

# Струнный транспорт Юницкого: технологический прорыв или грандиозная афера?

В октябре некоторые СМИ региона – их было очень немного, а если быть до конца честными, то три – рассказали о том, что в Иркутской области собираются строить так называемую «трассу Юницкого» – общественный транспорт на струнной надземной дороге. Дмитрий Счастливый, председатель совета ПО «Евразия» презентовал перспективы внедрения нового транспорта бизнес-сообществу, представителям профильных министерств региона, администрации Иркутского района.



## От Иркутска до Листвянки за полчаса?

Место для трассы представители изобретателя предложили выбрать на популярнейшем направлении – сбоку от уже существующей автодороги Иркутск-Листвянка. «Уже разработаны проекты по реализации общественного транспорта на струнной надземной дороге второго уровня в областном центре, а также по маршруту Иркутск – Листвянка и Листвянка – Порт Байкал», - писала газета «Областная» 19 октября 2016 года. Ей вторили «Вести-Иркутск»: «Это будет современный транспорт, который обеспечит безопасное и доступное передвижение. Пока такого в мире еще нет, но в Минске уже строят ЭкоТехноПарк – он станет центром демонстрации этой технической новинки».

Также, по словам представителей изобретателя, Иркутск и область должен заинтересовать городской транспортно-инфраструктурный комплекс, разработанный специалистами. Он включает в себя четыре окружных трассы (по Ленинскому, Свердловскому, Октябрьскому и Правобережному округам), соединенных в единую систему. Ее общая протяженность составит 56 км. Средняя себестоимость перевозки одного пассажира - 6,3 рубля, а пропускная способность – 200 тыс. пассажиров в сутки, которая легко увеличивается за счет добавления подвижного состава. На 14-местном юнибусе будет реально попасть из Ново-Ленино в центр Иркутска всего за несколько минут. Классно, правда? Но переведите дыхание, товарищи – это еще не все!

Кроме надземной струнной трассы иркутянам предлагают альтернативный, еще более масштабный проект – строительство линейного города по маршруту Иркутск – Листвянка на участке длиной 30 км и шириной 2 км. На территории данного линейного города вместо высотных опор возможно возведение высотных станций или башен. По расчетам проектировщиков, в каждой из башен могут проживать до 250 семей, а стоимость квадратного метра жилья станет существенно ниже, чем в Иркутске. Пассажирские станции в зданиях-башнях и рельсо-струнная путевая структура образуют горизонтальные лифты, благодаря которым и может быть создан линейный город. В нем существенно упростится и удешевится транспортно-коммуникационная инфраструктура. В частности, отпадет необходимость строительства дорогостоящих наземных дорог, их ремонт и обслуживание. Также в струнные рельсы можно проложить различные коммуникации – линии электропередач, оптоволоконные линии. Проектировщики даже рассчитали стоимость билета для передвижения по трассе SkyWay для жителя линейного города – около 1,5 рублей. Естественно, при такой

выгодной цене просто отпадает необходимость добираться в Иркутск на личном автомобиле.

– На основании двух законов – о дальневосточном гектаре и о родовых поместьях – мы могли бы получить землю под анкерные опоры для дороги SkyWay и здания-башни. Люди, которые являются пользователями наземных дорог, платящие транспортный налог, но нежелающие тратить время в пробках, могут помочь в реализации этого проекта. А те же чиновники могут войти в историю, дав добро на осуществление такого амбициозного проекта. Нельзя остановить идею, время которой пришло, никто же из чиновников на заре прошлого века не смог остановить автомобилизацию, нельзя остановить и технологии SkyWay. А если мы внедрим попутно проект линейного города, это даст населению доступное жилье, социальную инфраструктуру, инвестиции в регион, новые рабочие места, дополнительные поступления в бюджет, – отметил Дмитрий Счастливый.

Представители городской власти Иркутска – в частности, начальник Управления ЖКХ администрации Иркутского района Сергей Соколов, начальник управления инвестиционного развития Министерства экономического развития Иркутской области Георгий Зоткин – покивали сочувственно, посетовали на пробки как в областном центре, так и по направлению Байкала, но ничего конкретного обещать не стали. Давайте, мол, бумаги – проектно-сметную документацию, данные государственной экспертизы. Там и будем посмотреть. А так – да, проект инновационный, интересный, заманчивый, перспективный... На этом бы и разойтись – ан нет! В Иркутске открылся офис, где предлагают всем желающим поучаствовать деньгами в проекте SkyWay. И вот это-то и начинает настораживать. Почему? Разбираемся...

