

Величайшая Революция в Механике 7. Челкалис и его колеса с маятниками.

В субботу 26 Июня 2010 г. Ф.М.Челкалис (F.M.Chalkalis) разместил в своём блоге <http://chalkalis.blogspot.ru/> интересное сообщение. Хочу привести это сообщение полностью, но заранее прошу простить за неточности перевода, так как за основу был взят перевод, сделанный Яндекс-переводчиком. Поэтому пришлось некоторые фразы приводить к понятной русскому читателю форме. Итак, вникнем в суть сообщения.

МУЛЬТИПЛИКАТОР ЭНЕРГИИ.

Мы все знаем о неисчерпаемых энергетических возможностях, которыми обладает гравитация. В течение сотен, если не тысяч лет, люди пытались и пытаются использовать силу гравитации, особенно это стало важно сейчас из-за серьёзных энергетических проблем. Насколько мне известно, многие изобретения были сделаны ради использования этого ресурса, но ни одно не была пригодным для эксплуатации.

После 28 лет напряженной работы, многих разочарований, больших личных расходов и благодаря ценной помощи моего сына в последнюю пару лет, я недавно достиг своей цели и собрал что-то невероятно простое. Настолько простое, что многие люди могли бы построить это устройство самостоятельно. В этом устройстве используются знакомые природные явления, такие как земное притяжение (силы тяжести), центробежные силы, рычаг, маховик и т.д.

Речь идет о механизме, который умножает кинетическую энергию любого вида на величину от 800% до 1100%, обладающего функцией регулирования скорости вращения (и наверное мощности) с помощью вспомогательного двигателя.

Представленные данные основаны на уже существующем прототипе, который был построен из простых материалов.

Это устройство может быть выполнено с автозапиткой (запускаться за счет собственной энергии), если её снабдить соответствующими техническими средствами, которых, к сожалению, я не имею. Оно абсолютно безопасно для окружающей среды, его функциональность и производительность не подвержены влиянию погодных условий и оно имеет низкую себестоимость строительства (производства).

При большей потребности, несколько механизмов могут быть соединены в единую конструкцию и, работая каждый самостоятельно, передавать мощность на общий вал.

Перед показом видео и изображений, прикрепленных к данному комментарию и помогающих понять, как правильно собрать это устройство, я должен закончить, сказав, что если бы люди жили в гармонии с природой и уделяли больше внимания своим законам и поступкам, не допуская злоупотреблений, то многие наши проблемы были бы решены.

Это сделанное мной открытие и изобретение я дарю всему человечеству. И надеюсь на вашу помощь, чтобы сделать его известным и полезным для всех.

С Уважением,
F.M.Chalkalis.

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ЕЁ СБОРКИ.

- Две металлические пластины длиной по 1.12 м соединены у оси (вала) под углом 60°, образуя равносторонний треугольник.
- На каждой пластине на расстоянии 510 мм от оси, размещен тяжелый металлический диск в форме сжатого (сдавленного) шара (эллипсоида). Это сделано в целях уменьшения аэродинамического сопротивления. 2 равных диска с общим весом 45,69кг.
- Остальные 610 мм металлических пластин работают как рычаг.
- Металлические пластины на длине 1,12 м (т.е. на конце) соединены друг с другом металлической трубкой, заполненной свинцом, с общим весом в 4,5 кг, которая увеличивает общую мощность и которая также является частью системы(устройства).

В соответствии с законами вращения тел вокруг оси на диски приходится 92% от полного объема кинетической энергии.

- Благодаря рычагу, для того, чтобы поддерживать полный поворот от точки “ноль” (12 часов) устройства в 50 кг, требуется только 5кг силы.
- Умножение мощности (силы, энергии) вращающейся массы достигается с помощью 2-х колес, похожих на механизм для метания бейсбольных мячей. Каждое колесо весит 15 кг, что соответствует 30% от вращающихся масс (дисков), и они функционируют как маховики.

ОПИСАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.

На прототипе для запуска и поддержания вращения колес мы используем электрическую энергию в 24 в от аккумулятора, а затем треугольный "маятник" "запускается" рукой. Между батареей и двигателем для колёс находится регулятор скорости.

