляет собой своеобразное колесо, или, точнее, только обод, надетый на Землю по ее экватору... Представьте себе. Вдоль экватора идет эстакада высотой от нескольких десятков до нескольких сотен метров (в зависимости от рельефа местности). На океанских просторах эстакада размещена на плавучих опорах, закрепленных на дне. ОТС размещено поверх эстакады и имеет диаметр 10 метров. Общая масса — 1,6 млрд. тонн, грузоподъемность — 200 млн. тонн, пассажировместимость — около 400 млн. человек. Расчетное число выходов ОТС в космос за пятьдесят лет работы — 10 тысяч.

Идеальным транспортным средством является такое, которое использует для перемещения только внутренние силы. Все известные в настоящее время виды космического транспорта взаимодействуют с окружающей средой, на что не только тратится энергия, но и отравляется окружающую планету пространство. Так, американский корабль «Шаттл», работающий на твердом топливе, за один старт выбирается в атмосферу 100 тонн ядовитых хлористых

соединений. А ведь для колонизации космоса нужны миллионы подобных стартов!

Подобно тому, как барон Мюнхгаузен таскал себя за волосы из болота, гипотетический транспорт должен перемещаться, ни на что не опираясь. Безопорное статическое равновесие может быть только в центре масс планеты. Значит, с ним нужно сомневаться в центре масс транспорта. Как это сделать? Надо охватить Землю кольцом. Теперь остается сделать глобальную ленту, включенный на прямой режим. Нижняя лента начинает вращаться в обратную сторону. Корпус транспортного средства, подчиняясь закону сохранения момента количества движения системы, придет в вращение. Он начнет вращаться в ту же сторону, что и верхняя лента, пока не достигнет окружной скорости, равной первой космической. Радиальная скорость упадет до нуля. После этого на высоте 400—500 км выгружаются грузы и пассажиры, оказавшиеся у места назначения — первого промышленного и энергетического ожерелья Земли. Таким образом, на все путешествие понадобится 1—2 ча-

коны которых телескопически входят один в другой. Скорость подъема ОТС на любом из участков пути может выбираться по необходимости: от скорости пешехода до скорости самолета.

После выхода из плотных слоев атмосферы включают обратимый привод верхней бесконечной ленты на генераторный режим. Лента начнет тормозить, а двигатель вырабатывать электроток. Этую энергию переключают на двигатель второй ленты, включенный на прямой режим. Нижняя лента начинает вращаться в обратную сторону. Корпус транспортного средства, подчиняясь закону сохранения момента количества движения системы, придет в вращение. Он начнет вращаться в ту же сторону, что и верхняя лента, пока не достигнет окружной скорости, равной первой космической. Радиальная скорость упадет до нуля. После этого на высоте 400—500 км выгружаются грузы и пассажиры, оказавшиеся у места назначения — первого промышленного и энергетического ожерелья Земли. Таким образом, на все путешествие понадобится 1—2 ча-

коны, чтобы и эта транспортная схема неконкурентоспособна.

Тех, кто желает более подробно ознакомиться с проектом А. Юницкого, мы отсылаем к журналам «Изобретатель и рационализатор» (№ 4 за 1982 г.) и «Техника — молодежь» (№ 6 за 1982 г.), где напечатаны его статьи «Пересадка, космическая, колцевая» и «В космос...

В заключение нашего рассказа хочется сказать вот еще о чём.

Наверное, у каждого смелого и неординарного проекта имеются свои сторонники и свои противники. Противников у Юницкого вначале было значительно больше, чем доброподобных.

Заявка изобретателя была принята лишь тогда, когда она достигла объема кандидатской диссертации. Случилось это пять лет назад. За последние годы А. Юницкий

знакомил со своим детищем довольно много людей.

«Говорят, первый шаг самый трудный. Это верно и для межпланетных полетов. Земля дергает пленко. Гомельский инженер А. Юницкий предлагает оригинальное решение проблемы земного притяжения. На первый взгляд, оно кажется фантастическим. Однако психологи уверяют: признание любой идеи в значительной степени определяется тем, как быстро мы к ней привыкаем. С научной точки зрения, просчетов в проекте Юницкого вроде бы нет. Значит, вопрос, о способе выхода в ближайший космос будет решаться в будущем в зависимости от того, какой путь окажется экономически выгодным».

(Журнал «Изобретатель и рационализатор», № 4 за 1982 год).

Мечта гомельского инженера Анатолия Юницкого направлена в космос.

В прошлом году он начал читать в школах города лекции о Вселенной, ее развитии, проблемах поисков внеземных цивилизаций.

Обычно я не говорю ученикам о моем проекте: пусть они захотят, а, может, и попробуют своих путем решить проблему освоения космоса человеком.

