

Анатолий Юницкий: СТЮ может уйти за рубеж



Струнный транспорт Юницкого (СТЮ) — прорывная технология XXI века - может стать основой для создания новейшей транспортно-коммуникационной системы всей России. Автор изобретения академик РАЕН Анатолий Эдуардович Юницкий в сентябре написал письмо первому зампреду Правительства Российской Федерации

Д.А. Медведеву, где отмечал, что государством упущен очень важный национальный проект — развитие дорог, который мог бы помочь в реализации других, уже начатых национальных проектов.

В обосновании проекта подчеркивались экономическая и социальная целесообразность внедрения нового вида транспорта — струнного, или транспорта второго уровня. Юницкий просил оказать содействие в закреплении базовых технологий, «ноу-хау» и специалистов по программе струнного транспорта, которой он без какой-либо поддержки государства занимается 29 лет. О положении дел на сегодня с **А.Э. Юницким** беседует наш корреспондент **Борис Сиротин**.

— Ваше обращение к первому заместителю председателя Правительства РФ сопровождалось приложением технической документации?

— Конечно. Я представил в канцелярию Дмитрия Анатольевича том проспекта «Дороги будущей России», том истории СТЮ в документах, том бизнес-плана «Научно-промышленный полигон Струнного транспорта Юницкого», видео-альбом на DVD-диске и три тома проектно-конструкторских материалов.

— Вы полагаете, что все эти материалы Дмитрий Анатольевич прочитал, просмотрел?

— Я этого не могу знать. Я только обратил внимание на подчеркнутые им строки в моем письме к нему. Могу судить об этом по полученным мною копиям правительственной переписки. Так вот. Д.А. Медведев подчеркнул фразу, где я говорю о необходимости создать «Научно-промышленный полигон Струнного транспорта Юницкого» в г. Дубне Московской области, имеющего статусы наукограда и особой экономической зоны. Свой первый опытный участок СТЮ мы создали пять лет назад в г. Озеры Московской области и рассчитываем продолжить испытания в Дубне, где нам обещают дать более протяженный участок длиной до 20 км, о чем сообщил нам в письме мэр города. Мы представляли администрации соответствующий бизнес-план.

— Есть ли подвижки?

— Увы! Д.А. Медведев отдал распоряжение Минтрансу России и министру И.Е. Левитину — «Прошу рассмотреть и подготовить предложения», а министерство послало материалы по инстанции дальше вниз, попросив прокомментировать их докторов и кандидатов наук из столичного вуза. То, что написали так называемые специалисты, а их ответ был негативный, меня удивило. Они

анализировали некую транспортную систему, которую изучали в далекой молодости и интересами которой живут ныне, показав, что совсем не знают зарождающейся новой, струнной системы транспорта. Нам не задали ни одного вопроса. Свой анализ они проводили по фотографиям и мультфильмам. Поразило нас и другое — на тридцати страницах заключения я нашел более ста орфографических ошибок. «Специалисты» должны извиниться за то, что написали, и пересмотреть свое заключение. Если этого не произойдет, я обращусь в суд, так как потерпел ущерб в 6 миллионов долларов, лишившись инвестора, готового финансировать строительство струнного транспорта в Хабаровске.

— Получается, что специалисты — противники нового?

