В.Н. Власов

Теория Эфира русского дилетанта без формул 6

Аннотация: В данной статье продолжается объяснение существующих физических явлений с позиции теории Эфира русского дилетанта без формул. На этот раз сделана попытка обсудить с позиций эфирной теории возможность использования подводных колёс и транспортёров для производства механической энергии. И как показал анализ, подводные колёса, использующие силу Архимеда, для этих целей можно использовать с высоким эффектом. Важно только отказаться от стереотипов, навязанных нам официальной наукой.

Ключевые слова: Эфир, давление Эфира, градиент эфирного давления, уравнение Бернулли, вещество, вихри и потоки Эфира, эфирный вакуум, энергия, вечный двигатель, вечное движение, гравитационное колесо, гравитация, сила и закон Архимеда.

Мы практически не знаем среды, в которой мы существуем и из которой состоим. Поэтому многое приходится додумывать, используя гидродинамические и аэродинамические аналогии.

Одной из тайн Природы для современной науки является гравитация и инерция, которые почему-то отнесены наукой к слабым взаимодействиям. Я уже попытался разобраться в этом вопросе с позиции теории Эфира русского дилетанта без формул. Излагаю кратко.

По моему убеждению гравитация — это феномен, который проявляет себя в результате того, что вокруг вращающихся Солнца, Земли, других звезд и планет, а также вокруг некоторых спутников планет формируется эфирный вихрь (торсион), в котором, в результате неравномерности движения спиралевидных потоков в зависимости от расстояния от космического объекта, создается градиент эфирного давления, направленный от далёкой периферии к центру вращающегося космического объекта.

В какой то мере этот торсион похож на то, что создается вокруг вращающихся гироскопов и маховиков, но имеются серьёзные отличия как в размерах торсиона, так и поведении градиента давления внутри космического тела, вызванного тем, что звезды и Солнце состоят из плазмы, а планеты могут иметь внутри себя жидкое ядро. Тогда как маховики, как правило, состоят из твердого и прочного вещества. Не исключается, что внутри Солнца нет ни сверхвысоких давлений, как и нет сверхвысоких температур. Горячая плазма как в трубке Ранке выдавливается на периферию, а внутри Солнца царит холод и мрак. Рассмотрим рис.1 с предполагаемым распределением эфирного давления снаружи и внутри Земли.

Рис.1.

Снаружи Земли давление эфира в торсионе падает от далёкой периферии к Земле по кривой, близкой к гиперболе. Давление Эфира в торсионе по сути есть потенциал гравитационного поля. У самой поверхности Земли имеет место минимум давления, а это приводит к тому, что под влиянием эфирного вакуума вещество затягивается как раз туда, где давление минимальное. Встретив поверхность Земли, вещественные тела останавливаются, и правильно Ломоносов утверждал, что вес — это остановленное движение.

Внутри Земли может иметь место один из вариантов градиента эфирного давления. Красной непрерывной линией показано распределение давления Эфира для случая резкого снижения давления по мере приближения к оси вращения Земли. Такое возможно, если Земля внутри полая и заполнена газом или плазмой. Красной прерывистой линией показано распределение давления Эфира в случае, если Земля внутри достаточно твердая и тем самым является типичным маховиком.

Вполне возможно, что градиент эфирного давления внутри Земли описывается более сложным вектором из-за неоднородной структуры Земли. На каких-то глубинах Земля твердая, где-то она жидкая, а где-то вещество Земли состоит из газа или плазмы. Будущее покажет. Нам сейчас важно понимать, что истинный потенциал гравитационного (эфиробарического) поля вокруг Земли в первом приближении достаточно точно описывается формулой закона Всемирного тяготения. То есть он зависит от гравитационной постоянной, массы Земли и расстояния от центра Земли. Естественно, что расстояние от центра Земли должно быть больше радиуса Земли. Внутрь Земли мы «заходить» глубоко не будем.

Гравитационная постоянная — это некий параметр Эфира в ближайшем от Земли космосе. Возле других звезд гравитационная константа может иметь другое значение, так как параметры эфирного торсиона там могут быть другими. Например, звезда может вращаться вокруг своей оси с отличной от Солнца угловой скоростью, иметь другую температуру поверхности и т,д.

Разница с законом тяготения Ньютона заключается в том, что эфирный торсион «придавливает» летающие вокруг Земли тела к Земле, а по Ньютону Земля эти объекты притягивает. Вроде бы что в лоб, что по лбу, но разница существенная, и означает, что масса к массе сами не притягиваются, их придавливает друг к другу Эфир, как атмосфера Земли сжимает магдебургские полушария. Вакуум, хоть частичный, хоть «полный» - это страшная сила. Именно эфирный вакуум является правой рукой Эфира при взаимодействии потоков и вихрей Эфира между собой, так и при взаимодействии Эфира с веществом.

Эфирный торсион возле Земли не только вращается вокруг Земли, но и формирует потоки Эфира, направленные к центру Земли. Мощность этих потоков меньше потоков Эфира в торсионе, но они есть и проявляют себя, например, при вращении маховиков и гироскопов. И поток этот существует потому, что Эфир, слабее чем вещество, подчиняется градиенту своих более мощных потоков, формируя в итоге спиралевидные структуры.

Эфир, вращаясь вокруг Земли, создает антиподъёмную силу и тела, находящиеся на поверхности Земли он прижимает к земле или иной точке опоры, закреплённой на Земле, а тела, находящиеся в полёте над Землёй, он заставляет упасть на Землю, если их скорость у поверхности Земли вдоль поверхности не превышает первой космической скорости, равной 7,9 км/с. Всё, что двигается быстрее, улетает с Земли совсем или начинает летать вокруг Земли по эллиптической орбите.

Нас пока космические полёты волновать не должны. Нам важно понять, что гравитацию можно использовать для получения энергии, в первую очередь механической. Поэтому рассмотрим последовательно несколько направлений, идя по которым, мы можем создать тот или иной вариант подводного колеса. Наука утверждает, что это невозможно. Попробуем это опровергнуть.

