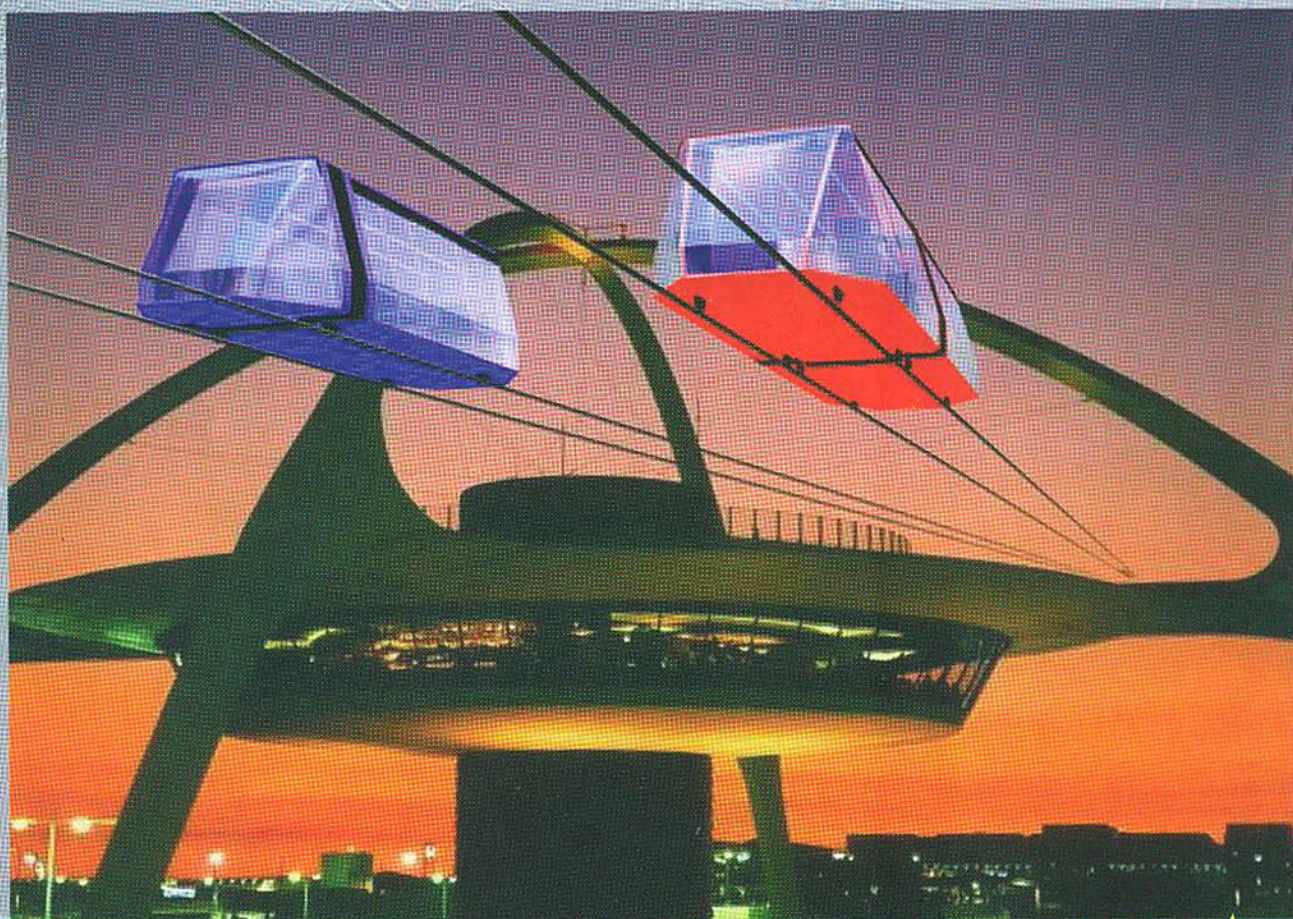


ЮНИКЕР

ОБРАЗОВАНИЕ • НАУКА • ТЕХНИКА • ПРОИЗВОДСТВО • БИЗНЕС



Академик
Б.С. Стечкин
и «Дело
промпартии»
стр. 18

Не опоздать на «Юницкого» стр. 2

Курьер науки стр. 36



8
2001

НЕ ОПОЗДАТЬ БЫ НА «ЮНИЦКОГО»

О струнной транспортной системе Юницкого СМИ заговорили не сегодня, так что на сенсацию эта новость совершенно не тянет. Хотя внимательного рассматривания передко заслуживает не сама новость, а то, что за нею прячется.