1) Например, при потреблении $17A \times 24v = 408 \text{ Вт}$ с 160 об / МИН у нас приводного вала $4,657\text{Kw}$ который составляет до 11,42 раза больше.

2) Используя другой набор двигателей с потребления $45A \times 24v = 1,08\text{kw}$ с 300 об / МИН у нас $8,73\text{Kw}$, которая равна 8 раз больше.

Разница идет от двигателя коэффициент полезного действия (КПД).

Метод расчета: Центральной вес $F 45,69\text{Kg} = 448,2\text{Н} * 0,51\text{м} = 228.58\text{Нм} * 160 \text{ об / мин} / 9550 = 3,829\text{Kw}$ Дополнительный вес $F-4,5\text{кг} = 44,145\text{Н} * 1,12\text{м} = 49.44\text{Нм} * 160 \text{ об /мин} / 9550 = 0,828\text{Kw}$ Всего . $4,657\text{Kw}$

В пространстве 60 м^2 мы можем разместить 60 единиц таких устройств, связав их все вместе, с общей мощностью $6706\text{Kw}/24\text{h}$ на общий вал. Общая мощность $6706,00 \text{ КВт}/24\text{ч}$. Потребление на собственные нужды $587,52 \text{ КВт}/24\text{ч}$. Окончательная мощность на валу $6118,48 \text{ КВт}/24\text{ч}$.

КОММЕНТАРИИ.

Все перечисленные данные связаны с существующим прототипом, но устройство может быть улучшено:

1. С использованием специализированных материалов.
2. Путем увеличения массы грузов, длины пластин (рычагов) и частоты вращений в минуту.
3. Размещением механизма в подземелье, где сопротивление воздуха меньше, и, кроме того, этот вариант является более безопасным, что позволит предотвращать несчастные случаи.
4. Основания, на которых устанавливается устройство, должны иметь механизмы для поглощения вибраций, поскольку они находятся под большими перепадами давления, которые создаются центробежной силой.

Например: При $300 \text{ об / мин} \times 50 \text{ кг} = 15000 \text{ кг /мин}$, что означает 900 тонн в час. Эти результаты показывают, что мощность устройства зависит от его габаритов, от пространственных параметров, а также от частоты вращения.

Теперь приведем видео, которое Челкалис разместил в своем первом сообщении, а также несколько рисунков, на которых он представил чертежи, правда некачественные, своего устройства.

<http://www.youtube.com/embed/iHhZZ9DuzK4>

SCHEME 6 OVERALL CONSTRUCTION PLAN

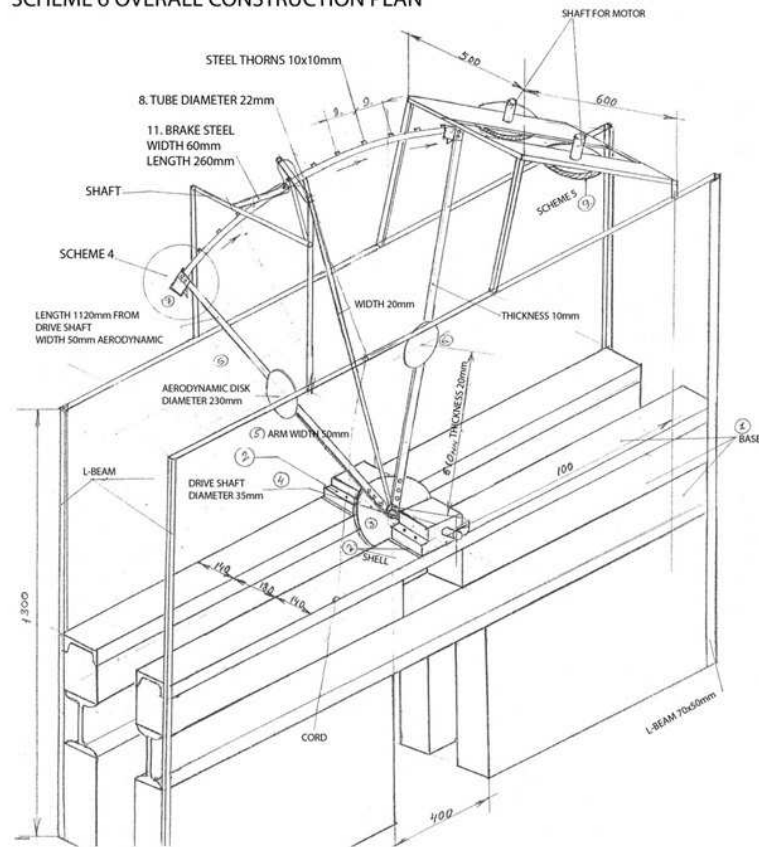


Рис.1. Чертеж (общий вид) гравитационного маховика Челкалisa (Халкалisa).
Взято с блога Челкалisa.

