

Халфин Р.Э., Гниловская Н.Ф., Халфин Р.Р. ФЕНОМЕН И ФИГУРА ФОНТЕЙНА НЕ ФАНТАСТИКА

After many year-long studies of the invention of by A.E. Yunitsky, an engineer from Gomel (Byelorussia), and the history of gestation of the invention concept, on February 1, 2001 R.E. Khalfin, while working in the reading room of the Technical Literature Section of the Crimean Republican I. Franko Library, made a discovery: the Yunitsky string-rail is not an original invention as it was in fact invented in the 19th c and was initially named a "rope rail". The periodicals kept in the library stock made it possible for R.E. Khalfin to get supplemental information about the true historical roots of the invention which is of huge importance for the future of the our civilization.

Після багатьох років вивчення винаходу інженера А.Е. Юницького у відділі технічної літератури Кримської республіканської універсальної наукової бібліотеки ім. І. Франка 1 лютого 2001 року читачем Р.Е. Халфіним зроблено відкриття: рейка-струна (за Юницьким) є винаходом XIX століття та спочатку називалася рейкою-канатом. Завдяки періодичним виданням, що зберігаються у фонді бібліотеки, було отримано додаткову інформацію про справжні історичні корені зародження ідеї, що мають велике значення для долі цивілізації.

Сутью гения является способность видеть общее в частном, беспрестанно влекущее вперед стремление к изучению фактов и ощущение подлинно важного.

Артур Шопенгауэр

В начале XIX века немецкий философ Артур Шопенгауэр (1788 - 1860 гг.) писал: «Библиотека является единственной надеждой и неуничтожаемой памятью человеческого рода». Прошло немногим менее двухсот лет, а содержание и смысл этих слов не только остались актуальными, но и приобрели еще большую значимость. В наш век научных открытий и стремительного развития техники не всегда удастся проследить путь тех или иных человеческих свершений. И только благодаря «неуничтожаемой памяти человеческого рода», сохранившейся на страницах печатных изданий, появляется возможность изучить историю определенного открытия, совершенного «человеком разумным». Воспользовался такой возможностью и руководитель программы 4Р, член Национального союза журналистов Украины, академик МАБИ Р. Э. Халфин. Рассказать о его многолетней работе - цель данной статьи. Задача работы состоит в изучении изобретения инженера А. Э. Юницкого и получении дополнительной информации об истинных исторических корнях зарождения идеи, имеющей огромное значение для судеб цивилизации.

В течение последних одиннадцати лет считалось, что изобретение рельс-струны принадлежит гомельскому инженеру А. Э. Юницкому [10; 3, с. 58 - 59; 4, с. 22 - 25; 5, с. 15 - 16]. 5 февраля 2001 года в отделе технической литературы Крымской республиканской универсальной научной библиотеки им. И. Франко (директор Дроздова Л. Н.), расположенной в г. Симферополе по ул. Горького, 10, было сделано потрясающее открытие, имеющее глобальное значение для судеб современной цивилизации: рельс-струна (по Юницкому) - это изобретение XIX века и изначально называлось рельс-канатом.

Данное открытие содержит не только нравственную составляющую мировой культуры, восстанавливающую историческую, научную справедливость об истинных корнях зарождения идеи революционного изобретения рельс-канатов, сделанного американским гражданином Фонтейном более ста лет назад. Открытие имеет и стратегическое значение для мирового сообщества в глобализации строительства и развития скоростного, экологически чистого, всепогодного, многофункционального, экономически выгодного, дешевого вида транспорта XXI века. Этим открытием в «послужной список» гениальных сынов «Золотого века» изобретательства возвращено имя одного из забытых Его гениев, а, следовательно, и Его «собственность» - ВРЕМЯ революционного изобретения рельс-канатов: год тысяча восемьсот девяносто шестой (1896) является годом, когда Фонтейн опубликовал свои разработки [7, с. 36].

22 марта 2005 года в этой же библиотеке найдено название издания, которое выходило в России с 1923 года по 1932 год и в котором с большой вероятностью рассказывается о Фонтейне и его изобретениях. Этой ключевой находке в программе 4Р предшествовала найденная информация:

1. 1 февраля (Чт) 2001 года.

«...В 1867 году французский изобретатель Фонтэн предложил любопытную разновидность транспортного средства – гибрид дирижабля и паровоза. Наполненный летучим газом баллон компенсирует львиную долю веса конструкции, и тем самым облегчается движение.

Перемещение по рельс-канатам, закрепленным на массивных столбах, обеспечивается обычной паровой машиной. К сожалению, идея со столь богатыми перспективами применения не получила. О ней в свое время напомнил авиаконструктор А. Добротворский, опубликовавший в «ТМ» доклад «Синтез канатной дороги и самолета» (№ 11 за 1966год)...» [9, с. 40 -41];

2. 5 февраля (Пн) 2001 г.

