

Подшипниковый двигатель и Эфир.

Двигатель с подшипниками состоит просто из небольшого подшипникового узла с возможностью радиальной передачи тока между внутренней и внешней дорожками для создания кругового движения.

Конструкция мотора предельно проста. Это всего лишь 2 обыкновенных подшипника, закрепленных на токопроводящей оси. При этом сама ось может свободно вращаться.



Рис.1.

Давайте подадим на эти подшипники постоянный или переменный ток. Возьмем переменное напряжение от трансформатора мощностью 160 Ватт. Включаем, пошел ток, но вращения нет. Нужно его (двигатель) подтолкнуть. Добавим мощности. Он даже разгоняется. Напряжение при этом очень маленькое. Всего навсего 1 Вольт. Это переменка. Чуть-чуть добавим. Опять скорость растет. Здесь не столько важно напряжение, сколько ток.

Все это напоминает работу простейшего униполярного двигателя. Рамка с электрическим током вращается в магнитном поле постоянного магнита, который находится внизу. Возникает вопрос: почему же работает подшипниковый двигатель, ведь никаких магнитных полей, воздействующих на вращающейся оси, рядом не наблюдается? Не считая магнитного поля земли, которая настолько ничтожно, что просто не может оказать никакого воздействия на двигатель. Этому мотору все равно, постоянный ток или переменный. Главное чтобы он был, и как можно больше. Ему все равно, в какую сторону вращаться. Это зависит лишь от того, в какую сторону вы его толкнули.

Начало всей этой истории с подшипниковым двигателем было положено открытием в ещё в 50-х годах Ж.Губером интересного эффекта. Подведении тока к рельсам, на колеса, соединенные токопроводящей осью, на колёсную пару начинает действовать некая сила. Она небольшая, возникает при движении и направлена всегда «по ходу» движения колес.

Теоретически объяснить открытый эффект (позднее получивший название в честь своего «первооткрывателя»: эффект Губера) не получалось. Нет правильного объяснения и сегодня. Сам Губер считал природу силы электродинамической, но не все оказалось так просто. Все известные силы (Ампера, Лоренца, силы от действия закона Ленца) должны были "работать" чуть иначе – отталкивать от «питания», тормозить колеса и пр.

Исследователи из России В. Косырев, В. Рябко и Н. Вельман, независимо от Ж.Губера, в 60-х годах прошлого века тоже работали над похожим экспериментом. В 1963 году они запатентовали самый простой электрический двигатель, состоящий из одного подшипника качения. Между внутренним и внешним кольцами подавался ток, и двигатель начинал работать, ускоряясь до тысячи об/мин.

Изобретатели объясняли работу двигателя таким способом: после электрического контакта металл между кольцом и шариком нагревается, расширяется и толкает его на более холодный участок кольца, где все и повторяется. Эта «тепловая» версия природы возникновения силы тоже не все объясняет. Например, материал, из которого изготовлены детали, должен иметь большое влияние, ввиду разных теплопроводных качеств, но этого влияния не наблюдается совсем.

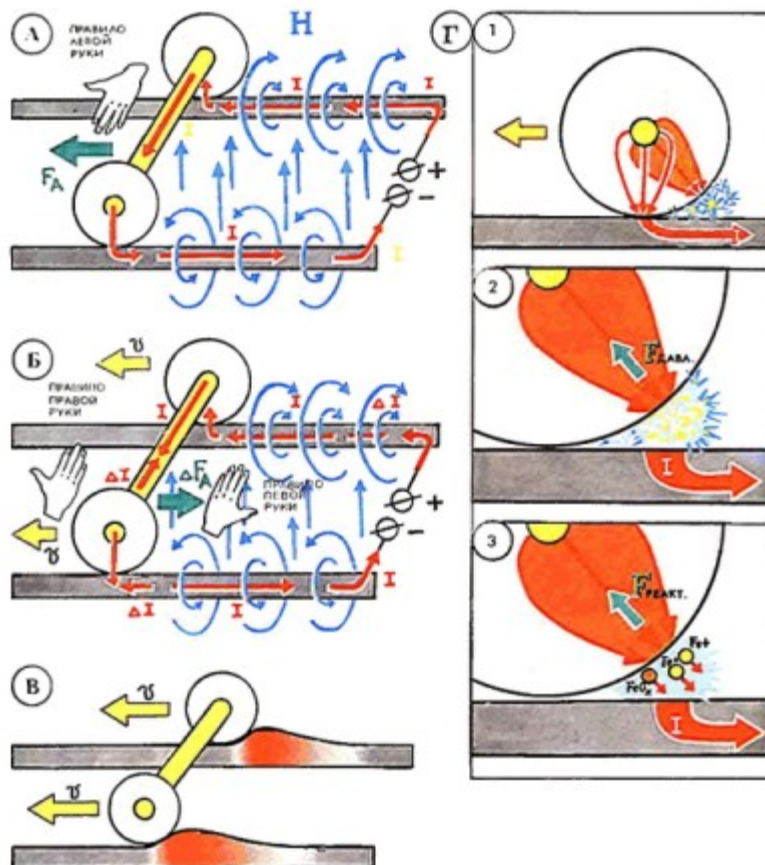


Рис2. Версии эффекта Губера.

До конца эффект Губера не объяснён. Есть только версии, которые правдоподобно и частично что-то объясняют, но остаются вопросы.

Лично мне кажется, что эффект Губера «не работает» в подшипниковом моторе, хотя бы потому, что в подшипниках не наблюдается искрение. Поэтому правильнее принцип работы подшипникового двигателя лучше назвать эффектом **Р.Мильроя**, который исследовал работу подшипникового двигателя в 1967 г.

