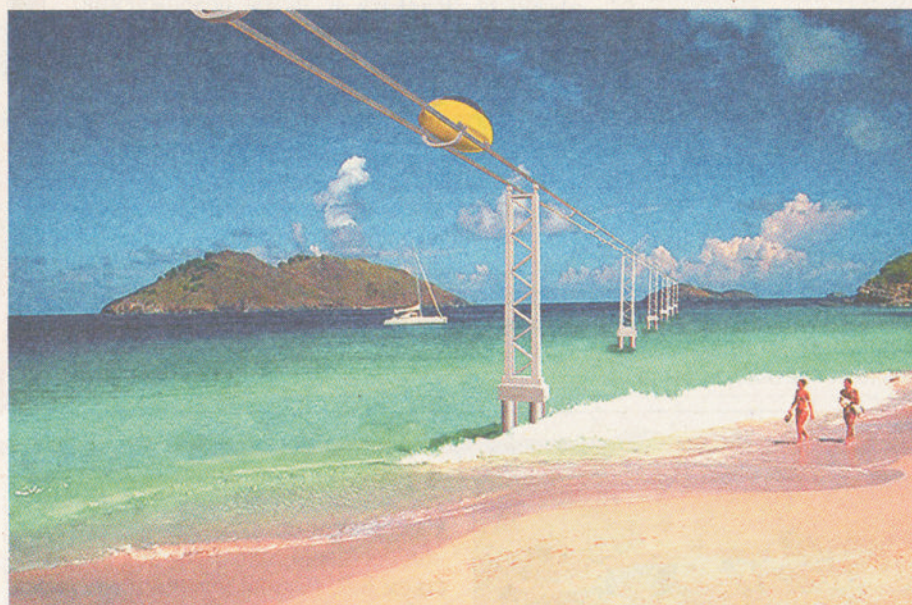


бег по струне

Калининградскую проблему
могут решить воздушные поезда



путь. Для СТС спроектировано несколько вариантов пассажирских и грузовых вагончиков, названных изобретателем автолётами: каплеобразные кабины, удобные салоны – как в современных авиалайнерах, есть вариант и с купе.

Результаты испытаний моделей автолётов в питерском НИИ им. А.Н. Крылова удивили даже маститых инженеров – обтекаемость оказалась в несколько раз лучше, чем у обычных поездов. В сочетании с ровными рельсами это позволит легко достичь скорости 500 км/ч. Сегодня так способен разогнаться французский поезд TGV, только потребляет он многие мегаватты электричества. Трасса же Юницкого – в десятки раз меньше. По расчётам изобретателя себестоимость

перевозки одного пассажира на 100 км может составить всего... около доллара!

По сравнению с другими видами транспорта ничтожна и стоимость возведения трассы, а необходимый землеотвод меньше, чем для линии электропередачи. Чем не козырь при переговорах? Кстати, в отличие от массивных эстакад монорельса струны не дают тени, что важно для ревнителей природы.

"ПОЯВЛЕНИЕ СТС ПОВЛИЯЕТ НА ГЕОПОЛИТИКУ, – рассуждает Юницкий. – Представьте, что значит сверхдешёвая доставка грузов из "сибирских кладовых" прямо в Калининградский порт! А появление системы, способной за двадцать пять долларов доставить пассажира из Москвы в Париж почти с авиационной скоростью и железнодорожными удобствами?" (Напомним: стоимость авиабилета Москва–Париж – примерно 350 долларов, железнодорожного – около 200, а автобусного – 80).

СТРУНЫ ЮНИЦКОГО, ДАЖЕ ЕСЛИ ИХ протянуть только между Россией и Западной Европой, изменят устойчивые грузопотоки, отнимут миллиарды чистой прибыли у традиционных перевозчиков. Приструнить всю землю? Да позволит ли кто-нибудь изобретателю пикнуть на этот счёт?