## **Струнный транспорт Юницкого – 40 лет теории**

Напомним: рельсовая небесная дорога (Rail SkyWay - RSW), или Струнный транспорт Юницкого – это надземная транспортная система, в которой движение организовано при помощи подвесных струнных рельсов, натянутых между опорами. Струнный рельс, в сердцевине которого находится пучок растянутой в продольном направлении несущей арматуры (струн), позволяет не только устранить экранный эффект, но и в 8 раз увеличить несущую способность опор, на которых он крепится. По двум специальным рельсам-струнам движутся четырёхколёсные транспортные модули. Скорость в таком транспорте может достигать 500 км/ч, а его движение регулируется автоматически. В настоящее время SkyWay активно разрабатывают в Беларуси.

Одновременно с разработкой концепции активно продвигается идея «народных инвестиций». Сделано несколько сайтов, обильно украшенных макетами, фотографиями дипломов и свидетельств на изобретения, патентов и благодарственных писем. И там предлагается всем желающим приобрести акции общества, зарегистрированного в Великобритании (якобы для пущей сохранности авторских прав на изобретения). Если кому-то неохота покупать акции на сайте – он может прийти в офис «агитаторов», и там отдать свои денежки.

При этом ничего конкретного изобретатель Юницкий сотоварищи народу так и не показали. «ЭкоТехноПарк» в Беларуси строится уже не первый год, а его обещанное открытие в ноябре 2016 года с треском провалилось. 21 декабря на все еще строящийся полигон прибыли гости, полюбовались на ползущие по экспериментальным путям «юнибусы», попили чайку в «специально для этого построенном гостевом домике» и разъехались. Кому интересно – можете посмотреть в интернете «ЭкоТехноПарк в Беларуси».

В разное время планировалось строительство «дороги Юницкого» в в нескольких городах России, в Объединённых Арабских Эмиратах и в Китае. Планы остались планами.

Струнная дорога была испытана в Озерах в Подмосковье в 2001 году. На испытательном полигоне по рельсу пустили «ЗИЛ-131» на железных колесах, как от железнодорожного вагона.

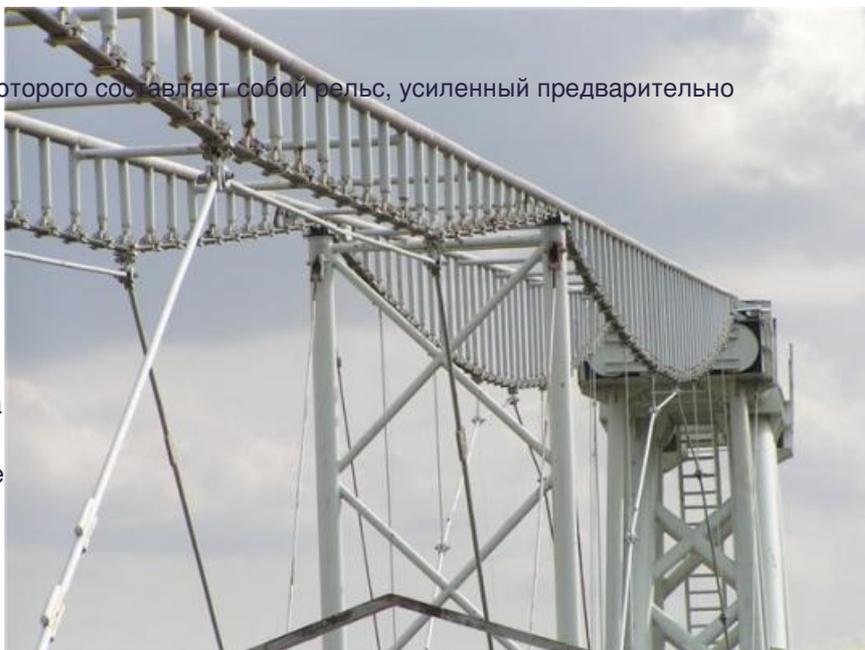
Сразу после первых испытаний в интернете появилась информация: «Была такая дорога испытана на Гудзоне в 70-ые годы...через залив. Вибрация струн сбрасывала вагончики. Поэтому американцы разобрали экспериментальную дорогу и больше к ней не возвращались. Про заявленную скорость в 400 км можно сомневаться конечно. Американцы не смогли побороть вибрацию. А законы физики ...они и в Озёрах действуют».

(Оригинал: [Форум Озеры](#))

В 2008 году первую струнную дорогу планировалось построить в Хабаровске. Однако специалисты Московского государственного университета путей сообщения не рекомендовали проект «Струнный транспорт Юницкого» в Хабаровске для реализации.

