

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ПАТЕНТУ НА ВІНАХІД

(54) ЛІНІЙНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

(21) 96114340

(22) 08.04.1994

(24) 16.10.2000

(33) UA

(46) 16.10.2000, Бюл. № 5, 2000 р.

(72) Юніцій Анатолій Едуардович, ВУ

(73) НТЛ НОЕ ТРАНСПОРТЛІНІЕН ГМБХ, DE

(86) PCT/B94/00085, 08.04.1994

(56) RU 2080268, 08.04.94.

(57) 1. Линейная транспортная система, включающая по меньшей мере одну подвижную единицу, имеющую приводной агрегат и направляемую с помощью колес по меньшей мере по одному рельсу, содержащему головку и соединенному с предварительно напряженным продольным элементом, смонтированным на опорах, размещенных на основании, отличающаяся тем, что предварительно напряженный продольный элемент выполнен в виде по меньшей мере одной струны, связанной с головкой каждого рельса по всей длине посредством прокладок переменной высоты.

2. Система по п. 1, отличающаяся тем, что высота указанных прокладок выполнена увеличивающейся к середине между соседними опорами.

3. Система по п. 1, отличающаяся тем, что опоры выполнены жесткими и подвижными с чередованием их расположения относительно одна другой.

4. Система по п. 1, отличающаяся тем, что предварительно напряженный продольный элемент в виде по крайней мере одной струны растянута до усилия N_1 , определяемого из соотношения

$$0,5 \leq \frac{N_1}{N_2} \leq 0,999;$$

$$10 \leq \frac{N_1}{Q} \leq 10^4;$$

где: N_2 - усилие разрыва струны при растяжении;
 Q - вес подвижной единицы.

5. Система по п. 1, отличающаяся тем, что струна выполнена из отдельных проволок.

6. Система по п. 1, отличающаяся тем, что струна выполнена из отдельных полос.

7. Система по п. 5 или 6, отличающаяся тем, что проволоки и/или полосы в струне разделены между собой смазкой.

8. Система по п. 5 или 6, отличающаяся тем, что проволоки и/или полосы в струне изолированы.

9. Система по п. 1, отличающаяся тем, что стру-

на выполнена токонесущей.

10. Система по п. 1, отличающаяся тем, что увеличивающаяся высота прокладки пропорциональна прогибу струны под действием суммарного веса рельса, струны и прокладки.

11. Система по п. 1, отличающаяся тем, что увеличивающаяся высота прокладки пропорциональна прогибу струны под действием суммарного веса рельса, струны, прокладки и подвижной единицы.

12. Система по п. 1, отличающаяся тем, что рельс выполнен в виде корпуса, а струна размещена внутри него.

13. Система по п. 12, отличающаяся тем, что корпус рельса натянут в продольном направлении до усилия N_3 , определяемого из соотношения

$$0,1 \leq \frac{N_3}{N_4} \leq 0,9;$$

где N_4 - усилие разрыва корпуса рельса при растяжении в продольном направлении.

14. Система по п. 12, отличающаяся тем, что корпус рельса выполнен в виде цилиндрической оболочки.

15. Система по п. 12, отличающаяся тем, что корпус рельса объединен с прокладкой переменной высоты.

16. Система по п. 15, отличающаяся тем, что прокладка переменной высоты выполнена в виде пористого материала, расположенного внутри корпуса рельса.

17. Система по п. 16, отличающаяся тем, что пористый материал находится под давлением 1,1-100 атм.

18. Система по п. 16, отличающаяся тем, что пористый материал выполнен в виде теплоизолятора.

19. Система по п. 16, отличающаяся тем, что пористый материал выполнен в виде электроизолятора.

20. Система по п. 16, отличающаяся тем, что пористый материал выполнен в виде демфера.

21. Система по п. 1, отличающаяся тем, что рельс снабжен дополнительной струной, связанной с головкой каждого рельса по всей длине.

22. Система по п. 21, отличающаяся тем, что дополнительная струна натянута до усилия N_5 , определяемого из соотношения