/*/

Под подводными колёсами (колесо, погружённое в воду) мы будем понимать любое механическое устройство, погружённое в воду, как в форме колеса, имеющего одну ось вращения, так и в форме своеобразного вертикального транспортёра, имеющего две оси или колеса звёздочки), вокруг которых вращаются и двигаются элементы (гравитоны).

По моему мнению создавать подводные погружные колёса и транспортёры даже проще, чем колёса на суше, так как в воде, или иной жидкости, например, масле, можно задействовать силу Архимеда. Но и на суше в качестве силы, противодействующей силе тяжести можно использовать силу магнитного поля. Но об этом в следующей статье.

Правда подводные колёса будут при вращении испытывать сопротивление окружающей среды, но если подойти к конструкции колеса творчески, то как предложил macmer, владелец форума «Нетрадиционная энергетика» и сайта с таким же названием, колесо можно окружить торовидной оболочкой, внутри которой вода будет уже перемещаться вместе с гравитонами и таким образом будет не мешать, а помогать вращению колеса, образуя вокруг колеса или гравитонов своеобразный водяной торсион.

Прежде всего надо дать правильное определение закону Архимеда. Воздух не сам поднимается вверх. Это делает за него вода, которая «подтекает» под объекты, которые ниже по плотности и заставляет их всплывать на поверхность. А воду «подтекать» под тела с более низкой плотностью заставляет Эфир. В результате Эфир выдавливает воду вниз, а вода в свою очередь выдавливает тела с плотностью ниже плотности воды верх.

Вода для воздуха является тем же, чем Эфир является для вещества. Градиент давления в воде противоположен градиенту давления Эфира, поэтому воздух в воде выталкивается из глубины на поверхность, так как на глубине давление воды больше, чем на поверхности. Такова она наша Природа. И это всё потому, что Эфир сдвигает вещество в одну сторону, а в результате внутри вещества более плотное, жидкое вещество вытесняет менее плотное вещество (газ) в противоположную сторону. В итоге получаем внизу камень или металл, выше вода, а на самом верху воздух (газ). Так устроен наш мир, а всё потому, что для эфира камень или металл содержат в своем составе нуклоны в большем отношении, чем в воде, а тем более в воздухе. Для нас чем больше в веществе нуклонов, тем оно тяжелее, так как такое вещество оказывает большее сопротивление Эфиру, а для Эфира всё воспринимается противоположно — металла самый легкий, а газ самый тяжёлый.

Начнём обсуждение гравитационных устройств для получения механической энергии именно с погружных механизмов. Гравитационные устройства типа стандартных колес мы обсудим в другой статье, так как информации очень много, в одну статью она не помещается.

Одним из первых получил патент на погружной транспортёр Ш.Шаров в 2005 году. Это устройство схематично показано на рис.2.

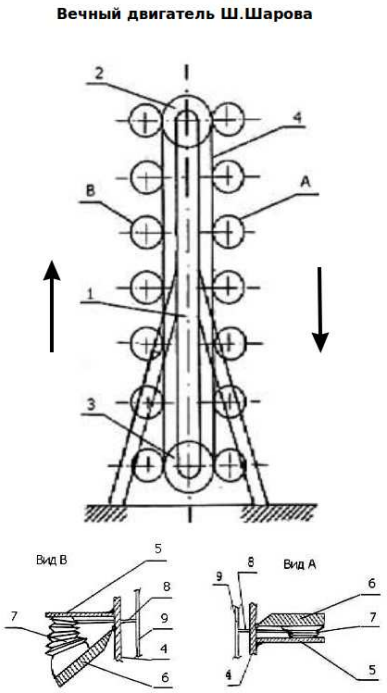

Рис.2.

Работает устройство за счёт того, что на гравитоны левой стороны действует сила Архимеда больше, чем на правой стороне. Это приводит к тому, что транспортер (бесконечный элемент) оказывается неуравновешенным, правая сторона ленты перевешивает левую. Поэтому транспортёр вращается и и позволяет с осей устройства снимать полезную мощность. Точнее, это сила Архимеда вращает транспортёр с гравитонами.

Устройство гравитона (я буду пользоваться своими терминами) простое. Площадка 5 крепится под углом в 90 градусов к»бесконечной» ленте 4, к площадке 5 крепится одним концом сильфон 4. К этому краю подсоединена трубка 8, соединенная другим концом с воздушной магистралью 9. К которой таким образом присоединены все гравитоны, что создает для всех гравитонов некий общий объём воздуха, необходимого для работы устройства.

К другому концу сильфона подсоединяется груз, масса (вес) которого достаточный для того, чтобы на левой стороне сильфоны растягивать, а на правой — сжимать. Так как на обеих сторонах транспортёра число гравитонов одинаковое, то проблем с перекачкой воздуха не возникает. Правильно собранное устройство должно сразу же начать работать, левые гравитоны подниматься вверх, а правые опускаться вниз.

Устройство будет работать в режиме вечного двигателя, не потребляя никакого топлива, акромя использования халявной силы Архимеда.

Хотелось отметить, что данное устройство можно преобразовать в подводное колесо, что позволит вместо гибкой ленты транспортёра использовать жесткие материалы колеса, которое будет вращаться вокруг одной единственной оси. Также по периметру колеса легко устанавливается пневмоцентраль в виде прочной трубы достаточного диаметра. Тут есть незначительные нюансы, но они технически решаемы.

Гравитоны закрепляются радиально, то есть перпендикулярно к касательной к внешней окружности колеса. Достоинством такого колеса можно считать то, что на колесо можно закрепить больше гравитонов, как вдоль оси, так и вдоль радиуса, а вместо одного колеса на общую ось можно «посадить» сразу несколько, например, 5-10 колёс, что значительно увеличит мощность, а заодно позволит со временем подсоединить еще не одну пару колёс.