## Что говорят инженеры

Весь «струнный транспорт», основу которого составляет собой рельс, усиленный предварительно напряженными струнами, поднятый над землей на опорах, представляет собой, в сущности, один огромный мост. Причем в описании своего проекта сам Юницкий это указывает. По его словам, наиболее близкий аналог его системе представляет собой висячий мост. Несмотря на большую прочность, подвешенный на опорах рельс все равно провисает. Для устранения провисания и вообще для придания жесткости конструкции приходится устанавливать многочисленные опоры. И он прямо пишет: «Струнная путевая структура спроектирована по тем же



нормативам, по которым проектируют в настоящее время все мосты, путепроводы, эстакады, виадуки и другие транспортные сооружения, проложенные по опорам». Анкерные опоры, которые обеспечивают натяжение струн в рельсах, устанавливаются через 500-1000 метров. Тормозящие опоры – через 200-500 метров. Поддерживающие опоры – через 10-500 метров. Необходимо уточнить, что подвеска рельс на опорах без дополнительной поддержки возможна только на расстояниях между опорами до 100 метров.

Если сравнивать по предельной пропускной способности «струнного транспорта», определенного Юницким в 1,73 млн. тонн/сутки для двухпутной колеи, то эта предельная пропускная способность не дотягивает до пропускной способности Октябрьской железной дороги (Москва – Санкт-Петербург), оцениваемой в 2,1 млн. тонн/сутки. Не самые передовые в техническом отношении дороги имеют в несколько раз большую пропускную способность.

Помимо всех перечисленных проблем, существует немедленная реакция такого супердлинного пути в виде резонансных продольных колебаний. Помните, как солдаты разрушили мост, шагая по нему в ногу?

И еще – очень кратенько – о безопасности. Падать даже с 5 метров как-то не сильно приятно. А если землетрясение, оползень и опоры рухнут или накренятся? Не надо только кивать на линии электропередач – нагрузка несравнимая...

## А деньги?

Sky Way Invest Group, акции которой предлагается купить – инвестировать в рельсовые небесные дороги - официально зарегистрирована и имеет капитал в 136 млрд фунтов. При этом на инвестиционных площадках говорится, что «Нам необходимо убедить всего лишь 1 миллион инвесторов вложить в сертификацию технологии по 10 тысяч рублей. Или 100 тысяч — по 100 тысяч. И тогда мы с инвесторами, ставшими акционерами и совладельцами технологии, выйдем на мировой рынок с принципиально новым транспортным продуктом, опередив всех и навсегда».

Остается непонятным только, зачем собирать «с народа» 10 млрд рублей, если есть компания с капиталом 136 млрд фунтов?

Я решила на себе попробовать стать инвестором Юницкого. Нет, а что? Платишь минималку – 250 долларов с рассрочкой на 10 месяцев, фигня вопрос, по 25 баксов в месяц, чуть больше полутора тысяч, на сигареты и то больше тратится. И за это дело получаешь 26250 акций – 10 акций стоит чуть больше 9 центов. А когда, по словам приглашателей, в мае 2017 года акции выйдут в общую продажу, они уже будут стоить по 1 фунту за штуку (при чем тут фунт – так и не поняла). Ну пусть даже по 1 евро – какая прибыль уже просчитывается! Чего не бежим за акциями-то?

Первый звоночек – лично для меня – прозвенел в тот момент, когда в регистрационной форме на сайте у меня вдруг в специальном поле вылез какой-то «спонсор». «Спонсоры» есть в МЛМ, есть в финансовых пирамидах типа «пришли по 10 рублей на кошельки трех вышестоящих...». Чуть позднее выяснилось, что спонсор – это человек, который, как в МЛМ, получает свой процент от заплаченной мною суммы (15% за каждого

приведенного). И я могу развлекаться точно так же.

Вторым «звоночком» стало то, что от меня требуется предоставить сканы или фотокопии личных документов не пойми кому. Как-то не очень нравится такой момент. Да, для получения акций мне нужно предоставить паспорт (иначе как мне будут выплачиваться дивиденды в течение 100 лет?), но не непонятно куда! Можно пойти в офис, но по указанному адресу располагается фирма, которая занимается не инвестиционными действиями, а строительством и ремонтом автомобильных дорог...

## Что в итоге

В первую очередь, сейчас Sky Way необходимо строительство реальных испытательных трасс: три комплекса эстакад – внутригородской пассажирский, междугородный пассажирский и грузовой – на которых в режиме реального времени и реальных масштабов будет показана реальная работа небесной дороги Юницкого. Это признают даже в компании изобретателя. Без них дальнейшее распространение струнного транспорта невозможно. Цена 1 км – в среднем, 2 млн долларов. И это – без «юнибусов». Экспериментальный трек должен быть не менее 34 км длиной – по-другому достичь расписанных скоростей не получится.



Следовательно, даже на строительство трека нужно 68 млн долларов. Но, за все время, прошедшее со времени пусковых испытаний в Озерах, ничего, кроме привлечения инвесторов и соинвесторов по принципу пирамиды, не сделано. Хотя – ввожу в заблуждение, но не нарочно: в белорусском ЭкоТехноПарке аккуратно катается вагончик по рельсе...

А еще Юницкий – доктор философии транспорта. Но это уже так, для окончания разговора...

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Алина  
Саратова.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)