В двух с половиной часах езды от столицы, на реке Оке, на равном удалении от Коломны и Каширы стоит город Озеры. Сегодня здесь готовится к вводу в действие первая очередь трассы СТС на 123 метра, после чего настанет пора следующего отрезка в три километра, которым уготована весьма напряженная эксплуатация — перевозить людей и грузы с правого берега Оки на левый и обратно. Причем главным пользователем услуг по грузоперевозкам станет местный завод стройматериалов.

ДОРОГА О ДВУХ СТРУНАХ

Если ожидания всех заинтересованных лиц будут оправданы и СТС докажет свою состоятельность, то, возможно, встанет вопрос о продлении линии струнно-рельсовой дороги до столицы, куда она домчит своих пассажиров за четверть часа. Что же она такое, СТС?

Это подвесной рельсовый путь для легких и быстроходных (350 км/час) беспилотных экипажей грузоподъемностью пять тонн. Движитель может быть разным. И дизельным, как в данном случае, и электрическим, получающим питание от контактов колес с токопесущими головками рельсов-струн. Вознесенные на высоту 20 метров, рельсы СТС, чье сечение имеет форму буквы П, подпираются проходящими через паз струнами из невитой проволоки, а те в свою очередь удерживаются на анкерных опорах.

Ничего подобного в мире пока нет и в помине, хотя никакие новые технические открытия здесь не отрабатываются. Человечество давным-давно могло бы извлекать пользу из такой дороги, но проглядело этот шанс по причине вовлеченности в вечную гонку за новизной.

Впрочем, любая из возникающих перед проектировщиками проблем решается уже на уровне требований XXI века. Особое внимание уделено проблеме компенсации провисания струн. Для получения идеально ровного пути, в промежутках от одной анкерной опоры до другой (в один километр), устанавливаются дополнительные опоры с шагом в сто метров. При этом короб-рельс и струна,

которую он обхватывает, образуют единое целое, надежно уплотняемое пластическим фиксатором.

Еще одна приоритетная сфера для разработчиков — проблема безопасности. Проектируемая совместно с геодезистами дорога не боится ни заболоченных мест, ни паводков, ни ураганных порывов ветра, ни обледенения пути, ни землетрясений. Лед не устоит перед колесами, которые будут его соскребывать. СТС можно развернуть в условиях вечной мерзлоты и в пустыне, пустить по дну океанского шельфа, заключив предварительно в трубу, и даже через горный перевал. Буквально: «Через реки, горы и долины...»

Анатолію Эдуардовичу Юницкому — 52 года, родом он из деревни Крюки, что под Гомелем, на счету изобретателя сегодня уже более ста изобретений. Последнее из них, СТС — это воплощенный полет фантазии, сочетающийся с доскональным обещанием экономической целесообразности. Скажем просто: стоимость строительства одного километра трассы струнно-рельсовой дороги в Озерах не превысит 300 тысяч долларов, что позволяет говорить об СТС как о весьма экономичном виде транспорта. В числе прочих преимуществ дороги есть и такая, как возможность «занимать» в магистраль, параллельно струнам линии электропередач, телефонную связь.

Минут десять или пятнадцать представитель фирмы говорил о мерах предосторожности от посягательств террористов, и ни у кого из слушателей не повернулся язык, чтобы попросить свернуть эту тему. При подрыве опоры СТС автоматика мо-

ментально снизит скорость модуля, если он находится поблизости от места происшествия. Срыв модуля с рельсов в 90 из 100 случаев гипотетического подрыва линии в непосредственной близости от модуля исключается. И только если взрыв произошел впереди по его ходу и совсем близко, разработчиками СТС предусматривается применение спасательных парашютов и подушек безопасности.

Движение на трассе СТС компьютеризовано и автоматизировано на сто процентов, при том что место водителя занимает манекен, востребованный из сугубо психологических соображений...

Ну как вам проект Юницкого? Думаю, вы не откажетесь доехать от Москвы до Питера за каких-то пару часов, заплатив за такое удовольствие всего 200 рублей?