Всем сомневающимся, что двигатель будет работать, сразу замечу, что для этого двигателя закон сохранения энергии не нужен, так как он изначально уже «заточен» для работы в режиме вечного двигателя. С самого начала работы на левой стороне транспортёра сильфоны растянуты, а справа — сжаты. Аппарат полностью готов к работе, его надо только погрузить в воду. Потенциальная энергия такого устройства в процессе работы практически не изменяется, а что касается кинетической энергии вращения, то она создается за счёт разности сил, действующих на гравитоны левой и правой стороны, и постоянно наращивается. И только подключение нагрузки или трение способно ограничить частоту вращения бесконечного элемента. При этом сила веса гравитонов обнуляется, а остаётся только сила Архимеда, которая действует только на одной стороне транспортёра.

Сила Архимеда и потенциальное поле этой силы есть, а вот замкнутого цикла нет, что и позволяет функционировать данному устройству. Сила Архимеда внизу транспортёра создается, действует, пока гравитон поднимается вверх, но исчезает, когда гравитон опускается. Работа всех сил Архимеда равна произведению суммы сил на число оборотов транспортёра, и умноженная на половину длины бесконечного элемента (высоты транспортёра). Именно эта работа превращается в кинетическую энергию устройства, которая затем передаётся в нагрузку на электрогенератор или какое-то механическое устройство.

Так как число оборотов может быть безконечным, то и получаемая этим устройством энергия может быть безконечной. Спорить можно только о выборе подходящих материалов для сильфонов, пневмоцентрали и соединительных трубок, массе грузов, в какой жидкости лучше устанавливать, сколько воздуха закачивать в пневмоцентраль, как ограничить растяжение сильфонов, чтобы они не порвались и дольше служили.

Вот тут возможны варианты. Например, груз можно разместить внутри сильфона, а сами сильфоны защитить цилиндрами или сетками, или перестроить транспортёр в колесо. Короче, простор для творчества огромный.

Двигатель Шарова обладает своими достоинствами и недостатками. Но тут важна, прежде всего, сама идея превратить силу Архимеда в источник механической энергии, а эту энергию можно легко превратить в электрическую подключением электрогенератора.

Из достоинств следует указать отсутствие сложных компонентов. Такой двигатель можно собрать на любом механическом заводе, даже в сельской мастерской. Или хорошо оборудованном гараже. При правильном выборе размеров транспортёра и гравитонов можно рассчитывать на получение достаточно большой мощности. Сам же транспортёр можно разместить в узком, но глубоком колодце с водой. При необходимости его оттуда легко будет достать.

К недостаткам можно отнести то, что при работе пневмоцентраль будет подвергаться изгибам, что со временем может привести к её разрушению. Это самый слабый узел этой конструкции. Так что к выбору материала для неё надо подходить как можно серьёзнее. Но и тут выбор богатый.

К этому же классу устройств можно отнести вечный двигатель Михаила Смеречанского. На рис.3 показана действующая модель этого двигателя.

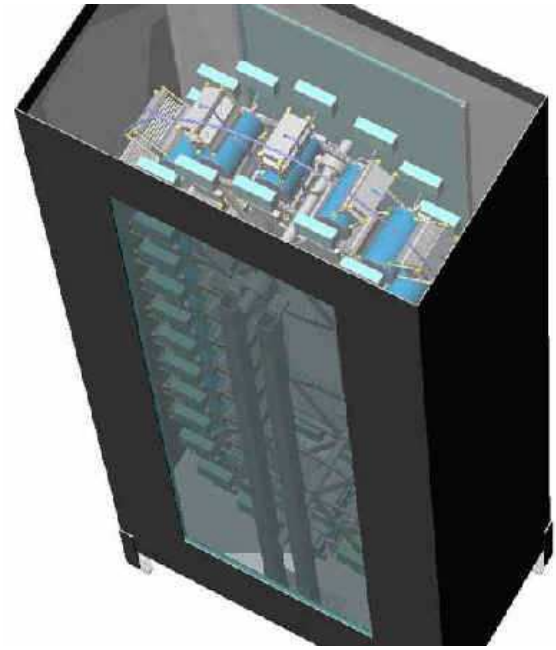

Рис.3.

В этом двигателе нет общей пневмоцентрали, зато объём каждого элемента за счет специальных конструктивных уловок увеличивается, когда он поднимается вверх и уменьшается, когда он двигается вниз. Машина рабочая. На рис.3 уменьшенная модель, которая показала способность к вращению. И это главное.

Но автора задолбали учёные бузотёры, которые не поняли откуда машина извлекает энергию, хотя и она погружается в воду с уже настроенными для работы гравитонами, а сила Архимеда на одной стороне транспортера больше, чем на другом.

Не может современная наука понять, что энергия может поступать из процесса, на который счётчик поставить не удаётся по техническим причинам. Розетка такой машине тоже не нужна. А это приводит в бешенство тех, кто хотел бы энергию Эфира продавать. Или обкладывать пользователей энергией Эфира налогами. Без этого некоторых чиновников прям в падучую бросает.

Недостатком этой машины является то, что объём поплавков в зависимости от направления движения меняется незначительно в процентном отношении по отношению к среднему объёму поплавка. Но и эта проблема тоже может быть решена умелыми конструкторскими уловками.

У М.Смеречанского поплавки двух вариантов. В одних предусматривается механическое изменение объёма поплавка с помощью силы тяжести внутреннего груза с помощью рычага (рис.4).

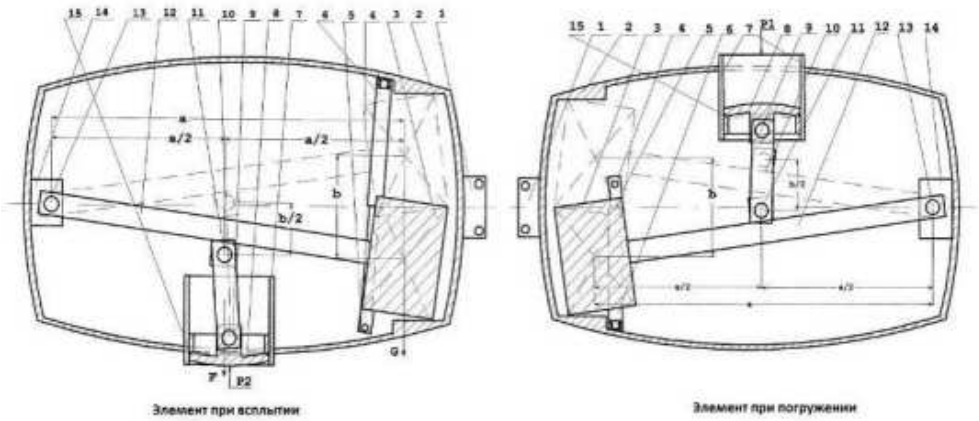

Рис.4.