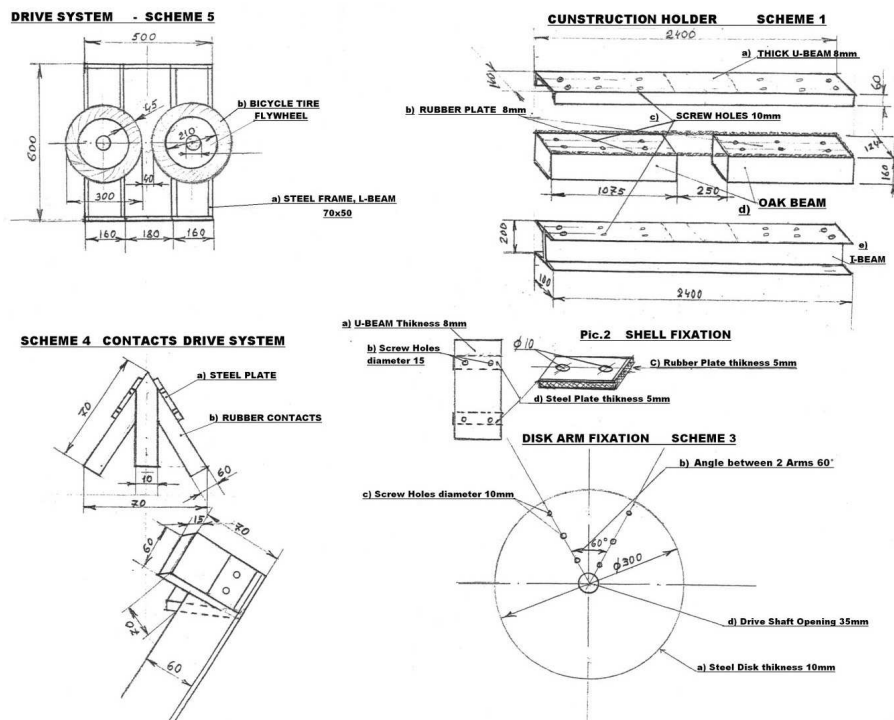


Рис.2. Чертежи некоторых деталей гравитационного маховика Челкалisa (Халкалisa).
Взято с блога Челкалisa.

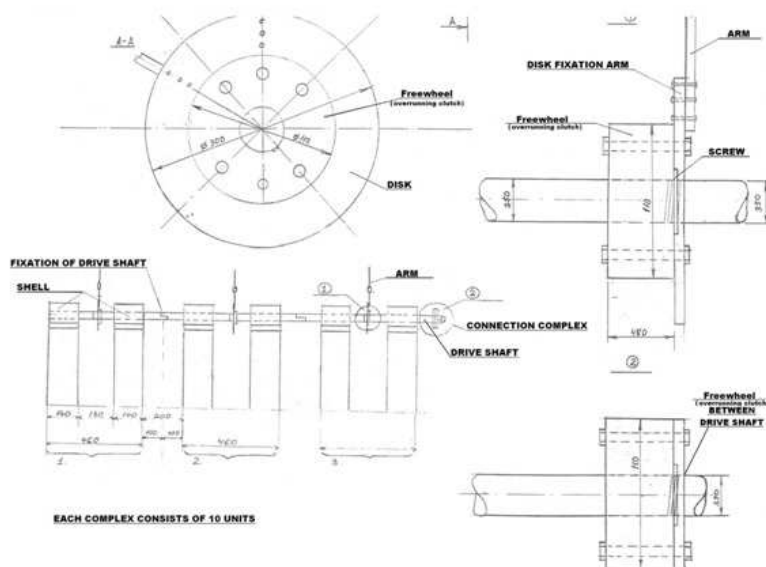


Рис.2. Примерная схема объединения нескольких гравитационных маховиков Челкалеса (Халкалеса).