YESTERDAY

Мысль известного чешского писателя Милана Кундеры о регулирующей нашу жизнь компьютере мирового абсолюта при знакомстве с Юницким переходит на представление о том, что всякий изобретатель, если он, конечно, настоящий, определенным образом запрограммирован матушкой-природой.

В детстве он запускал в небо самодельные ракеты с мысами, а после набора высоты неизменно опускал их на землю на самодельных парашютах. С окончанием института его увлеченность изобретательством только окрепла. Его работы стали характеризоваться неким гуманитарным, вселенским подходом. Сын Полесья, он смог воспарить, даже работая над такой прозаической темой, как заго-

товка силоса, и предложил конструкцию навесного силосоуборочного комбайна. Увы, предложение не нашло отклика у вiedenцев, к которым он обращался.

Чем бы он ни занимался, его работы были исполнены смыслового внутреннего движения. Он поддал предложение, как вывести на околоземную орбиту миллионы тонн грузов для закладки в космосе промышленного предприятия, обслуживающего земные нужды (см. статью «В космос без ракеты», журнал «Техника и наука», № 4 за 1987 год). Правда, в этом случае к работе по внедрению нужно было бы привлечь средства, которые шли на гонку вооружений.

Тогда же, в 80-е, организаторами советской науки эти предложения были объявлены «некорректными». К кампании по развешиванию выскочки из Крюков подключились специалисты по науковедению из областного Гомельского КГБ. Сама попытка покушаться на монопольное право четко обозначенного круга людей заниматься космосом — «тебе не положено» — была расценена одними как ересь, другими — как нескромность.

В середине 90-х он решил попробовать себя в новом деле — стал предпринимателем, учредил фирму, погрузился в зарабатывание денег, завязал деловые и научные связи не только в Белоруссии, но и по всему СНГ. Однако его преследование закончилось очень скоро. Почему?

Для выяснения возьмем иной ракурс темы о предпринимательстве. Где это начинается, знают все — это начинается с собственности. В известном смысле мы — страна собственников. Но как к нам относятся?

Сегодня нам предлагается поуча-



Изобретатель и глобус. Когда вы проектируете новый вид транспорта, это уже не просто деталь интерьера.



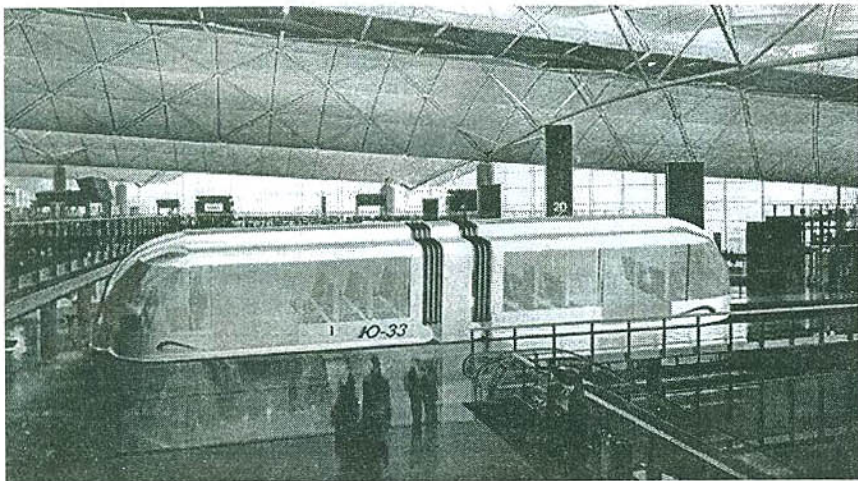
Один из помощников Юницкого — Алексей Косилов — демонстрирует действующий модуль СТС на ВВЦ.

ствовать в реформе ЖКХ. Государство нам говорит:

«Садись со мною за стол, мы это обсудим». — «А что делать то?» — спрашиваем мы. — «Да платить, сколько тебе скажут». — «Ну, хорошо, мне платить, а тебе? Ты — тоже участником будешь?» — «А мне заносить деньги в бюджет».

От такого разговора берет оторопь: принадлежание государству дома десятилетиями не ремонтировались, хотя деньги платили ему всегда. Помений хотя бы ржавые трубы, государство!

За несколько минут до отправления «Юницкого». Все будет именно так.