«... Проект А. Добротворского - любопытный пример, показывающий, как одна и та же идея оформляется в зависимости от состояния и общих тенденций в технике. В прошлом веке дирижабль казался гораздо более перспективной идеей, чем парение на струях воздуха, отбрасываемых воздушными винта-

ми. Поэтому именно с дирижаблем решил синтезировать канатную дорогу американец Фонтейн. Его аэропоезд, предложенный 70 лет назад, состоял из оболочки, наполненной водородом, передвигающейся по тонким тросам. Поскольку вес поезда компенсировался подъемной силой, тросы служили лишь для направления движения, то есть как раз для той же цели, что и в проекте А. Добротворского. Вместо электродвигателя Фонтейн предлагал использовать паровую машину. А вот в применении парусов для использования ветра он даже «обогнал» Добротворского.

Предприимчивому американцу принадлежат и другие идеи с воздушными шарами. Замените их турбовинтовыми двигателями, и вы, подобно А. Добротворскому, сможете предложить свои проекты. **Вот фуникулер** - воздушный шар с колесами, опирающимися на наклонно натянутые тросы. Он поднимает туристов на вершину горы, в «царство орлов». Правда Фонтейн ничего не говорит о том, как спускаться потом с горы (видимо, надо было выпускать газ). В варианте Добротворского таких трудностей, очевидно, не возникнет. Поезд с отключенным электродвигателем сам скатится по канатам под гору...» [7, с. 36].

Великие открытия и изобретения во все времена были окутаны ореолом таинственности и непостижимых загадок. Феномен Фонтейна не стал исключением. Выше приведенные заметки из океана информации программы 4Р «Информациологические аспекты применения рельс-канатов в формировании единого мирового распределенно-локального информационно-сотового пространства и сообщества новой информационно-космической цивилизации», проводимой под эгидой Международной академии бионатуры и информатики и имеющей Генеральный статус в Экономическом и Социальном Совете ООН (ЭКОСОС), свидетельствуют об этом. Почему Евгений Шапилов, инженер из Ленинграда, намеренно искажает:

- год изобретения рельс-каната – 1867 год, а не 1896 год;
- национальность и имя изобретателя – «французский изобретатель Фонтэн», а не «предприимчивый американец Фонтейн», а, следовательно, и...
- страну, где было сделано изобретение: Франция, а не США?

Явно «покрывил» душой Евгений Шапилов и в том случае, когда лукаво проинформировал читателей: «... К сожалению, идея со столь богатыми перспективами применения не получила» [9, с. 41]. Да, не получила. Но в лаборатории «Инверсор» были готовы разработки и расчеты по строительству принципиально новой путевой структуры на основе изобретения рельс-канатов, вынесенные в пространственную систему. В пакет разработок входили чертежи формата А4 на 90 листах, выполненных карандашом и тушью, содержащие 453 рисунка и схем, 20 математических зависимостей и одну таблицу, показывающую разработку в полном объеме [8]. Художниками журнала «Техника – молодежи» были выполнены рисунки формата А3 на 54 листах и содержащие 135 вариантов грузопассажирских модулей, передвигающихся по рельс-канатам и т.д. и т.п. [2].

Ответ на эти и другие вопросы может дать **первоисточник**, который рассматривали члены Совета проблемной лаборатории «Инверсор» на одном из своих заседаний после 24.02.1966 года. О том свидетельствуют слова: «...*вот фуникулер – воздушный шар с колесами...*».

С 5 февраля 2001 года по 22 марта 2005 года прошло 1506 дней. В течение этого периода по многочисленным информационным каналам «вычислялось» издание, в котором могли бы быть опубликованы изобретения и проекты Фонтейна. Это обстоятельство приблизило бы к самой фигуре изобретателя, позволило бы узнать его биографию, познать его духовный мир и многие другие составляющие жизни гения. Предположительно такая информация могла существовать в издаваемом в 20-е - 30-е годы прошлого века научно-техническом журнале для рабочих.

22 марта (Вт) 2005 года в той же библиотеке в издании «Периодическая печать СССР (1917-1949)» обнаружено следующее: «**Хочу все знать**. Научно-технический журнал для новых рабочих. М., журн.-газ. Объединение. 1923-1932 гг. 1923 - №№ (июль/август - ноябрь/декабрь); 1924-1926 по 12 номеров в год; 1927-14 номеров; 1928-1931 по 24 в год; 1932 -36 номеров. В 1932 г. на 35 и 36 номерах издание прекратилось. Вместо него и журнала «Овладеем техникой» с 1933 года выходит журнал «Изучай технику». - Изд. Орг.: 1923 - 1929 № 16 «Рабочая газета»... Эта информация послужила толчком к новым библиографическим изысканиям, поискам и открытиям.