— На то есть немало исторических свидетельств. Когда Наполеона везли на остров Святой Елены в ссылку, его судно обогнал пароход. Наполеон посмотрел на него и сказал спутникам: «Я проиграл войну и потерял корону с той поры, когда прогнал от себя Фултона». А ведь великий изобретатель приходил к Наполеону с предложением построить пароход. А прогнал почему? Специалиста, эксперта послушал. Спросил своего адмирала, у того под командованием был парусный флот, как поступить с назойливым англичанином. Специалист ответил, что парусный флот лучше, потому что ветер всегда дует, а тут вдруг пар кончится, и все взорвется к чертовой матери. Такие они эксперты — со старыми знаниями, старым опытом. А ведь и Форда — изобретателя автомобиля с самого начала никто не поддерживал, в том числе и президент страны. Но когда Форд построил заводы и стал выпускать миллионы автомобилей, все заговорили: «Америка — это Форд, Форд — это Америка». Вспомним и Россию, XIX век. В Америке уже всю строили железные дороги. Царь тоже решил построить железную дорогу — Царскосельскую. Просил правительство рассмотреть вопрос. После двухлетнего изучения Комитет Министров дает заключение — дорога неперспективна, абсолютно не нужна. На последнем заседании правительства присутствовал Николай I, он послушал специалистов и заявил, что лично принял решение построить дорогу, а чтобы не мешали специалисты, создал особый комитет, который стал заниматься всеми делами по Царскосельской дороге. Потом царь решил, что стране необходима железная дорога Москва — Санкт-Петербург. Минтранс снова выступал против. Но дорога по настоянию царя появилась. Минтранс выступал и против строительства Транссиба (на этом строительстве настаивали прогрессивные круги России), аргументируя свои доводы неперспективностью проекта и необходимостью развивать гужевой транспорт в Европейской части России. Транссиб, конечно, был построен, связав собой всю огромную страну, дав толчок развитию отдаленных районов Сибири и Дальнего Востока. Горько сожалею, что все наши предложения по созданию струнного транспорта натываются на «специалистов», которые являются противниками струнной системы.

— Это удивительно?

— Ничего удивительного в этом нет. Новое идет тяжело. Восприятие нового не изменилось, хотя появление струнной системы транспорта не случайность. Специалисты Минтранса — это ведь эксплуатационщики существующих систем. Наша система ими никак не может быть воспринята. Они никогда не делали расчетов струнной системы, не знают динамики движения, не знают технологии строительства и особенностей эксплуатации, а дают свои скоропалительные заключения. А у меня практика, уже больше 150 изобретений, 30 из которых внедрено в промышленности, в том числе в строительстве.

— Так что же такое СТЮ?

— СТЮ — это принципиально новая одно- или многопутная коммуникационная система, которая представляет собой специальные рельсы-струны, по которым на высоте 5 - 10 м и более движутся четырехколесные транспортные модули. Скорость может составлять от 100 до 500 км/час. Как это напугало «специалистов»! Они пришли к выводу, что пассажиры в таких модулях будут летать,

парить в воздухе, стучаться головой о потолок, причем эти парения временами будут перемежаться с двукратными перегрузками. А вот Николай Кошман, в бытность председателем Госстроя одобряющий идею развития струнного транспорта, побывал на полигоне в Озерах, покатался на нашем модуле, сделанном на базе грузового ЗИЛа, и заявил, что транспортное средство идет мягче, чем по асфальту, и никакого дискомфорта он не ощущал. Наши рельсовые автомобили, а они могут быть и грузовыми, и пассажирскими, устанавливаются на стальных колесах, имеют в качестве привода электродвигатель или дизель, а рельсы-струны выполняются по длине без стыков. Инфраструктура СТЮ включает в себя станции, вокзалы, грузовые терминалы, депо, заправочные станции, стрелочные переводы.

— Какое место вы отводите железной дороге в экономике, в чем видите ее недостатки?

— У железной дороги невысокая эффективность. Посмотрите на купейный вагон. Его вес 56 – 58 – 62 т. При этом он везет 36 человек, весом около 2,5 - 3 т. Получается — около 60 тонн железа везут 3 тонны пассажиров. Куда идет энергия, что изнашивает колеса, рельсы, разрушает шпалы? Потом огромные поезда — это анахронизм. Паровозы, тепловозы должны тянуть вагоны, которые являются неприводными. Железнодорожники избрали такой способ передвижения более ста лет назад, и это не значит, что этот способ до сего дня оптимальный.

— В чем преимущества Струнного транспорта Юницкого?