В Минске такая логика господствует во взаимоотношениях властей и предпринимателей. Властями продекларирована заинтересованность в техническом прогрессе, дело это святое. Однако паритет интересов здесь и не почевал. Ибо предпринимательство, к которому апеллируют власти, это — наличие свободных денег, которые, как думает государство, хорошо бы помочь предпринимателю истратить. Словом, свободных денег у физических лиц здесь не затевается. Подготовившись к разговору о минимизации финансирования своих предложений, Юницкий попросил у республиканского министерства денег на НИ-ОКР по разработке самой дешевой в мире скоростной магистрали. Указал на ее отраслеобразующий фактор. Попробовал убедить финансистов в том, что, построив эту дорогу, страна заявит о себе как законодательница технической моды. Зарубежные заказчики поспешат стать в очередь на размещение аналогичных заказов.

Но с ним и разговаривать не стали. Объяснили, что в республике есть и другие ученые, со степенями, которые не возьмут за свои инновации с государства ни копейки. Эти люди не просто подарят «за так» Белоруссии свои идеи, они еще проведут все необходимые внедренческие действия за собственный счет. Кто они? Они занимаются проблемой энергетических возможностей вакуума, они вот-вот овладеют секретом энергетики торсионных полей, они трудятся по части передачи мысли на расстояние, не прибегая ни к радио, ни к телефону.

По первому заходу в предпринимателях он походил не более двух лет. Затем пришло понимание: кислород ему будет перекрыт при всех

обстоятельствах. Не видя ни малейших перспектив, Юницкий распродал практически все нажитое — дом, машину, дачу, гараж. Жить в бедности с нищим изобретателем не согласилась жена...

В Москву он прибыл, располагая суммой в полторы тысячи рублей, не зная, где, как и на что будет жить. Но он был преисполнен ожиданий. И, как ни странно, полоса неудач действительно сменилась везением. Немногословный Юницкий говорит о своем российском спонсоре так: «Оценить риски, въехать в проблему, сделать подробный анализ — на такое способен далеко не каждый. А он все очень быстро и понял, и оценил».

Защититься в Москве ему помог предприниматель Дмитрий Владимирович Терехин, занятый в отраслях энергетики и энергоресурсов.

В московском офисе Юницкого замысловатые замки, тяжелые двери, и тут все понятно. Этот дом — место прописки тончайшей материи, коей является интеллектуальная собственность. В свое время рецепт кока-колы был продан за 5 долларов, сегодня его владельцы ворочают сотнями миллионов. Но компания «Юнитран» пока еще не такая богатая, она все еще не миновала этап становления. На стенах цветная компьютерная графика: СТС на фоне Акрополи, египетских пирамид, Музея-усадьбы Коломенское, церкви и колоколен Ростова Великого...

А вот и сам — друг Анатолий Юницкий. В Москве он проживает со своим сыном на квартире, так как все, что зарабатывает, вкладывает в свое дело.

РАССВЕТ НАД МОСКВОЙ-РЕКОЙ

Каков он сегодня, как ему здесь дышится? Не замедлило ли свой бег это неутомимое креативное перпетуум-мобиле? Здравствуйтесь, господа изобретатели!

— Здравствуйтесь! — в этом взгляде полыхают два голубых огонька. Спокойное, неторопливое, чуть даже заторможенное рассматривание визитера. Джек Николсон заставил однажды говорить о себе, как о человеке, способном перевоплощаться в волка. А как смотрелся бы наш Юницкий в рамке камеры?

Анатолий смог бы сыграть большую и сильную дикушку — например, тигра. Умысел приведенной метафоры подразумевает кошачий оппортунизм хорошо известного свойства: «Не мешай мне жить, тогда и я тебя не трону». В тисках угнетающих обстоятельств изобретатель-бизнесмен во многом фигура уязвимая, ибо в нем соединилось несоединимое. Ему остается адаптироваться к реалиям жизни, лишь бы ему не мешали делать то, без чего сам свет ему не мил.