В других поплавках объем поплавков изменяется с помощью магнитов. Пример поплавка с магнитами представлен на рисунке рис.5.

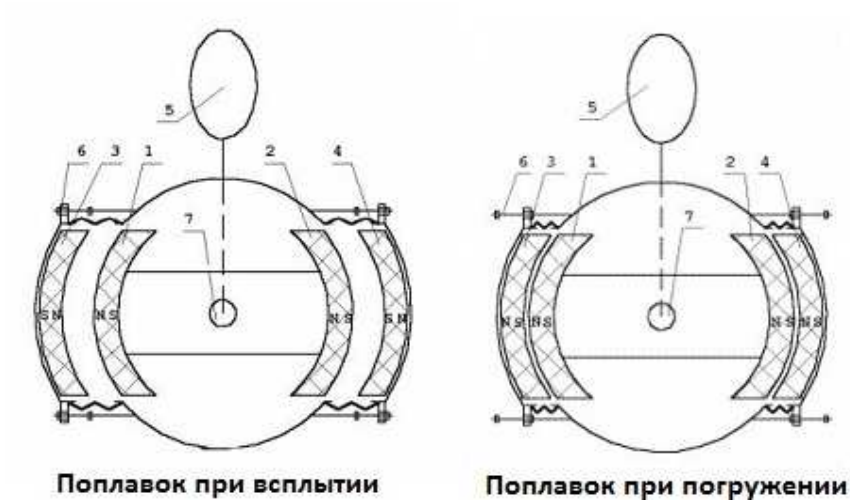

Рис.5.

В случае вечного двигателя М.Смеречанского возможны варианты изготовления поплавков. Для изменения объема поплавков в зависимости от направления движения можно внутри поплавка размещать груз и рычаги, можно использовать магниты, гидравлику, а для правильного их размещения внутри поплавка использовать вспомогательные поплавки или грузы, в том числе грузы встроенные непосредственно в сам поплавок.

Мной такие варианты уже предлагались в статье, посвященной вечному двигателю Смеречанского.

Что касается вечного вопроса «откуда устройство берет энергию», то можно привести те же самые аргументы, который я привел в случае с двигателем Ш.Шарова. Выдаваемая в нагрузку энергия равна произведению числа сделанных оборотов на полудлину непрерывного элемента, на число гравитонов и на «чистую» силу Архимеда каждого гравитона.

То есть. ту силу Архимеда, которая получается после получения разности сил Архимеда поднимающегося и опускающегося гравитона. И всё!

Поэтому мне непонятна позиция официальной науки, которая объявляет такие устройства лженаучными. И такие недостатки официальной науки должны решаться реорганизацией РАН. В РАН должны придти новые люди, у которых будет иное отношение к Эфиру. Как говорят в таких случаях, всё в руках Божьих.

Я, конечно, могу предположить, что понятие вечный двигатель научный работник (академик) и такой дилетант, как я, понимаем по-разному. Академик думает о том, что устройству

неоткуда черпать энергию, а лично я беру создаваемую в системе силу Архимеда и умножаю её на пройденное расстояние гравитона снизу кверху.

Поэтому у меня получается работающее на силе Архимеда устройство, а у академика устройство, которое работает в потенциальном поле тяготения Земли, в котором работа поля по замкнутой траектории равна нулю. Вот этот нуль он видит, а работу силы Архимеда не видит. Прям куриная слепота какая-то.

Архимедову силу академик не замечает, поэтому не понимает, почему устройство работает. А ведь она (сила Архимеда) «работает» не по замкнутому контуру. Она работает половину цикла. И ей ничего не мешает вращать бесконечный элемент с гравитонами до полной поломки устройства.

Раньше умельцы предлагали ставить простые ветровые колёса с вертикальной осью, закрывая при этом от ветра половину колеса. Еще во времена царя Хаммурапи такие ветрогенераторы делали. Без спрятанной одной половины колеса от ветра такой простой ветрогенератор не работает.

Любое колесо водяной мельницы работает по такому же принципу. И это ни у одного академика не вызывает отрыжки. А вот когда подводный транспортер, начинает вращаться без подвода энергии, то тут сразу какая-то истерика начинается.

Видимо академику надо, чтобы сила Архимеда была направлена горизонтально, а она, видите ли, вверх направлена.

Лично я думаю, что такие учёные льют воду на мельницу иностранного империализма и фашизма. И должны быть строго осуждены за пособничество врагам России. Но это шутка.

Суммарные силы тяжести гравитонов по обе стороны всегда равны. Поэтому силы тяжести вообще к вращению устройства никакого отношения не имеет. Только сила Архимеда. А как мы будем менять объём поплавка, силе Архимеда по барабану. Грузы играют исключительно вспомогательную роль, чтобы на одной стороне создавать силу Архимеда, а на другой её уничтожать.

Так что груз — это элемент управления силой Архимеда. И это управление осуществляется путем изменения объёма гравитона (поплавка). Важно, чтобы это изменение было в процентном отношении к минимальному объёму поплавка как можно больше.

В любом физическом виртуальном симуляторе типа программы «Живая физика» можно легко смоделировать вращение колеса, в котором будет использоваться сила Архимеда. Не обязательно ведь создавать некую силу, хотя силу тоже в нормальном симуляторе можно задать, а также задать условия её проявления и направления.

Сила Архимеда фактически уменьшает вес гравитона, что равноценно уменьшению массы. Вес, как мы знаем, пропорционален массе.