Почему я так считаю? Есть различия в поведении вагонных пар и подшипникового двигателя. Вагонные колёса подталкиваются, похоже, ударными волнами, которые создают искры между колесом и рельсом. В вот в подшипниковом двигателе в подшипниках, как показал Игорь Белецкий, искры не возникают. Хотя я не исключаю, что несмотря на наличие искр у эффекта Губера есть что-то общее с эффектом Мильроя. Например, вращение оси колёсной пары связано с током по оси колёсной пары, просто Губер об этом не подумал.

Поэтому я не буду подвергать анализу эффект Губера, а ограничусь объяснением работы подшипникового двигателя, опираясь на свою модель Эфира, подчиняющегося уравнению (закону сохранения энергии) Даниила Бернулли.

Когда на внешние кольца подшипников подаётся ток, то его возможностей не хватает для вращения вала двигателя. Действует трение покоя, которое в десятки, если не в сотни раз больше трения качения. Но ток по валу проходит, подшипники греются, ибо шарики или ролики касаются колец практически нулевыми площадями. Плотность тока в этих точках огромная, поэтому и теплотери большие.

Но когда вал начинает вращаться, то трение покоя заменяется трением качения, шарики и ролики начинают вращаться, тепло равномерно распределяется по шарик и ролик, успевая даже остывать от касания к касанию с кольцами. Сопротивление току снижается, ток начинает течь по валу.

В связи с тем, что вал вращается, вокруг вала образуется эфирный вихрь, который у самой поверхности вала «состоит» из электрического тока, подаваемого в мотор. Как вокруг любого тока, вокруг вала начинает формироваться цилиндрическое по форме вихревое магнитное поле. Это поле поляризуется по такому показателю, как давление и градиент давления Эфира. У самого вала давление Эфира самое минимальное, но градиент давления самый большой. А градиент давления для такого магнитного поля — это тоже самое, что ускорение свободно падения и вес для гравитационного поля Земли.

Благодаря градиенту давления Эфира электрический ток прижимается к поверхности вала, к нему прижимается следующий слой Эфира и т. д. Итак, создаётся ситуация, когда вращающийся вокруг вала двигателя электрический ток, прижатый плотно окружающим Эфиром с более высоким давлением, вынужден вращать вал двигателя. Получается интересная картина — ток вдоль вала создаёт поляризованное по давлению магнитное поле, а вращающееся магнитное поле вращает вал. Возникает эффект саморазгона. Но в подшипниках и в воздухе есть трение, которое демпфирует вращение вала электродвигателя, в результате вал вначале быстро набирает обороты, а потом стабилизирует свою частоту вращения на некой величине, которая так или иначе связана с величиной трения.

По сути, подшипниковый двигатель является аналогом турбины Шаубергера, которая имеет винтовую форму, устанавливается во вращающийся быстрый поток воды, которым она сдавливается со всех сторон и вращается поэтому синхронно с вращающимся потоком. В результате одна такая небольшая турбина заменяет более солидные по размеру классические турбины. Виновато всё то же уравнение Даниила Бернулли.

Предполагая, что вал подшипникового двигателя вращается вращающимся потоком Эфира, предлагаю подавать ток (напряжение) не на подшипники, а на концы токопроводящей оси (вала). Схема примерно будет такая, как на рис.3.

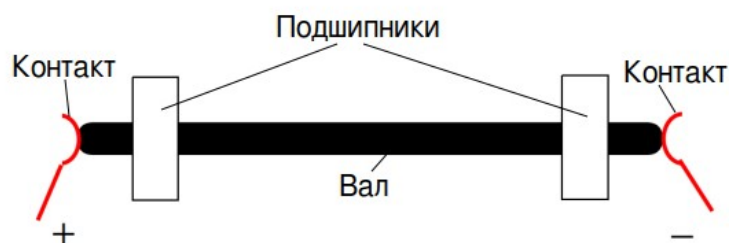


Рис.3.

Если у такого подшипникового двигателя, в котором подшипники будут только «держат» ось, вал завращается после первоначального толчка, то тогда мои предположения

верны. К сожалению, у меня нет возможности проверить эту идею. Так что дарю идею всем желающим за столбить за собой титул первооткрывателя.

Точно также для проверки эффекта Губера следует подавать ток не от рельс, а с торцов колесной пары. Тогда ток пойдёт исключительно вдоль оси, и таким образом ситуация сразу прояснится. Если ось будет вращаться быстрее, то это будет означать одно — вал между колесами будет вращать вихревое магнитное поле и электрический ток, вращающийся вокруг вала колесной пары. Так что нужны эксперименты.

Что касается практического использования подшипникового двигателя, то, например, такой двигатель может прекрасно работать в воде (Игорь Белецкий). Можно собрать миниатюрный двигатель, который можно поставить в любом месте. Что касается перегрева подшипников, то этого можно избежать подачей тока (питания) с торцов вала, как это впервые предложил Никола Тесла для своего динамо. В целом двигатель подкупает своей простотой, за которую ему можно будет простить небольшой КПД.

Таким образом подшипниковый двигатель является ещё одним доказательством существования Эфира. И автор статьи надеется, что эта истина сумеет покорить большую часть российских учёных. И тогда мы будем согреваться, летать к звёздам и т. д., используя простые, но эффективные эфирные и вакуумные импловивные технологии, порождающие поперечные силы, благодаря которым Вселенная обречена существовать вечно. И никакая тепловая смерть Вселенной не грозит. Только тогда инопланетяне пригласят нас на свои планеты и звездные системы. А пока с нами, размахивающими атомными и термоядерными бомбами, никто разговаривать не будет. Что тут сказать? Человечество ещё не выросло из детских штанишек.