Взято с блога Челкалеса.

Приведем еще несколько видео, в которых Челкалис отвечает на вопросы посетителей его блога, а также показывает свои последние достижения. Но во всех случаях его устройства работают на одном принципе - с одной стороны сектор или "конец" маятника с треугольной накладкой (накладками), а с другой стороны вспомогательное колесо, взятое, похоже, с велосипеда, на котором имеется камера и покрышка. И секрет, похоже, сокрыт именно в покрышке колеса...

<http://www.youtube.com/embed/pBWukDu2IeU>
<http://www.youtube.com/embed/5-HuiYAGMqI>
<http://www.youtube.com/embed/OX1OadXQWus>
<http://www.youtube.com/embed/dPe1zB5JQmU>

Одним из первых, кто попытался объяснить сверх'единичный эффект "маятника" Челкалеса, был Канарёв Ф.М. В своей статье "МАЯТНИК Ф.М. Chalkalis – ТАЛАНТЛИВОГО ИЗОБРЕТАТЕЛЯ", с которой можно познакомиться по адресу <http://www.sciteclibrary.ru/rus/catalog/pages/11064.html>. Мне нет необходимости комментировать точку зрения Канарёва, так как у меня свое понимание, почему устройство Челкалеса на выходе выдает энергии раз в 10 больше, чем тратится энергии на вращение небольших вспомогательных колёс. Но об этом несколько позже.

Начнем помаленьку разбирать, с чем мы имеем дело. Похоже, что пока еще никто не обратил внимание на самую главную причину, которая превращает маятник (маховик) Челкалеса в сверх'единичное устройство. Вроде бы простое устройство. Маховик в виде равностороннего треугольника на примерно середине ребер которого размещены массы (грузы) по 22 кг, основание этого треугольника выгнуто дугой окружности в 60 градусов. Это основание сделано из трубки, залитой свинцом, на концах секторов установлены специальные накладки из металла и резины, которые каким-то образом помогают вращать маховик. Маховик вращается на 360 градусов. Условно говоря, сверху справа от оси вращения маховика установлены два колеса таким образом, что основание маховика при прохождении зоны максимального сближения колес, точнее их накаченных шин, будет этими шинами сильно сжиматься. Чтобы было более понятно, я взял рисунок из статьи Канарёва и дополнил его колесами и мотором. Вот что из этого получилось (рис.4).

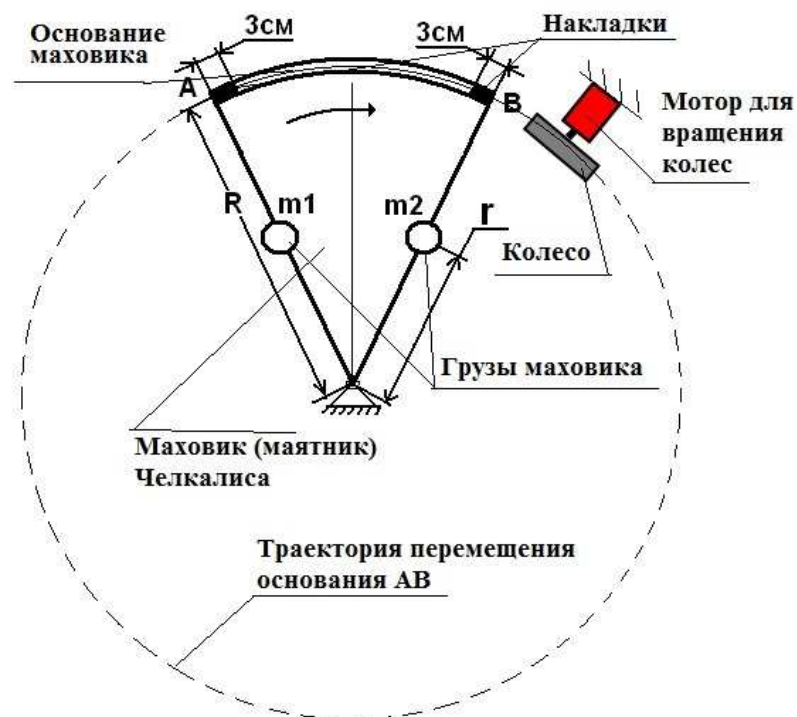


Рис.4. Более полная схема маятника Челкалис.