Поэтому в программе «Живая физика» можно указать, что масса гравитона, если он подымается, уменьшается на некий процент, а когда гравитон опускается, то его масса автоматически возвращается к исходному значению.

Что получаем в итоге? А то, что при вращении колеса по часовой стрелке общая масса гравитонов на левой стороне будет меньше суммарной массы гравитонов на правой стороне. Что и требовалось доказать.

Колесо получается с помощью силы Архимеда неуравновешенным. А это значит, что оно обречено вращаться. Тут даже и моделировать нет смысла. И так всё ясно, что нечистая сила помогает.

Поэтому я задаю вопрос к руководству РАН. Когда закончится бредовая политика по отношению к вечным двигателям, которые используют реально существующие силы, и которыми можно управлять практически без затрат энергии? Нам, что, халява не нужна? Очень даже нужна!

/*/

Теперь приступим к рассмотрению устройств, в которых сила Архимеда создается в результате подачи воздуха под самый нижний поплавок на одной стороне устройства. Тут тоже много копий было сломано, как сторонниками, так и противниками таких устройств.

Рис.6.

Такое устройство было запатентовано в ФРГ ещё в 1975 г. Следует упомянуть также и В.Ф.Маркелова (Рис.6), который фактически первый в России запатентовал ряд устройств, использующих энергию воды и воздуха.

Он предлагал свой метод получения энергии, но не исключал в ряде патентов и такой способ, какой изображен на рис.7.

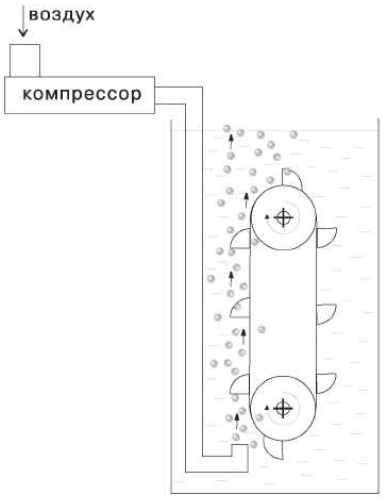

Рис. 3. Схема поплавкового генератора

Рис.7.

А в качестве доказательства работоспособности такого устройства он приводил свои рассчёты, которые отразил в рис.8.

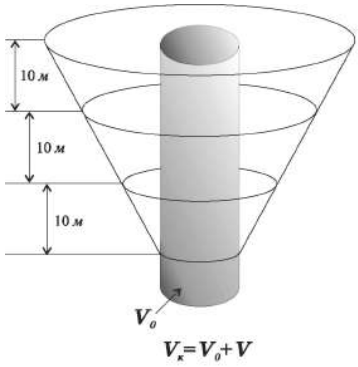

Рис. 2 b

Рис.8.

На этой схеме показано, что эффективность компрессорной системы тем выше, чем выше глубина погружения самого низкого элемента (поплавка). Работа компрессора тратится на преодоление веса цилиндрического столба воды, окрашенного серым цветом. А вот то, что остается внутри перевёрнутого конуса, но вне серого цилиндра, то это как раз энергия, которая пойдёт в нагрузку. Ясно, что мы имеем дело со сверхединичной установкой.

В последнее время в Интернете активно обсуждают генератор РОШ. Для дома эта фирма сделала генераторы в 10 кватт, а для некоторых покупателей поставила генераторы в 1 Мватт и выше. Цена только велика, за 1 кватт мощности ребята хотят 3 тысячи евро. Как при строительстве АЭС. Только АЭС надо строить лет 10, а собрать РОШ мощностью в 10 кватт можно за месяц. Затраты несопоставимы. Совсем акционеры РОШ с ума посходили. Или им эту цену сверху государственные бандиты установили. Похоже.

Многие любопытные и хитрые хотят добиться от фирмы раскрытия её секретов. А секретов-то и нет. В.Ф.Маркелов еще много лет назад указывал на повышение плавучести пузырьков воздуха, по мере подъёма их к поверхности пузырёк расширяется. Лично я провел рассчёт для адиабатического сжатия пузыря воздуха, закачку его в поплавок и изотермического расширения пузырька воздуха по мере подъёма поплавка. Получилась прибавка энергии от 10% и выше. Причём, чем больше был диаметр у погружного колеса, тем больше был выход дополнительной энергии. При диаметре колеса в 50 м прибавка получалась более 25%. А при 100 м — около 35%.

Вот как выглядит генератор РОШ (Рис.9)

Рис.9.

В нижней части рис.9 показана верхняя часть генератора, а внизу нижняя. По нижней части генератора виден механизм закачки воздуха в поплавок. Скорее всего, когда поплавок начинает проходить вокруг нижней звездочки, то происходит соединение трубки, подающей воздух с патрубком на поплавке. Затем, когда поплавок уже начинает подниматься, то в поплавок впрыскивается строго рассчитанная порция сжатого воздуха. Далее трубка отсоединяется от патрубка поплавка. И поплавок начинает подниматься. По мере подъёма поплавка (гравитона) закаченный воздух начинает расширяться, и когда достигает максимальной высоты, то поплавок оказывается полностью заполненным воздухом. Наверху поплавок переворачивается, воздух выходит сам, а поплавок начинает погружаться, чтобы опять внизу в него закачали новую порцию воздуха. Главное, что потерь воздуха в РОШ практически нет.

Спор вокруг генератора РОШ идет как обычно. Мол закачка воздуха с последующим подъемом его наверх не дает никакого выигрыша энергии. Но практика показывает, что генератор РОШ работает, всех сомневающихся РОШ отправляет ласково в эротическое путешествие, показывая всем желающим, что агрегат работает с выходом дополнительной энергии.

То, что на закачку воздуха под воду требуется меньше энергии, чем может совершить работы этот же воздух по мере подъёма на поверхность доказано теоретически мной, Маркеловым, а также другими исследователями.