Наука существует не ради самой себя, не для утоления жажды знаний ограниченного числа своих жрецов. Ее задача - увеличить объем знаний всего рода человеческого и тем самым поднять его на более высокую ступень культурного развития. Настоящего не бывает без прошлого. И чем меньше мы знаем прошлое, тем чаще пользуемся «методом проб и ошибок», тем неопределеннее представляется нам будущее. Человеческая память из повседневного бытия выбирает наиболее значимые эпизоды. Разум переосмысливает их. Так приобретает опыт.

В то же время прогноз на будущее не может существовать без этих двух составляющих - «**настоящее** не бывает без **прошлого**». В этом плане сделанное открытие доказывает и показывает правильность трактовки общего определения прогноза: «Прогноз есть аргументированное высказывание о ранее неизвестном и не поддающемся еще непосредственному наблюдению о будущем состоянии объекта и его опосредственных связей».

Изучение истории зарождения идей, социальных причин развития научных и технических знаний, связи науки с производством, показ процесса поиска, преодоление самых различных трудностей ради достижения научной истины имеют большое общественное, воспитательное значение, способствуют восста-

новлению исторической справедливости и в то же время воспитывают у современного поколения целеустремленность, трудолюбие, волю, тягу к знаниям.

В нашем случае эти обстоятельства усиливаются тем, что ни в США (родине изобретения рельс-канатов), ни в других странах мира не ведают об истинном авторе революционного изобретения. Наступает момент, когда в США сложится сенсационно-шоковая обстановка подобно той, которая была в 1957 году. В научно-аналитическом обзоре Академии наук СССР за 1990 год «Научно-информационное обеспечение аппарата Президента и правоохранительных органов США» отмечается: «...Мощным толчком к активизации правительственных усилий по формированию действенного механизма консультирования явился шок, который испытали организаторы науки в Белом Доме после запуска спутника (*первый искусственный спутник Земли, запущенный СССР – напоминание Р. Э. Халфина*)» [6, с. 14]. Один из них, Д.З. Беклер, признавался, что «в 1957 году Советы удивили мир, запустив спутник... и американская уверенность в своем научном и техническом превосходстве разбилась вдребезги» [1, р. 31 - 38].

Перефразируя Артура Шопенгауэра, хочется отметить, что в данный момент Библиотека является для нас единственной надеждой в окончательном установлении феномена и фигуры Фонтейна. Уверен, что Библиотеки США, Украины, стран мирового сообщества, являющиеся «неуничтожаемой памятью человеческого рода», станут надежными и верными союзниками в поиске биографии одного из забытых гениев XIX века - американского гражданина Фонтейна.

2003-2004 гг. прошли под флагом умеренного информирования посольства США в Украине о сделанном открытии и геополитическом значении восстановления исторической, научной справедливости изобретения рельс-канатов, что является задачами и целями программы 4Р:

- осуществление контроля за развитием событий по внедрению глобального транспорта в странах мирового сообщества под эгидой США;
- занятие лидирующего (главенствующего) положения в открывающейся информационной, финансовой, экономической, хозяйственной нише современной цивилизации, которая оценивается в сотни миллиардов долларов США;
- реорганизация структуры ВОИС (Женева, Швейцария) как специализированного подразделения ООН с учетом сделанного открытия и концепции реорганизации всей структуры ООН, предложенной Генеральным Секретарем ООН Кофи Аннаном.

Работа по восстановлению исторической и научной справедливости об истинных корнях зарождения идеи революционного изобретения, сделанного американским гражданином Фонтейном более ста лет назад, продолжается. Свое отражение она получит в последующих публикациях в данном издании.

Источники и литература

1. Beckler D.E. Science and technology in presidential policy-making: A new division and structure // Ibid – P. 31-38.
2. [Варианты модулей] // Техника-молодежи. – 1966. – № 11.
3. Воробьев-Обухов А. Посмотрите: вот он по канатам идет...// За рулем. – 2002. – №1.– С. 58-59.
4. Зигуненко С. Летящие по струнам // Техника - молодежи. – 2001. – № 12. – С. 22-25.
5. Медведев Ю. Поезд на десятиртых, не считая компьютера // Изобретатель и рационализатор. – 1999. – № 7. – С. 16-17.
6. Научно-информационное обеспечение аппарата Президента и правоохранительных органов США. Научно-аналитический обзор. – М. – 1990.
7. [Обсуждение статьи А. Добротворского «Доклад № 6. Синтез канатной дороги и самолета»] // Техника - молодежи. – 1966. – №11. – С. 36.
8. Сведения получены в беседе с главным научным секретарем проблемной лаборатории «Инверсор» (с 1966 года по 1991 год), заместителем главного редактора журнала «Техника - молодежи» (до 2001 года) Юрием Федоровичем Филатовым.
9. Шапилов Е. В карете прошлого // Техника - молодежи. – 1982. – С. 40-41.
10. Ю.Юницкий А. Э. Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе. - Гомель, 1995. – 337 с: ил.