Рис.5. А это маятник в натуре.

Теперь уже можно рассуждать, а не гадать на кофейной гуще. Я придерживаюсь твердого убеждения, что законы физики незыблемы, а законы Ньютона тем более. Значит объяснение сверхъединичности маятника Челкалис надо искать именно в рамках существующих законов. И тут надо вспомнить о таком широко известном физическом феномене как трение. Благодаря трению мы ходим, ездят наши машины, трение используется во многих технологических процессах. И что самое интересное, при ходьбе человек умудряется экономить свою энергию, а при езде на велосипеде - тем более. Машины, с одной стороны, благодаря трению качения экономят горючее и энергию, а благодаря трению скольжения (покоя), с другой стороны, перемещаются по дорогам с огромной скоростью. С одной стороны, трение это беда, это потери энергии, но с другой стороны через трение и только через трение мы можем взаимодействовать с окружающим миром, и при этом умудряемся еще им управлять.

Силу трения легко вычислить по формуле $F_{тр} = k \cdot F_{давл}$, где $F_{тр}$ - это сила трения, $F_{давл}$ - сила давления, с которой тела прижимаются друг к другу. k - коэффициент трения, значение которого принято измерять от нуля до единицы. Сила трения и сила давления взаимно

перпендикулярны, поэтому они не совершают работы относительно друг друга, но сила трения определяется силой давления, а вот сила давления практически всегда функцией силы трения не является.

Обычно коэффициент трения скольжения и покоя между поверхностями разных веществ не превышает 0,5. Но для некоторых веществ коэффициент трения значительно выше и приближается к 1,0. Например для резины, которая перемещается по чугуну, коэффициент трения превышает 0,8. Кроме того, коэффициент трения зависит от формы взаимодействующих поверхностей, а также от того, какое тело относительно другого движется. Принято считать, что коэффициент трения сохраняет неизменное значение в широком диапазоне силы давления. Но, думаю, что по мере увеличения силы давления коэффициент трения должен возрастать, а по превышении некоторого порогового значения коэффициент трения становится равным единице. И как раз резина, благодаря своей эластичности, может проявлять такие качества. По этому адресу можно узнать значения коэффициента трения скольжения и покоя для некоторых материалов: [Коэффициенты трения скольжения для различных материалов](#). Читатель может убедиться, что резина и чугун обладают высокими коэффициентами трения скольжения. Эти материалы заслуживают нашего внимания. Но об этом позже. А пока приведем небольшой рисунок, где показаны для наглядности коэффициенты трения некоторых материалов.

металл сухой по дереву	0,2-0,3
Подшипник скольжения при смазке	0,02-0,08
Резина (шины) по твердому грунту	0,4-0,6
Резина (шины) по чугуну	0,83
Смазанный жиром кожаный ремень по металлу	0,23
Сталь (или чугун) по ферродо* и райбесту*	0,25-0,45
Сталь по железу	n 19

Рис.6. Примеры коэффициентов трения.

Итак, феномен трения позволяет нам объяснить сверхъединичность маховика Челкалеса. Когда маховик вращается сам по себе, то трение в оси или о воздух обязательно остановит его. Но когда на некотором участке траектории маховик Челкалеса попадает в зону, в которой основание маховика, а тем более накладки, попадают под давление хорошо накачаных шин двух вращающихся колес, то тут ситуация меняется. Шины оказывают давление на основание маховика, а на границе шин и основания маховика формируется сила трения, только теперь она, с учетом направления вращения колес, не оказывает сопротивления маховику, а наоборот, разгоняет его. И эта сила, разгоняющая маховик, пусть и на короткий промежуток времени, достигает огромных величин. По закону трения эта сила равна $F_{тр} = k \cdot F_{давл}$. Так как коэффициент трения резины по металлу, особенно по чугуну, большой, то и сила трения, разгоняющая маховик будет достигать огромных величин, пусть даже на очень короткое время. Таких моментов в конструкции Челкалеса будет два, это будет происходить тогда, когда между шинами колес будет проходить накладки из металла и резины. Но и в случае, когда между шинами будет проходить остальная часть основания маховика, сила трения будет значительной, но только в том случае, если шины колес будут давить на основание маховика с некоторой силой. В результате, проходя круг за кругом, маховик будет разгоняться колесами все сильнее и сильнее, пока конструкция не разрушится, либо не будет подключена адекватная силе разгона нагрузка.