Практика показывает, что закачка воздуха под воду трудна только в первый момент, а потом сопротивление воды закачиваемому воздуху резко снижает. По моим понятиям это связано с тем, что вода вместе с воздухом создают единый поток, где давление резко падает, воздух же поднимается вместе с водой вверх, а на его место приходит другая порция воздуха и т.д.

В уже созданном водно-воздушном потоке давление падает, поэтому закачка воздуха заметно облегчается. Энергии требуется уже в несколько раз меньше.

Фирма РОШ, скорее всего усовершенствовала процесс закачки воздуха. Это можно добиться хотя бы закруткой воздуха при «задуве» его в поплавок. В этом я вижу реализацию идей похожих на мои, которые я высказывал еще лет 10 тому назад. Не исключено, что для определения момента закачки воздуха в поплавок (гравитон) используется датчик Холла. И какой либо «скорострельный» насос или «шприц».

Чтобы это было наглядно, привожу два рисунка, на которых показан процесс подачи воздуха без завихрения и с завихрением. На рис.10 слева воздух подается компрессором без завихрения, а справа воздух вначале запускается в большую вихревую трубку или сферу, где воздух, смешиваясь с водой, закручивается, как это происходит в любой вихревой трубке.

В результате давление в вихревой трубке (сфере, амфоре, циклоне) резко падает, так что закачивать воздух под поплавок становится легко. А если завихрить воздух посильнее, то он начнёт засасывать новые порции уже без затрат энергии самостоятельно. Так что генератор в целом начнет практически всю вырабатываемую энергию отдавать в нагрузку, а не тратить часть на закачку воздуха.

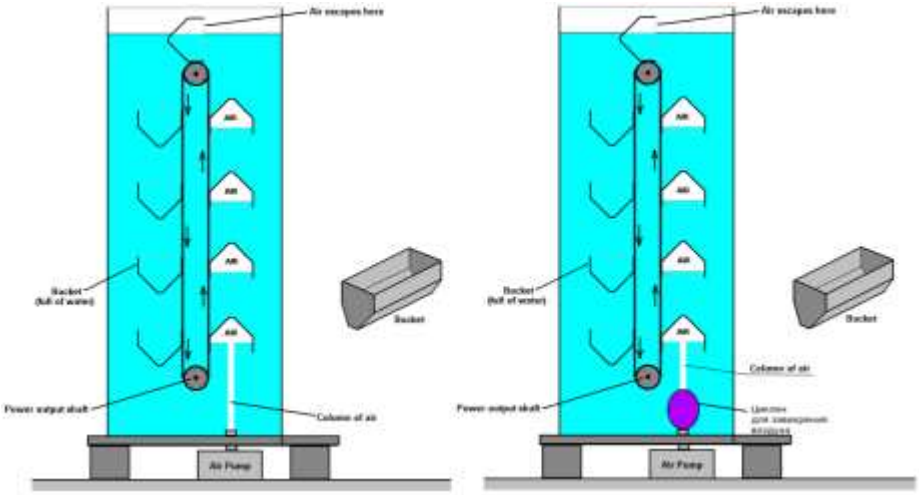

Рис.10 Слева без циклона, справа с циклоном

Так что относительно работоспособности генератора РОШ, его способности выдавать «лишнюю» энергию, у меня нет никакого сомнения. Он и без завихрителя воздуха прекрасно работает, а с завихрителем (циклоном) будет работать еще лучше. Если генератор полностью загерметизировать, то забор воздуха компрессором можно попытаться осуществлять прямо из верхней воздушной камеры. В результате давление воздуха в верхней камере резко упадёт, что сделает также работу генератора более эффективной.

Более 10 лет в одной из статей, посвященной подводным колёсам, мной были высказаны несколько идей, которые в наше время реализованы в том же генераторе РОШ. В частности один из вариантов подобной конструкции был предложен Маркеловым В.Ф, это поплавковый генератор

из его статьи. Поэтому при анализе работы подобных устройств родилась простая идея – сделать такой поплавковый генератор, в котором воздух, впрыскиваемый под (в) поплавок, использовался бы на все 100%, а не терялся бы при простой подачи воздуха под гравитоны (поплавки). Схематично идея отображена на рис.11.

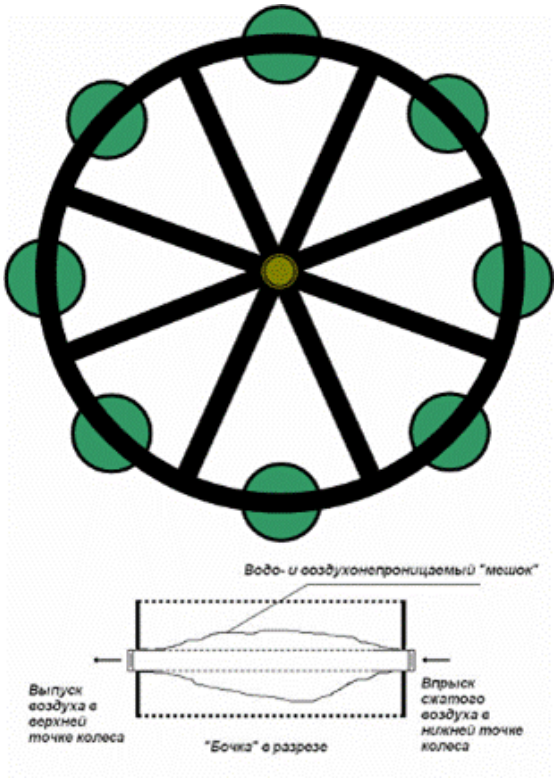

Рис.11.

Итак, берем два колеса и между ними равномерно горизонтально размещаем, желательно, парное количество бочек или цилиндров с емкостью на 200 и более литров. Изюминка в том, что бочка вся в отверстиях, что позволяет воде свободно втекать и вытекать из бочки, внутри бочки размещена по оси вращения толстая труба, также с большим количеством отверстий, труба окружена водо- и воздухонепроницаемым слабо эластичным мешком такого объема, что при наполнении мешка воздухом, он полностью мог бы заполнить пространство между центральной трубой и внутренними стенками бочки, а в торцы внутренней трубы следует установить клапаны, один для впрыскивания в мешок порции воздуха, а другой на противоположном конце для выпуска воздуха из мешка.