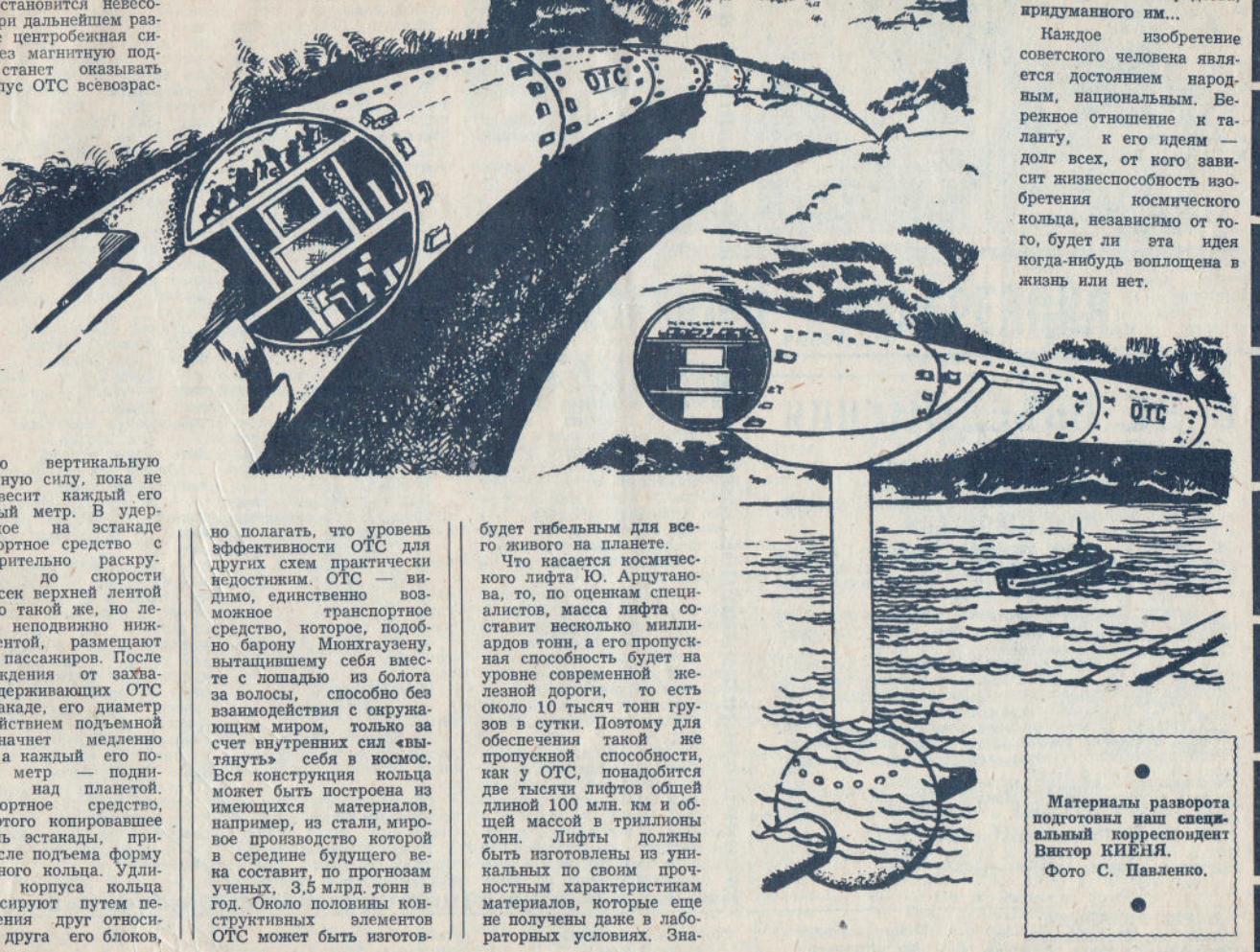
Однако часто оказывается, что юные слушатели уже знают об идее Юницкого. И — естественно — засыпают свое лектора вопросами. Кто знает, возможно, этим людям доведется стать свидетелями запуска общепланетного транспортного средства, придуманного им...

Каждое изобретение советского человека является достоянием народным, национальным. Бережное отношение к таланту, к его идеям — долг всех, от кого зависит жизнеспособность изобретения космического колеса, независимо от того, будет ли эта идея когда-нибудь воплощена в жизнь или нет.

**ВЫЗОВ
ВСЕЛЕННОЙ, —
ПРЕДЛОЖИВШИЙ ПРОЕКТ ОБЩЕПЛАНЕТНОГО**

насадка ОТС на Землю осуществляется в обратном порядке.

Не знаю, грядущих достижений науки и техники, тем не менее, опираясь на фундаментальные законы физики, справедливые и для будущего, мож-



будет гибельным для всего живого на планете.

Что касается космического лифта Ю. Ардустанова, то, по оценкам специалистов, масса лифта составит несколько миллиардов тонн, а его пропускная способность будет на уровне современной железной дороги, то есть около 10 тысяч тонн грузов в сутки. Поэтому для обеспечения такой же пропускной способности, как у ОТС, понадобится две тысячи лифтов общей длиной 100 млн. км и общей массой в триллионы тонн. Лифты должны быть изготовлены из уникальных материалов, например, из стали, мировой производство которой для доставки людей и грузов в космос. После подъема формой идеального кольца. Удлинение корпуса кольца компенсируется путем перемещения друг относительно друга блоков. ОТС может быть изготовлен-

Материалы разворота подготовлены нашим специальным корреспондентом Виктором КИЕНОМ.
Фото С. Павленко.