

В минувшем году изобретение гомельчанина Анатолия Юницкого эксперты из "Всемирной организации интеллектуальной собственности" в Женеве назвали пионерским на нашей планете. В случае, если Беларусь первой проведет необходимые испытательные работы Новой транспортной линии, она, как считают авторы проекта, станет процветающей страной.

4-я стр.

Фирма "Нойе транспорт линиен ГМБХ" (Германия) в апреле 1994 года продала международную заявку на изобретение гомельчанина Анатолия Юницкого во "Всемирную организацию интеллектуальной собственности" в Женеве. Женевские эксперты всесторонне изучили проект и признали изобретение Анатолия пионерским на нашей планете. Первой страной, запатентовавшей транспортную систему Юницкого, стала Россия. Проект гомельчанина изучается заинтересованными фирмами Западной Европы, правительствами некоторых государств. А вообще намечается патентование проекта через Женеву в 60 странах мира.

Что же представляет собой Новая транспортная линия?

Сердцевина проекта — "струны". Выполненные по особой технологии, они будут натянуты с усилием в несколько сот тонн между анкерными опорами — станциями, установленными через каждые 10 — 100 километров. По этой идеально ровной поверхности покатаются "колеса" — токоосъемники модуля. Струнная транспортная конструкция не уступает по прочности и жесткости железнодорожному мосту. Прогиб "струн" под действием проносащихся со скоростью до 1000 километров в час транспортных модулей будет ниже одной тысячной длины струнного пролета.

Уже проработаны динамика,

резонансный режим. Известны режимы, при которых вообще не будет колебаний "струн". Эту огромную и сложнейшую работу провели ученые Белорусского государственного университета, которые готовят к изданию монографию, где будут рассмотрены вопросы

шениа: воздух из этого путепровода можно будет откачивать, либо с определенной скоростью направлять его поток по движению модуля. В обоих случаях значительно снижается аэродинамическое сопротивление. Трубу можно будет монтировать на опорах,

ветствует уровню развития современной вычислительной техники. В автоматическом регулировании нуждаются два параметра — скорость и расстояние между модулями. Что касается направления движения и пункта назначения, то их сможет задать, садясь в мо-

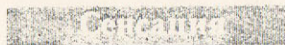
денги в Беларуси: создать вместе с государством концерн, в который правительство в качестве уставного фонда вносит 500 гектаров земли в 10 — 50 километрах от Минска под жилую застройку, под элитный престижный поселок линейного типа вдоль трассы.

на такой шаг, то есть намерение искать подобные варианты в других странах, скажем, в Германии. Но в этом случае Беларусь сама вынуждена будет закупать патент и технологию. Программа может поднять экономику любой страны, а нашу Беларусь, считают авторы проекта, она способна сделать процветающей.

Реализацией своего проекта Анатолий Юницкий, к счастью, занимается не один. У него есть компаньон и совладелец созданной ими в Германии фирмы "НТЛ — ГМБХ" — мозырский бизнесмен Александр Капитонов, предоставивший свой предпринимательский талант и деньги, необходимые для первого этапа реализации грандиозной программы.

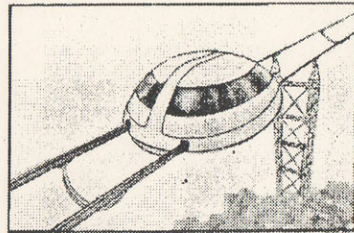
В случае появления Новой транспортной линии открывається возможность строительства линейных городов вдоль трассы, что разгрузит нынешние "урбанистические джунгли", толкающие человечество к экологической катастрофе. НТЛ поспособствует расселению людей в естественных природных условиях. Одновременно огромные скорости значительно расширят общение, изменят саму психологию человека, который будет чувствовать себя жителем уже не какого-нибудь города, страны, а всей планеты.

Игорь ЖУРБИН,
сотрудник областной
газеты "Гомельская
праўда".



Анатолий ЮНИЦКИЙ:

"МОЙ ПРОЕКТ МОЖЕТ СДЕЛАТЬ БЕЛАРУСЬ ПРОЦВЕТАЮЩЕЙ"



динамики. Кстати, на эту тему не было ни одной научной работы. Никто и никогда не рассматривал движение с большой скоростью нагрузки по струне. На сегодня уже есть решения по конструкции "струны", двигателя, опор, по аэродинамике.

Каплевидная форма модуля (на иллюстрации) без каких бы то ни было выступающих частей, за исключением узких колес, которые будут выдвинуты из корпуса всего на 5 сантиметров, позволит ему рассеивать воздух почти беззвучно. А при скоростях движения свыше 200 метров в секунду транспортная система разместится в специальной трубе диаметром немногим более двух метров. Здесь возможны два варианта технического ре-

опускать под землю или под воду на глубину от 10 до 100 метров и таким образом связывать материка между собой.

Пассажиры займут места в одно-, двух-, максимум в шестиместных транспортных модулях. При этом никому не придется сидеть за рулем. С огромной скоростью модули помчатся по "струнам", туго натянутым между вертикальными опорами, установленными с "шагом" и высотой 10 — 50 метров. Расписание движения не будет зависеть от времени суток, капризов погоды, самочувствия диспетчера. Информацией о находящемся на трассах модулях распорядятся, четко регулируя пассажиропоток, компьютеры. Функциональный уровень НТЛ соот-

дуль, даже ребенок.

Уже есть прикидки, что прибыль от эксплуатации только одной трассы, проложенной между Японией и Западной Европой через Россию, превысит 10 миллиардов долларов в год. В сутки в обоих направлениях такое путешествие могут совершить миллион человек. Стоимость билета будет в три-пять раз дешевле, чем на самолет.

Новая транспортная линия — очень трудоемкий проект и потребует тысячи промежуточных изобретений, значительных инвестиций. Автор вместе с технологическим парком и фондом "Развитие" города Минска подготовил инвестиционный проект и подал его в Кабинет Министров. Предложен вариант, как найти

Создатели проекта берут обязательство соединить этот поселок с Минском опытным участком НТЛ, чтобы до него можно было добраться за 5 — 10 минут.

Расчеты Анатолия Юницкого и его единомышленников таковы. Если полугектарный участок продать за 10 тысяч долларов, то можно выручить 10 миллионов долларов. Этого достаточно, чтобы построить опытный участок и провести необходимые испытательные работы. Тогда все началось бы в Беларуси и именно тогда пошло бы распространение НТЛ на другие страны. Под Минском все, вместе с базой, можно было бы показать в натуре, и инвестиции пошли бы в Беларусь. Если у правительства не хватит решительности