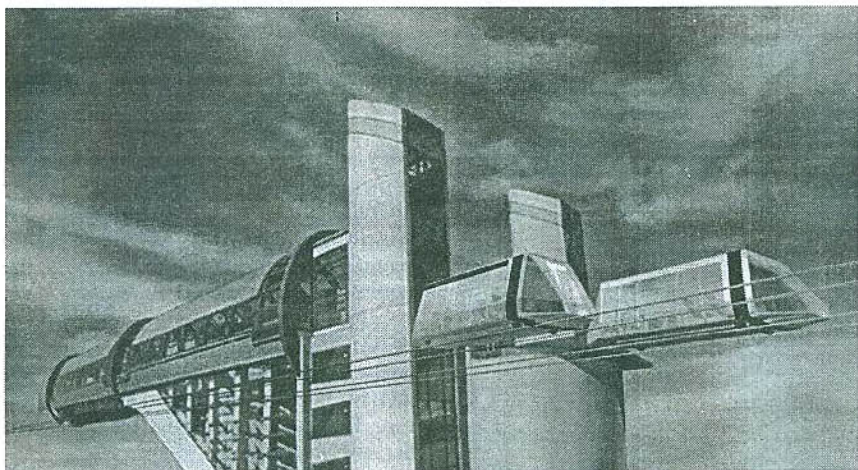
В Белоруссии ему не просто мешали, но еще и относились как к городскому сумасшедшему. В глазах голодного, помешанного на консумации обывателя его изобретения были обречены на заведение в самый долгий ящик.

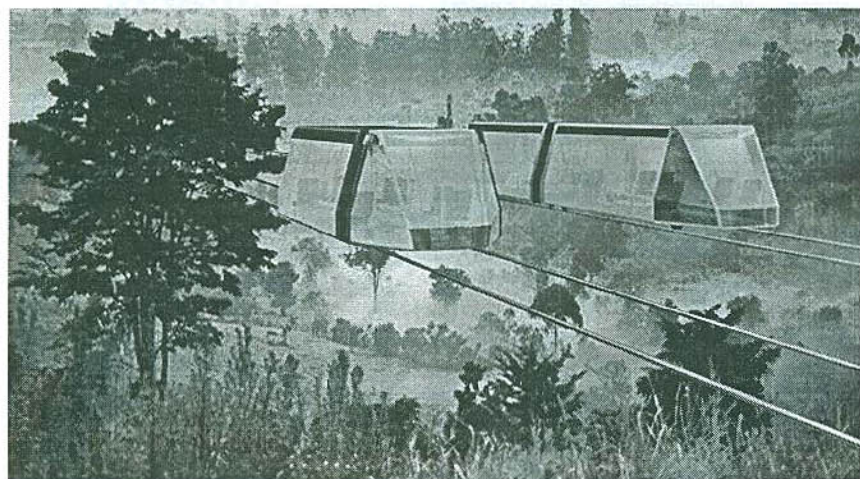
Сегодня его проект «Устойчивое развитие населенных пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы (СТС)» получил грант Habitat ООН по среде обитания. В ходе его освоения на каждый вложенный доллар, полученный от ООН, «Юнитран» вложил в дело два доллара российских инвестиций.

В Москве разработана схема СТС из шести станций для Коломенского. То же самое делается и для Сочи: от берега моря линия протягивается до лыжного курорта. Идет работа с мэром Лужковым, губернаторами Грозовым, Лебедем. За рубежом активная реклама развернута в Южной Корее, в Малайзии, на Филиппинах, в Эмиратах. Советник Юницкого по внешним связям не так давно прилетел из США, где вел переговоры о возможности строительства трассы СТС вдоль западного побережья, в Калифорнии.

Осуществится ли задуманное? Бывают минуты, когда от «тигра»

Таким изобретателю видится один из будущих вокзалов СТС.





«Через реки, горы и долины...»

остается очень немного, хотя кошачье не пропадет никогда. К пятидесяти годам жизнь не оставила ему ни кола, ни двора — вот почему сегодня за год он делает столько, на что другой потратил бы десять лет, а многим бы не хватило и всей жизни.

Свой последний точный удар боксер-судьба нанесла в день посещения Крюков и отчего дома.

Кто способен прочувствовать смысл выражения «родительские пенаты», кто хоть однажды предавался наблюдениям за тишиной течением жизни в этом месте, где когда-то рос сам, тот поймет, сколь безжалостен удар волны, обрушивающейся на маленького человека, когда тот оказывается перед лицом всеобщей и одновременно личной беды.

