



И МЫ МНОГОЕ МОЖЕМ!

НТЛ — не НПО, но это тоже потрясающая фантастика, или О струне, которая поможет въехать в XXI век

Игорь ЖУРБИН

Вместо предисловия

Фирма "НТЛ", которой руководит мозырский предприниматель Александр Капитонов, уверенно приобретает мировую известность. На конкурсе, проведенном несколькими американскими университетами, проект фирмы "Новая транспортная линия" попал в десятку лучших экономических проектов Беларуси.

В марте и апреле текущего года изобретатель новой концепции транспорта гомельчанин Анатолий Юницкий (прозванный в народе чудачком, украшающим мир, за сверхнеобычные разработки) представлял свой проект на двух международных ярмарках в Лейпциге: инновационной и "Автомобиль-95", "Транспорт-95". Проект НТЛ вызвал большой интерес у многих изобретателей и руководителей фирм, среди которых "Дженерал моторс", "Мицубиси моторс", "Хонда", "Вольво", "Мерседес-Бенц", "Тойота", "АББ" и другие.

Академики АН Беларуси Ф.Н.Капуцкий и вице-президент академии М.С.Высоцкий обратились к Президенту Республики Беларусь А.Г.Лукашенко с просьбой о государственной поддержке проекта фирмы "НТЛ", назвав его такой комплексной научно-технической программой, которая позволит Республике Беларусь выдвинуться на передовые рубежи, занять в мировой экономике достойное место.

Президент с пониманием отнесся к просьбе ученых и дал указание всячески содействовать реализации проекта. Есть надежда, что программа Юницкого и Капитонова все же обретет реальные черты.

Вначале — о гениальном авторе. Анатолий Эдуардович Юницкий давно известен белорусским читателям. В свое время многие газеты сообщали о представительной Всесоюзной научной конференции, посвященной изобретенному им Общепланетарному транспортному средству (проект ОТС). На счету Юницкого — более 70 так называемых прозаических изобретений, 22 из которых использованы в народном хозяйстве Беларуси и в странах СНГ. Сегодня Анатолий Эдуардович раскрывает ноу-хау своего последнего изобретения — высокоскоростной электрической транспортной системы НТЛ, первоначально носившей название "ЮНИТРАН".

Произошло это благодаря тому, что фирма "НТЛ" в апреле 1994 года подала международную заявку на изобретение Юницкого во Всемирную организацию интеллектуальной собственности в Женеве. Причем это была 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 странах мира. Уже в конце августа 1994 года первой страной, запатентовавшей транспортную систему Юницкого, стала Россия, и это символично. Его проект изучается заинтересованными фирмами Западной Европы, правительствами некоторых государств. Так что минувший год оказался для гомельского изобретателя очень плодотворным. Хотя, думаю, читателю не стоит объяснять, какого громадного напряжения всех сил требуют подобные успехи.

К счастью, реализацией проекта Анатолий Эдуардович теперь занимается не один. У него появился компаньон — президент созданной в Минске фирмы "НТЛ" мозырский предприниматель Александр

Капитонов, сумевший рассмотреть глобальность замысла и огромную значимость НТЛ для Беларуси, предоставивший изобретателю свой организаторский талант, всестороннюю поддержку. Озабоченность Капитонова судьбой нашей республики подтверждает и тот факт, что на средства его фирмы реставрируются три церкви, 600 детей из черныбыльской зоны прошли оздоровление за границей и т.п. В 1994 году на республиканском фестивале "Фавориты года" Капитонов признан меценатом года. Сама судьба свела этих взаимодополняющих друг друга людей.

— В чем секрет, "изюминка" высокоскоростной, экологически чистой транспортной системы? — таким был первый вопрос, с которым я обратился к Анатолию Эдуардовичу.

— Сердцевина проекта — "струны". Выполненные по особой технологии, они будут натянуты с усилием в несколько сотен тонн между анкерными опорами-станциями, установленными через каждые 10—100 км. По этой идеально ровной поверхности покатятся "колеса" — токосъемники модуля, запитываемые его бесшумные электромоторы. Струнная транспортная конструкция не уступит по прочности и жесткости железно-дорожному мосту.

Прогиб "струн" под действием проносящихся со скоростью до 1000 км/час транспортных модулей будет ниже одной длины струнного пролета. Идеально ровная поверхность "струн" станет элементом путевой структуры, которая, благодаря оригинальному конструктивному решению, компенсирует все резонансные колебания, возникающие под действием рабочей нагрузки. Взаимно погашаясь, они не окажут практически никакого влияния на траекторию движения.