Не следует забывать, что колеса Челкалеса называются маховиками, а это означает, что при вращении колес, они могут запасать много кинетической энергии, за счет которой и будут "проталкивать" через себя основание маховика (маятника). А для этого надо, скорее всего, в эти колеса установить супермаховики Гулия.

Так что становится ясно, что маховик Челкалеса можно разгонять до необходимой мощности несколькими способами - увеличивать частоту вращения колес, увеличивать давление в шинах колес, уменьшать расстояние между шинами колес. Все эти меры требуют установки мотора с мощностью, достаточной для вращения колес. Кроме того, есть способ уменьшить затраты энергии на вращение колес, как правильно замечает Канарёв, за счет того, что мотор включается на полную мощность только в момент прохода основания маховика между шинами

колес. Всё остальное выполняет запас кинетической энергии в колесах, играющих роль супермаховиков. Установить датчики и подключить схему управления мотором и колесами не так уже сложно.

Но есть еще один путь увеличения мощности устройства Челкалеса. Это размещение вдоль окружности вместо одного маховика сразу двух, трёх и более маховиков. Естественно это потребует дополнительных исследований, но думаю, что игра стоит свеч. Также можно вместо пары колес установить вдоль траектории, по которой будут двигаться основания маховиков дополнительные пары колес. И это предложение требует практической проверки, но, похоже, толк в этом будет.

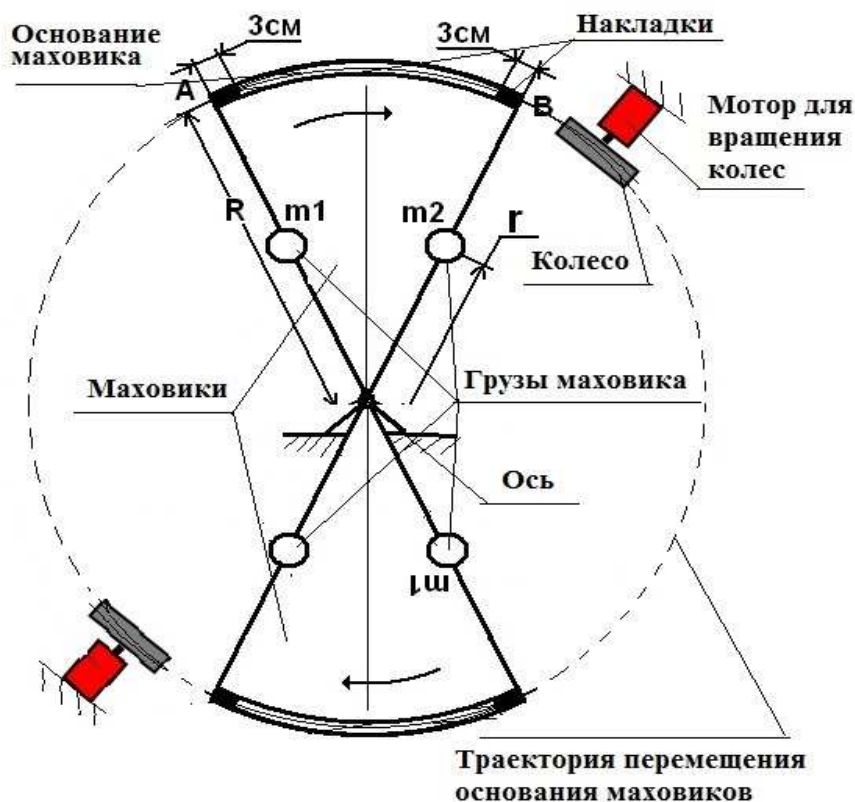


Рис.7. Удвоенный маховик (маятник) Челкалеса.

