

№1

2002

За рулем

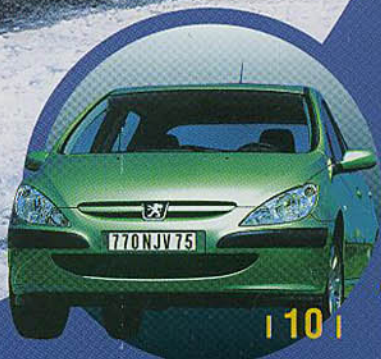
ТЕХОСМОТР
ПО НОВОМУ
ГОСТУ | 103



«СИМБИР»
с УАЗа | 22



| 26 |
«КАЛИНА»
СЕМЬЯНИНУ



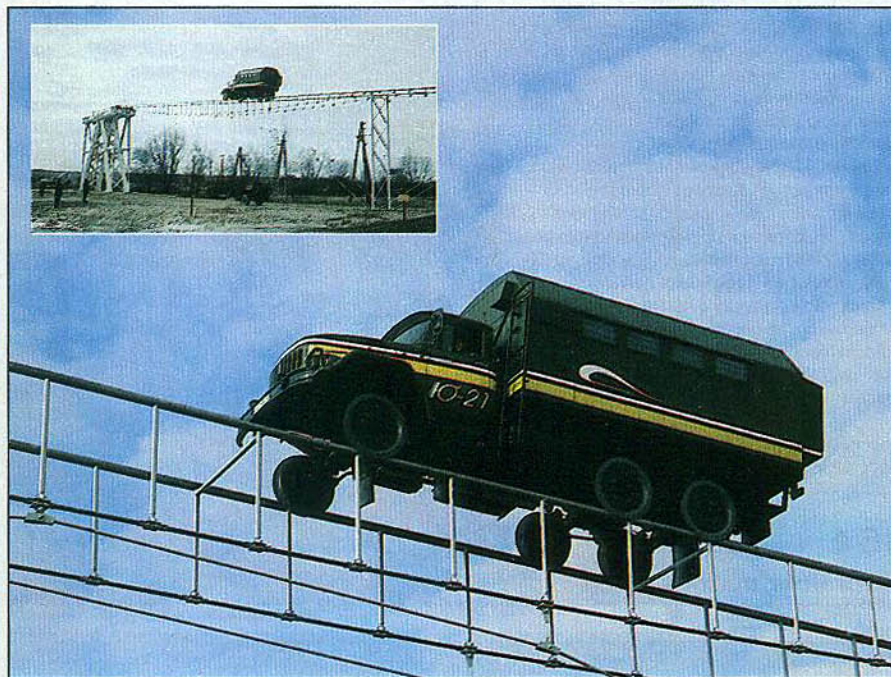
ГРУЗОВИК
ИДЕТ ПО СТРУНКЕ
| 58 |

«ОДА» 4X4
ДЛЯ ЛЮБЫХ ДОРОГ
| 28 |

ЛАУРЕАТ И
ПРЕМЬЕРЫ 2002

ПОСМОТРИТЕ: ВОТ ОН ПО КАНАТАМ ИДЕТ...

ВОЗМОЖНО, ЭТИ СТРУНЫ ВЕДУТ ПРЯМИКОМ В БУДУЩЕЕ



В подмосковных Озерах родились первые сотни метров принципиально новой струнной транспортной системы (СТС), придуманной российским изобретателем Анатолием Юницким.

Представьте себе железнодорожное полотно... поднятое в воздух на стальных опорах. Ездить по нему, конечно, будет невозможно: тяжелый состав просто погнет рельсы! Юницкий нашел выход. Он сделал рельсы полыми, внутри них натянул стальные канаты с усилием 250–1000 тонн. По таким струнам уже можно пускать любую тележку, но только малой скоростью. Ведь как струну ни натягивай, все равно между опорами она будет провисать и быстро движущийся экипаж, раскачавшись, просто вылетит с трассы. Поэтому и потребовалась жесткая оболочка – рельс. Как видно на схеме, канаты внутри натянуты с прогибом, но пространство вокруг них заполнено особым составом. В результате удалось сделать сам рельсовый путь идеально ровным, что и снимает ограничение на скорость транспортных модулей.

Земля ушла из-под колес ЗИЛа.

Зачем все это нужно? Ответ дадут экономика и экология. Сегодня строительство одного километра железнодорожного пути обходится в 3–5 млн. долларов, автострасы – 5–10 млн., монорельсовой трассы – 4–10 млн. Пожалуй, лишь канатная дорога требует «всего» 1,5–2 млн. долларов на километр, но быстро по ней не поедешь. Расчеты показывают, что струнная

Такие вагончики, возможно, будут катать нас в будущем через всю страну.

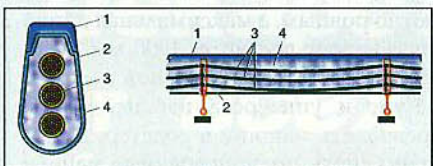
трасса будет стоить те же 1,5–2 миллиона и обеспечит пропускную способность порядка 100 тысяч пассажиров и более 100 тысяч тонн грузов в сутки. К тому же потребуются минимальный землестроительный, сохранится почти в первозданном виде природа. В труднодоступной местности севернее БАМа струны Юницкого могут оказаться единственно приемлемым вариантом развития транспортной сети.

Все эти доводы хороши, но был у новой идеи серьезный недостаток: ни одного реального километра никто не видел. А чтобы построить его, нужны как раз те самые 1,5–2 миллиона «зеленых», которые просто так, под идею, никто не даст. На помощь пришел Центр ООН по развитию населенных пунктов, выделивший грант на строительство первой экспериментальной линии, кое-что добавила администрация Красноярского края, и дело завертелось. В августе 2001 года в Озерах начали монтаж первой анкерной опоры, а в конце октября мы уже побывали на пуске первого 150-метрового отрезка будущей 10-километровой трассы. Грузовик здесь использован лишь в качестве примера тяжелого самоходного транспортного средства; в перспективе – создание обитаемых грузовых и пассажирских модулей разных размеров и грузоподъемности, работающих на электротяге. Если электрически изолировать рельсы друг от друга, можно сделать токопроводящими стальные колеса, подобно поездам игрушечных железных дорог.





Колеса - не просто ролики. Специальные плоские пружины обеспечивают некоторую свободу по ширине колес.



Путевая структура Юницкого в разрезе: 1 - головка рельса; 2 - оболочка рельса; 3 - канаты; 4 - наполнитель.

Теперь немного о впечатлениях. Самыми сильными они оказались у нашего фотографа, храбро занявшего место рядом с водителем (пилотом?) и наблюдавшего в видоискатель, как земля буквально уходит вниз из-под капота. Автор же старался оценить колебания и прогибы пути под поднимающимся ЗИЛом. Они были минимальными и не вызывали опасений за исход эксперимента. Жаль только, что разогнаться на 150 готовых метрах было негде. Ну да все еще впереди...

А кстати, что впереди? На одном из плакатов была представлена будущая сеть СТС, покрывающая весь север России вплоть до Берингова пролива. Честно говоря, чем-то все это напоминало Нью-Васюки из произведения наших классиков. Как ни малы относительные затраты на километр, но умноженные на десятки тысяч, они вырастают до невообразимых величин. Другое дело, что СТС представилась вполне работоспособной трассой и могла бы уже сейчас решить некоторые локальные задачи в той же Москве с дорогой землей, насыщенной коммуникациями, и районами, расползающимися за пределы МКАД.

В конце концов, монорельсовые дороги работают в некоторых городах мира: почему бы нам не сделать что-то неповторимое?