Мы проработали динамику, резонансный режим. Знаем режимы, при которых во-

обще 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 триллионы долларов. Возникал вопрос: где взять огромное количество материалов, чтобы построить эстакады? Работая над усовершенствованием конструкций эстакады, я так ее упростил, что пришел к струнной эстакаде, а потом подумал: а почему бы ее не использовать самостоятельно? Так появилась НТЛ. На сегодняшний день у нас есть решения по конструкции струны, двигателя, опор, по аэродинамике...

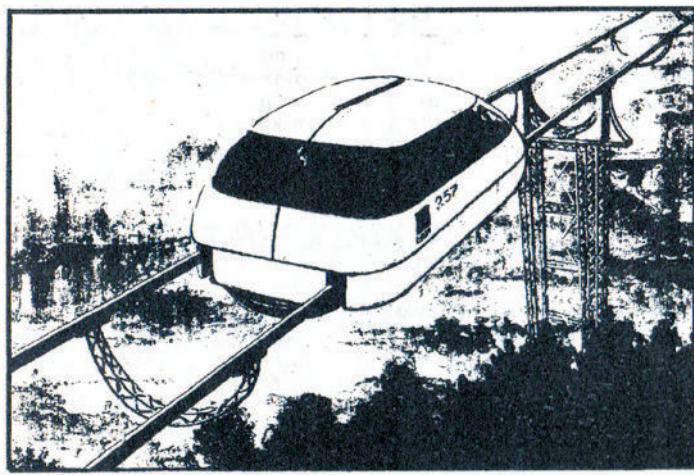
Каплевидная форма модуля (на иллюстрации), без каких бы то ни было выступающих частей, за исключением узких колес, которые будут выдвинуты из корпуса всего на 5 см, позволит ему рассекать воздух почти беззвучно. А при скорости движения свыше 200 метров в секунду транспортная система разместится в специальной трубе диаметром немногим более двух метров.

Здесь предполагаются 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.

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

— Пассажиры займут места в одно-, двух-, максимум 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", высотой 10—50 метров. Расписание движения новой транспортной линии не будет зависеть от времени суток, капризов погоды, самочувствия диспетчера. Информацией о находящихся на трассах модулях распоряжаться, 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 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 не менее миллиона человек. Стоимость билета будет в три—пять раз дешевле, чем на самолет.

— Вы предпринимаете попытки реализовать свой проект в Беларуси?

— НТЛ — очень наукоемкий проект и 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. Нам предложен вариант, как найти деньги в Беларуси, но не из государственного бюджета. Можно создать вместе с государством концерн, в который правительство в качестве уставного фонда внесет 500 гектаров земли в 10—50 км от Минска под жилую застройку — 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 10 000 долларов за каждый надел (всего их тысяча), мы получим 10 млн. долларов. Этого достаточно, чтобы построить опытный участок и провести необходимые исследовательские работы. Тогда грандиозный

□□□

Анатолий Юницкий и Александр Капитонов — одни из немногих людей, кто не по должности, а по призванию и совести заботится о человеческих судьбах. Цивилизация, вытеснив гомо сапиенса 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 в результате экологической катастрофы.

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? Возможность строить линейные города вдоль трассы НТЛ поможет избежать совместного компактного проживания миллионов людей в "урбанистических джунглях", расселив их в естественных природных условиях — в лесах, степях, на островах... 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.

проект начался бы именно в Беларуси, и отсюда мы смогли бы распространить НТЛ на другие страны. Имея такую базу, легко открыть "ворота" для инвестиций в нашу страну.

Мы надеемся, что правительство и Президент Беларуси Александр Лукашенко, руководствуясь государственными интересами и думая о будущем страны, поддержат нас. Поверьте, очень не хотелось бы вывозить эту программу на Запад. Ведь Беларусь сама может продавать технологии НТЛ и иметь на этом огромный капитал. К тому же у нас очень "чистый" проект, способный снять множество экологических проблем, что немаловажно, учитывая последствия черныбыльской катастрофы.

Убежден, что наша программа, без преувеличения, сможет поднять экономику любой страны. Известно, например, что Америку сделал великой страной автомобиль Форда. Или возьмем Тайвань. Сейчас это вторая в мире финансовая держава после Японии. У нее больше денег, чем у США, а ведь 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.