Тогда, создав систему управления, которая впрыскивала бы порцию воздуха в нижней точке колеса, и выпускала бы воздух из мешка при достижении бочки верхней точки колеса, мы бы получили бы при вращении колеса по часовой стрелке слева бочки с воздухом в мешках, который бы по мере подъема бочки увеличивался бы в объеме, увеличивая силу Архимеда, а все правые от оси вращения бочки опускались бы вниз уже практически без воздуха.

Значит, суммарная сила Архимеда всех левых бочек была бы больше нуля, а справа сила Архимеда была бы равна нулю. Наличие положительного момента вращения поддерживало бы вращение колеса до тех пор, пока бы продолжался впрыск воздуха в эластические мешки бочек в нижней точке колеса и выпуск его в верхней точке.

Работа компрессора для заполнения мешка в бочке будет меньше той работы, которую выполнит сила Архимеда при подъеме бочки в верхнюю точку колеса. Тем более нет необходимости наполнять мешок воздухом сразу на 100%, достаточно наполнить его на треть или наполовину, так как по мере подъема бочки давление воды будет падать, а объем воздуха в мешке, соответственно, увеличится.

Расчеты на основе известных газовых законов показывают, что если компрессию воздуха осуществлять в адиабатическом режиме, а расширяться он будет при подъёме по изотермическому закону, то имеем положительную разницу между затратами энергии на сжатие воздуха (газ) и работой сил Архимеда при подьеме этой порции газа, расширяющейся в изотермическом режиме, из глубины на поверхность (точнее от нижней точки колеса к верхней).

Увеличить выход полезной энергии можно также за счет того, чтобы брать воздух с температурой меньше, чем температура воды, т.к. за счет разницы температур воздуха и воды можно получить дополнительное расширение воздуха, когда он будет помещен в поплавок.

А если изолировать всю конструкцию от атмосферы, то можно получить дополнительный выигрыш за счет того, что при перекачивании воздуха из пространства над водой, в которую помещено колесо, в воздушный мешок поплавка, давление над поверхностью воды будет падать, значит мешки поплавка будут сильнее увеличиваться в объеме, что увеличит работу сил Архимеда.

С другой стороны уменьшение давления воды за счет снижения давления воздуха над ней снизит затраты на сжатие воздуха.

Т.е., имеем двойную выгоду, что, естественно, позволит больше снять «энергии» с такого водяного колеса. Остается обеспечить дополнительное охлаждение этого воздуха за счет какого либо природного холодильника и мы еще получаем выигрыш в «КПД» установки.

Специально нагревать воду в бассейне, где будет вращаться колесо, скорее всего, не потребуется, так как всякого рода потери, например на трение, будут подогревать воду в достаточной степени.

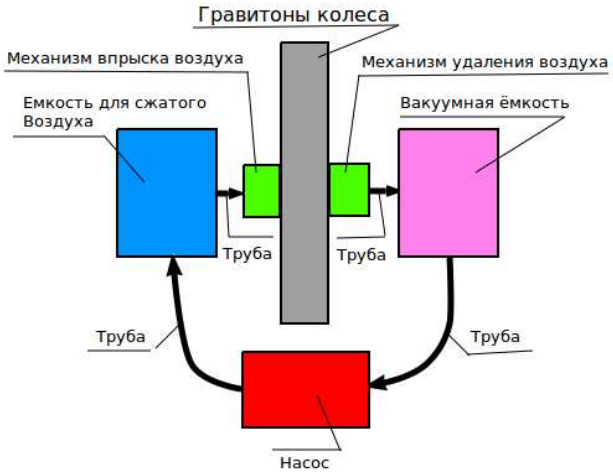

Рис.12.

На рис.12 показана система управления циркуляцией воздуха в подводном колесе. В предлагаемом мной устройстве колес два, между которыми закреплены гравитоны с слегка упругими емкостями для воздуха. По периметру каждого из колёс в виде полой трубы размещены емкости для сжатого воздуха с одной стороны и вакуумной ёмкости с другой стороны. Насос (их может быть несколько) перекачивает воздух из вакуумной камеры в камеру с сжатым воздуха. При вращении колеса в нижней точке колеса воздух из камеры с сжатым воздухом воздух будет впрыскивать в гравитон (мешок для воздуха) с помощью механизма впрыска воздуха. А когда гравитон поднимется на самый верх, то через механизм удаления воздуха мешок гравитона будет освобождён от воздуха.

То есть, предлагаемый кругооборот воздуха в подводном колесе очень похож на работу теплового насоса. Есть насос (компрессор), есть испаритель и конденсатор, а также дроссель. Этот режим позволяет по сути разделить процесс кругооборота воздуха и вращения колеса. Что характерно для такой организации процесса. Есть процесс создания областей с высоким и низким давлением, а есть процесс, который использует градиент давления. Точно также работает Эфир, когда создает области с повышенным и пониженным давлением. Получается, что работа теплового насоса копирует работу Эфира (по образу и подобию).

Таким образом, мы имеем сложную систему - гравитационно-поплавковый двигатель, объединённый с тепловым насосом или его аналогом - с явно положительным энергетическим эффектом, что позволит подключить, например, к такому колесу нагрузку в виде электрогенератора. И при правильно налаженной системе управления получить безтопливную электростанцию, способную работать не один десяток лет.

Что касается механизма управления впрыском и удаления воздуха, то можно предложить такую конструкцию. Располагаем внизу бочки массивный груз, а саму бочку закрепляем между колесами на специальных «подшипниках», которые одновременно будут выполнять роль клапана. Сжатый воздух будет храниться в одном из колес в специальной ёмкости (трубе), между которой и бочкой будет клапан для запуска воздуха в мешок, а на другом колесе будет клапан для выпуска воздуха из мешка в вакуумную секцию, которая в виде трубы будет установлена на другом колесе. Если одинаковые по диаметру отверстия в бочке и колесе будут располагаться не точно по центру трубы (торца бочки), но на одинаковой расстоянии от него, то совпадение этих отверстий в одном случае приведет к впрыску воздуха в мешок, и выделению воздуха из мешка в другом. Если правильно выбрать положение отверстий, то можно обеспечить впрыск воздуха точно в нижней позиции бочки и выпуск воздуха точно в верхней позиции относительно колес.

