



ГОМЕЛЬСКАЯ

ПРАВДА

Абласная газета

1994г.
СЕРАДА
21 СНЕЖНЯ
№ 177 (19546)

Цена 50 руб.

Заснавана у 1917 годзе

Связано это с тем, что фирма «Нойе транспорт линиен ГМБХ» (Германия) в апреле текущего года подала международную заявку на изобретение Юницкого во «Всемирную организацию интеллектуальной собственности» в Женеве. Причем, это первая заявка в ВОИС на русском языке. Женевские эксперты всесторонне изучили проект и признали изобретение Анатолия Эдуардовича пионерским на нашей планете.

Следующий этап — патентование изобретения через Женеву в 60-ти странах мира. Уже в конце августа этого года первой страной, запатентовавшей транспортную систему Юницкого, стала Россия, и это символично. Его проект изучается заинтересованными фирмами Западной Европы, правительствами некоторых государств.

Так что год, минувший после нашей первой публикации, оказался для нашего земляка плодотворным. Хотя, думаю, читателю не стоит объяснять, какого громадного напряжения всех сил требуют подобные успехи. К счастью, реализацией проекта Анатолий Эдуардович сегодня занимается не один. У него появился компаньон и совладелец созданной ими в Германии фирмы «НТЛ ГМБХ» — мозырский бизнесмен Александр Капитонов, предоставивший изобретателю свой предпринимательский талант и деньги, необходимые для первого этапа реализации программы создания Новой транспортной линии — так теперь называется проект «Юнитрана».

«В чем секрет, «изюминка» высокоскоростной экологически чистой транспортной системы?» — с таким вопросом я обратился к Анатолию Эдуардовичу.

— 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 км. По этой идеально ровной поверхности покатятся «колеса» — токоёмники модуля, запитываемые его бесшумные электромоторы. Струнная транспортная конструкция не уступит по прочности и жесткости железнодорожному мосту. Прогиб «струн» под действием пронесшихся со скоростью до 1000 км/час транспортных модулей будет ниже

одной тысячной длины струнного пролета. Идеально ровная поверхность «струн» станет элементом путевой структуры, которая, благодаря оригинальному конструктивному решению, компенсирует все резонансные колебания, возникающие под действием ра-

(на иллюстрации), без каких бы то ни было выступающих частей, за исключением узких колес, которые будут выдвинуты из корпуса всего на 5 см, позволит ему рассекать воздух почти беззвучно. А при скоростях движения свыше 200 метров в секунду транспорт-

— 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

ко 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 дешев-

поддержит нас, то будем искать подобные варианты в Германии. Тогда, впоследствии, Беларусь будет вынуждена покупать патент и технологии в Германии. Если поддержит, то Беларусь будет продавать всё это сама и иметь на этом огромные деньги.

Наша программа может поднать экономику любой страны. Известно, что Америку сделал великой страной автомобиль Форда. Или возьмем Тайвань — это сейчас 2-я в мире финансовая держава после Японии. У них больше денег, чем у США, а это небольшой остров. Они заработали деньги на электронике, т. е. на конкретной интеллектуальной программе. Беларусь тоже может разбогатеть, но не на природных ресурсах, которых нет, а на интеллекте. Программа НТЛ базируется на прогрессивных интеллектуальных достижениях. В случае реализации, она сможет сделать нашу республику процветающей.

А. Э. ЮНИЦКИЙ:

«Беларусь может процвести на интеллекте»

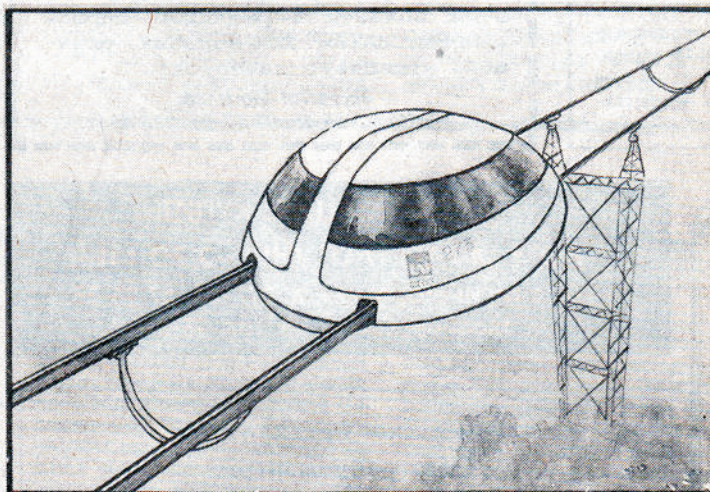
В прошлом году наша газета опубликовала интервью с изобретателем нового электрического транспортного средства «Юнитран» гомельчанином Анатолием Эдуардовичем Юницким. Несмотря на то, что он автор 70 изобретений, 22 из которых использованы в народном хозяйстве Беларуси и стран СНГ, новый транспорт некоторым показался фантастическим. Оно и понятно, ведь суть проекта в то время была ноу-хау автора и до патентования держалась в секрете. Сегодня Анатолий Эдуардович раскрывает ноу-хау.