— Новый вид транспорта является самодостаточным и может, независимо от степени развития существующей транспортной инфраструктуры, полностью решать проблемы городов, стать основой для создания системы скоростного внеуличного городского транспорта (скорость до 100 км/час), главным градообразующим фактором в развивающихся мегаполисах России. Одна скоростная магистраль СТЮ на магистральном транспорте (скорость 360 км/час) с достаточно низкими инвестиционными вложениями (примерно 30 млн. руб./км) и с конструкционной провозной способностью 100 млн. тонн грузов в год и более 100 млн. пассажиров в год может заменить несколько Байкало-Амурских магистралей. Путевая структура и опоры СТЮ спроектированы как транспортная эстакада в соответствии с требованиями российских строительных норм и правил «Мосты и трубы», а также с учетом основных положений мостовых норм США и ЕС. Нам не требуется отвод земли в огромном объеме. Достаточно изъять 100 - 200 квадратных метров на 1 км протяженности дороги. Нашей системе не требуется очистка путевой структуры от снега и льда в зимний период. СТЮ будет устойчив при урагане в 200 - 300 км/час, при высоте снежного покрова до 3 - 5 метров, землетрясений с силой до 9 - 10 баллов по шкале Рихтера, жары до +80 градусов Цельсия и мороза до -70 градусов Цельсия.

— Вы считаете, что с помощью СТЮ можно решить транспортную проблему в России?

— Как в свое время автомобиль пришел в каждый дом, в каждый поселок, так и струнный транспорт придет к каждому дому, в каждый поселок и город. У нас дорога второго уровня, а это значит, что из оборота не будут изыматься огромные площади такой ныне ценной земли, люди будут ходить по траве и дышать чистым воздухом. Ко всему прочему струнный транспорт безопасен, в то время как сегодня на автомобильных дорогах мира ежегодно гибнет более 1 миллиона 200 тысяч человек, а инвалидами становятся десятки миллионов. Если мы в XXI веке хотя бы на 50 процентов потесним автомобиль, то спасем около 100 миллионов человеческих жизней и около 2 миллиардов людей от инвалидности. Во-вторых, имейте в виду, что сегодня под автодорогами, под асфальтом «закатана» земля, равная по площади Великобритании и Германии, вместе взятым. Цена этой земли составляет около 100 триллионов долларов. Эту землю можно вернуть землепользователям — это другой экономический эффект. Более того, струнную путевую структуру можно совместить с оптико-волоконной связью и кабельными линиями электропередач. Опоры — с ветряными и солнечными электростанциями. Такая коммуникационная система предопределяет значительный рост экономики

России. Новый масштабный рынок «транспорта второго уровня», более дешевого, чем железные и автомобильные дороги, по мнению независимых экспертов, оценивается на сумму более 10 триллионов долларов.

— Неужели губернаторы, мэры городов, до которых дошла информация о вашей технологии, не пытаются предпринимать усилия вопреки мнению «специалистов»?

— Слава Богу, вопреки воле сторонников традиционного транспорта наши технологии постепенно начинают внедряться в реальную жизнь. Региональные руководители в Москве, Санкт-Петербурге, на Юге и Дальнем Востоке России серьезно рассматривают предлагаемые нами решения существующих транспортных проблем с применением технологий СТЮ. При наличии финансирования в 2008 году мы можем построить струнную дорогу в Хабаровске. Мы создали компанию «Струнный транспорт Юницкого», у нас есть конструкторское бюро, проектное бюро, имеются структурные подразделения в различных странах, в том числе и в Объединенных Арабских Эмиратах. Сейчас у нас на стадии подписания договоры с администрациями Санкт-Петербурга, Краснодара, Ханты-Мансийского автономного округа. Это все вопреки мнению «специалистов». Нам необходимы заказчики.

— У вас есть уверенность, что ваша идея наконец-то воплотится в жизнь?

— Прогресс приостановить можно, но не остановить. Не хочу, чтобы технология струнного транспорта ушла за рубеж — там начинают понимать масштабные преимущества этой системы и очень зазывают нас. Мы ведь уже работаем со многими странами: США, Канадой, Южной Кореей, Саудовской Аравией, ОАЭ, ведем там предпроектные работы. В третий раз мы получаем помощь ООН в виде грантов по программе «ХАБИТАТ».

<http://www.rosvesty.ru/1848/interes/2196-anatolii-junizkii-stju-mozhet-uiti-za-rubezh/>