Приводить рисунок с двумя парами (и более) колесами не имеет смысла, Читатели легко могут сделать это сами. Теперь, когда известен принцип получения в такой конструкции сверхъединичности, сделать это будет не трудно. Но на последнем видео Челкалесь вместо пары колес, обжимающих основание сектора или конца маховика, решил использовать только одно колесо с хорошо накаченной шиной. Принцип остается прежним, хотя теперь как колесо, так и маховик экзотической формы будут подвергаться лишней нагрузке. В первом классическом варианте маховик обжимался шинами колес с обеих сторон, поэтому эта сила никакого разрушающего воздействия на маховик или ось маховика оказывать не могла, а сила трения толкала маховик по направлению его вращения. А вот в последнем варианте на оси маховика и колеса будут действовать периодические силы в виде мощных импульсов, которые при длительной эксплуатации устройства приведут к поломке осей из-за усталости металла. Или устройство при некоторой частоте вращения легко войдет в резонанс, что может обернуться более серьезными разрушениями.

Моё предложение составить маховик из двух-четырех секторов заслуживает внимания также и потому, что оно уменьшит вибрацию устройства и его основания, так как теперь уже по окружности будут "бегать" не одна центробежная сила, а несколько, равномерно распределенных в пределах 360 градусов. Останется только отцентрировать составной маховик и многие проблемы не возникнут. Также можно вместо пары колес, которые расположены, условно говоря, в верхнем

правом квадранте, установить такую же пару колес в нижнем левом квадранте. И тогда вращение составного маховика станет еще более равномерным. Сколько секторов - столько и пар колес. При двух-трех секторах этот вариант заслуживает внимания. Одновременно таким простым способом можно удваивать и утраивать (а может и ушестерять) мощность маховика Челкаписа. А там уже и до компактных мощных генераторов останется один шаг.

Так как коэффициент трения между материалом основания маховика и шинами колес должен быть как можно больше, то можно подумать над тем, чтобы основание маховиков (у Челкаписа это трубка, залитая свинцом) было обложено пластинами чугуна или полностью отлито из чугуна. Ибо чугун из всех металлов обладает самым большим коэффициентом трения скольжения и покоя. А в союзе со специальной резиной шин колес это позволит без особых затрат увеличить мощность маховика как энергогенератора. Ну а если поверхности основания и шин покрыть канифолью, или веществом с аналогичными свойствами, повышающим коэффициент трения обработанных им поверхностей, то коэффициент трения возрастет еще больше.

Если подумать, то Челкапис изобрел новый велосипед, правда заставил его катиться вверх тормашками. У обычного велосипеда колеса катятся по дороге, позволяя экономить силы и энергию человека, а Челкапис заставил дорогу ехать между колесами, и при этом вырабатывать еще и энергию сверх той, что была потрачена на вращение колес. Хотел бы обратить внимание на такой момент в транспорте, как вертикальная вибрация, когда колеса давят на дорогу с периодически изменяемой силой. Обычно эту вертикальную вибрацию стараются сгладить. Если подумать, и эффективно это явление использовать, то, не исключено, что правильно используя моменты сильного давления шин на дорогу, можно повысить среднюю тягу транспортного средства при тех же затратах топлива. Но при наших дорогах об этом можно только мечтать.

В первом варианте своего энергогенератора Челкапис для "разгона" маятника использовал пару колес, которыми основание маятника сдавливалось с боков. Но в последующем Челкапис обнаружил, что "разгонять" маятник можно и с помощью одного колеса. Это отражено на рис. 8.



Рис.8. Вариант использования одного колеса для "разгона" маятника.

Такая схема создания силы, разгоняющей маятник, позволяет предложить очень простой способ "самозапитки" конструкции. Принцип простой - маятник часть своей энергии передает колесу с шиной (с хорошо накаченной камерой), а колесо в момент контакта с основанием маятника за счет высокого давления в точках контакта создает импульс силы, заставляющего маятник увеличить мощность своего вращения. Это можно сделать примерно так, как на рис.9.