Воздух можно сразу выпускать в атмосферу, а вместо его компрессором закачивать в ёмкость со сжатым воздухом новые порции воздуха из атмосферы. Но лучше создать целиком замкнутую систему как на рис.10., когда в один конец трубы (мешка) воздух впрыскивается из резервуара с повышенным давлением, а удаление воздуха будет осуществляться в резервуар с пониженным давлением.

Можно использовать газ типа тех, что используют в холодильнике. И в этом случае мы получим самый настоящий тепловой насос, который будет выполнять механическую работу. Это как раз то, о чём мечтают все любители тепловых насосов — замкнуть выход со входом. Вот в таком варианте и происходит создание самодостаточной системы, где энергию расширения воздуха превращают в халявную энергию силы Архимеда.

Разность давления между воздушными резервуарами будет поддерживаться компрессором (насосом), перекачивающим воздух из резервуара с низким давлением в резервуар с высоким давлением. Так что работа компрессора будет тратиться на поддержание необходимого давления воздуха в резервуаре с высоким давлением, а впрыскиваться воздух в мешок и удаляться из мешка будет практически автоматически. А колесо, знай себе, будет вращаться.

Конструкцию насоса для перекачки воздуха можно найти в том же старом научно-техническом журнале, ЮТ, №11, 1990, стр 65, (рис.13).

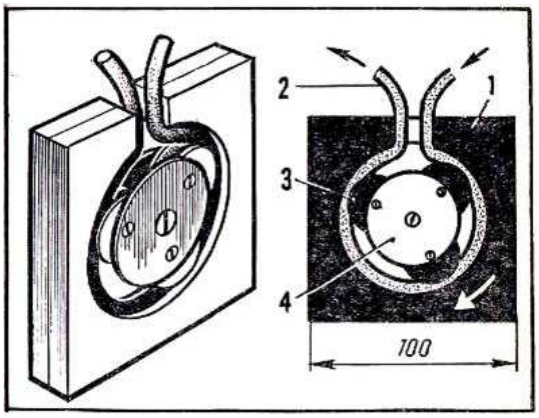

Рис.13.

Этот перистальтический насос, может быть обращен в двигатель. Если его крутить с помощью маломощного мотора, то он будет перекачивать воздух из одной емкости в другую. Что нам и надо. Учитывая, что в конструкции на рис.10. бочки будут вращаться, на оси одной или некоторых из них можно установить эти простые насосы. Конструкция насоса такова, что он может использоваться и в качестве пневматического двигателя.

/*/

А где гравитация? Сила Архимеда в водной среде для тел, имеющих плотность меньше плотности воды, как раз и является силой гравитации или её аналогом. Только она направлена в воде (жидкости) не к центру Земли, а от него. Поэтому воздух и наполненные воздухом гравитоны выдавливаются более высоким давлением окружающей среды (воды) из области высокого давления в область с низким давлением. Вакуум — великая сила.

/*/

Моё отношение к современной научной братве, которая «ставит палки в колёса» настоящими исследователям и изобретателям, которых не так уж много по всему миру, сильно ухудшилось после того, как я узнал, как повели так называемые учёные из европейского института во время и после демонстрации М.Йилдизом своего вечного магнитного двигателя.

Несмотря на то, что разработчик позволил несколько раз разобрать и собрать свой двигатель, изучить распределение магнитных полей, ни один учёный так и не смог понять и объяснить, почему работает этот замечательный магнитный мотор. Это указывает, что данные учёные такого понятия как Эфир не знают, а также не знают, что Эфир легко создает своими вихрями и потоками области с высоким и низким давлением. Причём области пониженного давления Эфир любит создавать чаще всего. А вот полная пустота так вести себя уже не сможет. Сплошная мертвечина.

Эту тайну знали Тесла, Шаубергер, Грей, Клём и множество других исследователей и изобретателей, которым зашоренные учёные нисколько не помогли, хотя Тесла, Шаубергер, например, пытались донести истину своими словами, но не понятными для официальной науки. Тесла говорил о радиантной энергии, Шаубергер говорил об имплозии. Такие понятия официальной науке были неизвестны. Тесла и Шаубергер говорили о силе сдавливающей с боков, а учёные видели перед собой только силы лобовые. Отсюда и непонимание. Получается, что официальная наука готовит биороботов, а для прорыва в неизвестное нужны свободные люди, у которых сознание не испорчено «общепринятыми» штампами и ценостями. Часто многие открыватели нового даже не имели должного образования. Ярким примером является жизнь Фарадея.

Банальный вопрос, почему учёные, сидящие на государственном бюджете, имеющие самую современную аппаратуру, занимающиеся созданием термоядерного реактора, который не будет работать, но не могут повторить Тестатику? Этот жалкий вечный двигатель, который явно работает на радиантной энергии, но ученые боятся даже сделать первый шаг. Сделать оружие массового поражения типа подлодки «Посейдон» - пожалуйста. А повторить Тестатику не получается. Например, в РАН научились регистрировать «гравитационные» волны, а какая нам от этого польза? Лучше бы расформировали лжеучёную комиссию. Или хоть название её сменили…

/*/

В этой статье было рассмотрено несколько вариантов погружных (в воду) колёс и транспортеров, которые с помощью природной, реальной, а главное халявной силы Архимеда, позволяет вырабатывать механическую энергию в бесконечных объёмах. В следующей статье будет сделана попытка доказать, что гравитационное колесо это не только миф о колесе Бесслера, но при правильном с ним обращении оно тоже сможет стать источником механической энергии. А заодно попытаемся объяснить, откуда такие колёса извлекают энергию. Так что продолжение следует...