На Крюки припала Чернобыльская зона отселения, где уже давно никто не живет и не будет жить никогда. Непроходимой чащобой заросли и огород, и лужайка за воротами Юницких. Он попробовал приоткрыть дверь в избу и, когда дверь поддалась, увидел, что лес растет и там.

И тогда он разрыдался.

СВЕРХУСИЛИЯ — ЧЕГО РАДИ?

Мысль Евгения Евтушенко о том, что зависть оскорбительна по отношению к самому завидующему, заметно поблекла, когда в нашу жизнь вошло и укрепилось понятие о бизнесе. Потому что бизнес легализовал одну из распространеннейших форм зависти — конкуренцию.

Стремление монополий к увековечиванию привилегий в России его озадачивает: «Попробуйте добыть из подмосковной скважины самую вкус-

ную в мире минералку и выйти с ней на рынок. Вас туда не пустят, надают вам по шее или убьют. Так или иначе, от вас добьются, чтобы вы оставили свои притязания».

С дорогой на струнах — то же самое. Многие желали бы охладить созидательный пыл новопришельцев. Против СТС настроены начальства классических видов транспорта: железных дорог, авиакомпаний, автохозяйств. Но ее битва за место под солнцем уже началась, и она настроена в ней победить. «Когда-то и паровоз был в диковинку, пока в 30-е годы XIX века американцы киркой и лопатой не построили 30 тысяч километров рельсовых путей. Да что американцы — наши Транссиб прокладывался чуть ли не бегом!

Помимо перебранок с лоббистами им нужно изо дня в день популяризовать свой проект среди людей, принимающих решения. «Когда мне говорят, что нет денег, я моментально ставлю человеку диагноз. Вдумайтесь в следующие данные: городское население в XXI веке составит три миллиарда. Я просто представить себе не могу, как они будут жить без такого транспорта, как СТС, — быстро, дешево и без ограничений досягаемости. Желает того кто-то или нет, процесс запущен...»

И тем не менее одно очень важное лицо, разглядев в руках домогающегося аудиенции изобретателя кину цветных компьютерных картинок, спросил как о чем-то убийственно тоскливым: «Это что у вас там, проект транспорта будущего? Мне это неинтересно...» Завели Юницкий беседу о чем-нибудь веселеньком, разговор бы пошел. Но он настраивался на серьезную беседу о

принципиально новом средстве сообщения: без локомотивов, без рельсов, без шпал.

Реакция российских политиков на новацию Юницкого выявляет сверхосторожность рассуждений. Хотя один из них сиренизировал в привычном для себя стиле: «У вас очень хорошее предложение. Строительно тут можно разгуляться: и дорогу сделать, и деньги украсть...»

— А на первых лиц выходили — на Касьянова, на Путина?

— Будем работать, и они как люди неглупые сделают собственную оценку. Я готов завтра приступить к проектированию дороги любой протяженности. Найдутся деньги — будем строить в России, не найдутся — за границей...

Он все понимает, он знает, как адаптироваться. Недоверие, если это не оголтелый консерватизм, вполне нормальное свойство, и человек, пришедший в бизнес, не может его не учитывать.

Недоверие преодолимо, но... Можно и лбом пойти на стенку, желая ее прошибить, — воля ваша. Но лучше иметь при этом хорошую доказательную базу... Уже много лет человечество играет с изобретателем на понижение ставок. Обывателю очень удобно нам не доверять и предлагать леденец там, где изобретатель заслуживает оценки, по сути равной обеспеченности на всю оставшуюся жизнь. И поэтому нужно постоянно не упускать из виду трех стадий обывательского признания. Все начинается с: «Не может быть!» Далее следует: «В этом что-то есть». И наконец: «Это и дураку понятно!»

— Но ради чего сверхусилия?

— Я хочу заработать на реализации давнего изобретения. Вложиться в практическое решение задачи по выведению грузов в космос без ракет. Мы с вами ее уже коснулись... Тема всей жизни! Струнная транспортная система — не более как отвлецивание от нее. Но вполне самостоятельное. Отвлецивание многообещающее и одновременно реальное, осязаемое. Хотя всех дел-то — довести до ума технологии позапрошлого XIX века! До нас об этом никто не позаботился. Думаю, в Анне Карениной возродилась бы любовь к жизни и даже сработал бы инстинкт самосохранения, сооруди наши праправнуки такую дорогу.

В. ДУБИНСКИЙ