Проекту СТС уже более 15 лет. В 2000 году нашёлся частный российский меценат, благодаря которому Юницкий создал свою научно-производственную фирму. Чуть раньше центр Хабитат при ООН, занимающийся продвижением научно-технических проектов, перспективных для всего человечества, включил

разработку Юницкого в свой список и даже выделил небольшой грант. А недавно необычной транспортной системой заинтересовался губернатор Московской области Борис Громов. Сейчас специалисты разрабатывают проект внедрения дорог Юницкого в регионе, в частности, обсуждают возможность соединения "струнным" кольцом всех аэропортов и крупных городов вокруг столицы.

Но это всё. Деньги мецената почти закончились, о новых инвестициях ничего не слышно. От губернатора Калининградской области, которому Юницкий в начале июля отправил письмо со своим предложением, ответа пока нет.

Может, дело в том, что людям трудно поверить в реальность "летающих поездов"? Но работоспособность идеи подтверждает действующая экспериментальная трасса в подмосковных Озёрах. Правда, там в качестве вагона пока ездит переоборудованный грузовик ЗИЛ. Вместо резиновых колёс – стальные, похожие на железнодорожные. Когда эта машина мчится по двум рельсам-струнам, кажется, что они должны заметно прогибаться, а может, и вовсе порваться под весом грузовика. Но ничего подобного не происходит.

ИЗОБРЕТЕНИЕМ ЮНИЦКОГО НЕДАВНО заинтересовались Малайзия и Южная Корея. Правда, власти обеих стран выдвинули примечательные требования: "Все специалисты фирмы Юницкого переезжают к нам жить. Мы даём им все возможности для работы, но права на систему будут принадлежать нам. Пусть весь мир затем у нас покупает эту разработку".

Юницкий такой вариант даже не рассматривает. "Будем зарабатывать сами", – бодрится изобретатель. Одно из актуальных приложений струнной технологии – постройка недорогих, быстровозводимых, большепролётных мостов, пешеходных переходов, паромных переправ. Проблема в одном – заказчики говорят: "Мы с удовольствием купим готовый коммерческий продукт". "Но, господа, требуются ещё исследования, испытания, расчёты..." – отвечают учёные. И господа, привыкшие к готовенькому, уходят, качая головой.

Когда после Второй мировой войны появились первые компьютеры, даже крупные специалисты оценивали мировую потребность в них в один-два десятка штук: "Ну что такого можно сделать с помощью компьютера?" – вопрошали они. Компьютеры изменили общество. И много раз неприметные поначалу изобретения меняли не только быт, но и политико-экономическую картину мира. Выигрывали те, кто, не хлопая ушами, первыми вкладывали деньги в новинку. Остальным оставалось лишь догонять и платить...

Калининград – аванпост России, удобный транспортный узел, военная база... И вдруг раздаётся: "Мы его теряем!" Для наших чиновников, увлечённо рисуя стрелки на геополитических картах, сложившаяся ситуация – лишь очередная вводная в игре с тонко-километрами транспортных потоков, кубометрами угля или газа (туда) и валютными потоками (обратно). Для сотен же тысяч наших соотечественников, живущих на этом сухопутном острове, назревает трагедия.

Леонид Попов

ОРИГИНАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ проблемы нашёл не политик, а инженер. Московский изобретатель Анатолий Юницкий предлагает протянуть в Калининград "струну надежды", точнее – ниточку струнной транспортной системы (СТС). Представьте себе: высоко над вашей головой висят в воздухе два луча – тонкие рельсы. Никаких привычных шпал или массивной бетонной эстакады, редкие опоры – где-то через сотни метров, а то и через два-три километра. И вот по этим рельсам бесшумно, с огромной скоростью проносятся вагончики. По замыслу Юницкого такую линию можно протянуть в Калининград через Белоруссию и Польшу или через Литву. У пассажиров транзитных рейсов СТС не будет никакой возможности сойти на территории другого государства – это всё равно что выйти из самолёта. Выкинуть из окна мусор – тоже не получится: окна герметично закрыты. Никаких таможенных досмотров и виз. При этом поездка на СТС обойдётся даже дешевле, чем на поезде.

Ноу-хау Юницкого тщательно просчитано. Внутри каждого рельса упрятаны связки стальных канатов, натянутых с усилием в несколько сотен тонн. Так получается безупречно ровный