бочей нагрузки. Взаимно погашаясь, они не окажут практически никакого влияния на траекторию движения.

Мы проработали динамику, резонансный режим. Мы знаем режимы, при которых вообще не будет колебаний «струны». Это очень большая, сложная работа и сделали ее по нашему заказу ученые Белорусского государственного университета. Сейчас они готовят к изданию монографию, где будут рассмотрены проблемы динамики. То, что на эту тему не было ни одной научной работы, говорит о новизне нашего проекта. Никто никогда не рассматривал движение с большой скоростью нагрузки по струне.

— Как вы пришли к такому техническому решению высокоскоростного электрического транспорта?

— Благодаря тому, что я работал над проектом Общепланетарного транспортного средства — системы для выхода в космос. Тот проект стоил бы миллиарды долларов. Возникал вопрос: где взять огромное количество материалов, чтобы построить эстакады. Работая над усовершенствованием конструкции эстакады, я так ее упростил, что пришел к струнной эстакаде, а потом подумал, почему бы ее не использовать самостоятельно? И появилась НТЛ. На сегодняшний день у нас есть решения по конструкции струны, двигателя, опор, по аэродинамике. Каплевидная форма модуля



ная система разместится в специальной трубе диаметром немногим более двух метров. Здесь возможны два варианта технического решения: воздух из этого путепровода можно будет либо откачивать, либо с определенной скоростью направлять его поток в направлении движения модуля. В обоих случаях значительно снизится аэродинамическое сопротивление. Трубу можно будет монтировать на опорах, опускать под землю или под воду на глубину от 10 до 100 метров и таким образом связывать материк между собой.

— По вашим расчетам, эксплуатация Новой транспортной линии начнется к двухтысячному году. Как это будет выглядеть?

«шагом» и высотой 10—50 метров. Расписание движения новой транспортной линии не будет зависеть от времени суток, капризов погоды, самочувствия диспетчера. Информацией о находящихся на трассе модулях распорядятся, четко регулируя пассажиропоток, компьютеры. Функциональный уровень НТЛ соответствует 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 модуль, даже ребенок, набрав код или просто скомандовав голосом. Прибыль от эксплуатации толь-

ле, чем на самолете.

— Вами предпринимаются попытки реализовать свой проект в Беларуси?

— НТЛ — очень наукоемкий проект потребует тысячи промежуточных изобретений, значительных инвестиций. Нам нужна государственная поддержка. Вместе с технологическим парком и фондом «Развитие» города Минска мы подготовили инвестиционный проект и подали его в Кабинет министров. Нами предложен вариант, как найти деньги в Беларуси, но не из государственного бюджета: создать вместе с государством концерн, в который правительство в качестве уставного фонда внесет 500 гектаров в 10—50 км от Минска под жилую застройку, под элитный престижный поселок линейного типа вдоль трассы. Мы берем обязательство соединить этот поселок с Минском опытным участком НТЛ, чтобы до него можно было добраться за 5—10 минут.

Если полугектарный участок продать по 10000 долларов, то продаж 1000 участков мы получим 10 млн. долларов. Этого достаточно, чтобы построить опытный участок и провести необходимые исследовательские работы. Тогда всё началось бы в Беларуси, и отсюда мы бы распространили НТЛ на другие страны. Так как нам было бы уже что показывать в природе и здесь была бы база, то инвестиции пошли бы в Беларусь. Если правительство не

Анатолий Эдуардович Юницкий — один из немногих людей, кто не по должности заботится о судьбе всего человечества. Цивилизация, вытеснив человечество из естественных условий жизни, набрала чудовищные обороты. Если она будет успешно развиваться в том же направлении, в котором развивалась в XX веке, то мы погибнем от экологической катастрофы. С другой стороны, даже частичный сбой узлов этой гигантской машины может привести к трагическим последствиям.

Представьте, что будет, если в большом городе зимой отключить на несколько дней воду и электричество? А если будет заражена вода в водопроводе или случится землетрясение? НТЛ и даваемая ею возможность строить линейные города вдоль трассы поможет избежать совместного компактного проживания миллионов людей в «урбанистических джунглях» современных городов, расселив их в естественных природных условиях, в лесах. При этом огромная скорость новой транспортной системы значительно увеличит возможность общения между людьми без границ, изменит саму психологию человека, который будет чувствовать себя уже не жителем какого-либо города, страны, а всей планеты Земля.

Игорь ЖУРБИН.