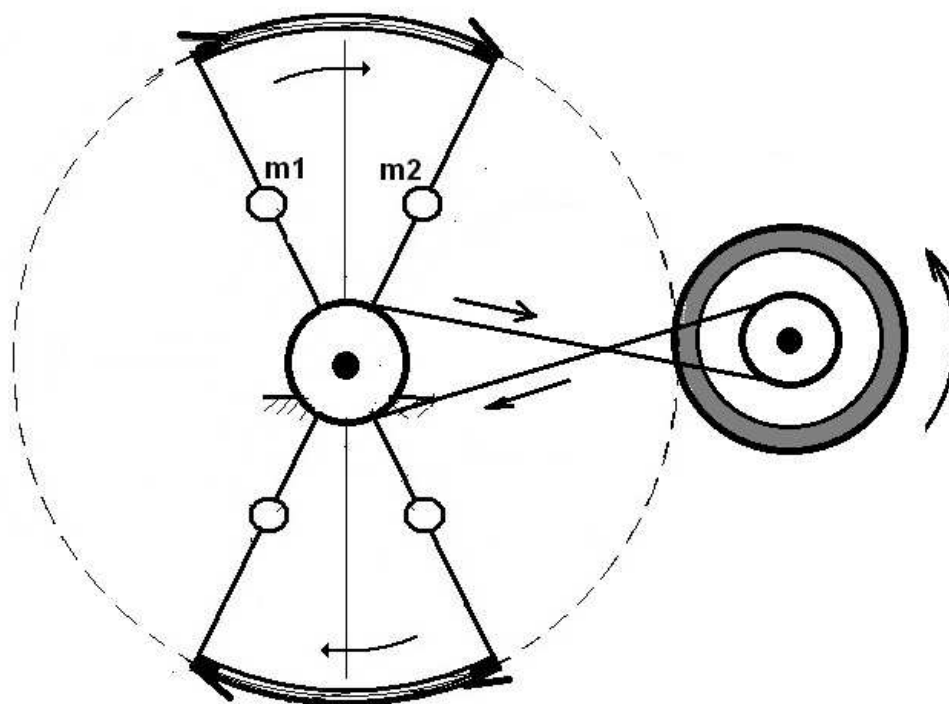


Рис.9. Предполагаемый вариант использования одного колеса для "разгона" маятника Челкалеса - вариант самозапитки.

Но этот вариант нуждается в дополнительных исследованиях, как дилетантов любителей, так и ученых. Не исключено, что в таком варианте полезным окажется использование обгонных муфт.

Те, кто читал мою первую статью из этой серии - "Величайшая Революция в Механике", должны были обратить внимание, что там я специально отметил, что для получения мощной ответной реакции окружающей среды необходимым условием является пребывание среды под высоким давлением (напряжением). В маятнике Челкалеса это высокое давление как раз и создается в момент прохождения основания маятника между шинами двух колес. При этом давление особенно дополнительно резко увеличивается в моменты прохождения между шинами накладок. Всё это вызывает ответную реакцию среды в виде импульса силы трения большой величины, направленной по ходу вращения маятника, которая и передает колесу дополнительный механический импульс, необходимый для того, чтобы маятник превратился в генератор энергии.

Можно считать, что еще одна тайна раскрыта. И опять наши академики, не перестающие нам напоминать о своей важности, ничего не сделали, чтобы хотя бы объяснить принцип работы устройств Челкалеса на основе законов физики. Опять полное молчание. Челкалис под новый 2013 год выступил с обращением к европейским политикам, предлагая свою технологию для решения энергетических проблем. И опять тишина. Это какой-то всепланетный политический маразм и политическая импотенция - изобретатели одиночки десятилетиями работают над технологиями, которые нужны позарез всему человечеству, но когда получают положительный результат и выходят на руководителей своих государств, то выясняется, что для гражданских целей такие технологии не нужны, а руководители государств прячутся от своих граждан, совершивших научный и гражданский подвиг, как тараканы от света. Исследования по данному направлению либо замалчиваются, либо засекречиваются. Челкалис первый вариант своего устройства фактически подарил всем людям нашей планеты. Но ни одно научное сообщество должным образом на это не отреагировало. Видимо считают, что на такие разработки много денег государство не выделит. Иное дело - термоядерный синтез, обещать можно хоть до конца света. А потом либо падишах умрет, либо осел сдохнет, как говорил Ходжа Насреддин.

Желаю своим читателям, решивших собрать генератор энергии по схеме Челкалеса, больших успехов. Это тот самый случай, когда первооткрыватель предоставляет своим

последователям максимум информации - видео, чертежи, письменные объяснения и пояснения. Такое среди изобретателей встретишь редко. Так что, дай Бог Ф.М.Челкалису крепкого здоровья и успехов в его творчестве.