

Танки грязи не боятся

Речь в статье в очередной раз пойдёт о различных типах центробежных и эфирных (электромагнитных) движителях, которые уже сегодня можно использовать в автомобилестроении, танкостроении, самолётостроении и ракетостроении. Но в данной статье я хотел бы показать, что центробежные инерционные движители более понятны и ничем не хуже электромагнитных.

Центробежные движители.

Многие знают, что такое центробежная сила, хотя многие из современных учёных, в том числе в звании академиков, признают центробежные силы за реальные. Когда человек вращает гайку на верёвочке вокруг своего пальца, то он ощущает силу, которая при этом возникает. Эта сила направлена вдоль верёвочки от пальца к гайке, натягивает верёвочку. А так как весь учёный мир признаёт третий закон Ньютона, то говорят, что первичной является центростремительная сила натяжения верёвочки, а центробежная сила является для неё парной.

И вроде бы до некоторых моментов правильно. Но где находится центростремительная сила, когда самолёт выполняет петлю Нестерова и огромная сила вдавливают лётчика в кресло самолёта. Часто при отсутствии специального костюма кровь у лётчика оттекает от головы и он теряет сознание, а иногда и жизнь.

При этом центростремительной силы уже нет, а есть сила, возникающая в кресле лётчика в том месте, где он сидит на кресле. И я даже не знаю, как теперь следует назвать эту парную силу. Нерв там проходит седалищный, значит и силу можно назвать седалищной. Пусть так и будет.

А что будет если космонавт вылетит через иллюминатор из кабины своего космического корабля, если корабль совершит резкий разворот? Иллюминаторной? Второй силой тут даже и не пахнет. Значит в чистых условиях центробежная сила, как любая сила инерции является непарной.

О природе сил инерции я подробно рассуждал в статье, посвященной природе инерции. И показал, что изменение скорости вещественного тела приводит к воздействию на его атомы потока Эфира, который всегда присутствует в любом вещественном теле, и при изменении скорости вещества продолжает двигаться в прежнем направлении с прежней скоростью.

Согласно законам пограничного слоя между старым потоком Эфира и новым положением вещества локально вокруг атомов вещества возникает градиенты скорости, которые согласно уравнению Даниила Бернулли создают градиент давления. Эти локальные градиенты давления порождают огромное количество сил, небольших по модулю, но их число равно числу атомов в данном веществе. Поэтому в сумме возникает огромная сила инерции, которую каждый, уверен, хоть раз в жизни ощутил на себе, падая с велосипеда, наклоняясь вперёд или назад, когда человек стоит в автобусе, а у водителя нет должных навыков вождения автобуса. Эту силу можно вычислить по формуле $F = -\text{grad}(p) \cdot V$, где p — давление Эфира, а V — объём вещественного тела. Закон этот называется законом выдавливания Букова-Архимеда. Архимед впервые его открыл, а Буков впервые его так назвал.

Я уже неоднократно показывал разницу проявления законов эфиродинамики, с одной стороны, и аэродинамики и гидродинамики, с другой стороны. Дело в том, что потоки

воздуха и воды не могут проникнуть внутрь вещественных тел. Поэтому градиенты давления и скорости между окружающей средой и вещественным телом формируются на поверхности вещественных тел. А вот при «обдувании» вещества со стороны Эфира Эфир, составляющий 99,9...9% от объёма любого вещества, продувает вещественное тело насквозь. Поэтому с поверхностью вещественного тела Эфир взаимодействует слабо, но он мощно взаимодействует с атомами, из которых состоит любое вещественное тело. И законы пограничного слоя между вещественным телом и эфирным потоком проявляются именно на каждом атоме. На каждом атоме может быть небольшой по величине градиент давления Эфира, но суммарно, по всем атомам вещественного тела, сумма сил может составить серьёзную величину. И от этих сил инерции спрятаться невозможно, тогда как от воздействия потоков в воздухе или воде можно закрыться вещественным щитом, и тем самым избежать разрушения. От эфирных потоков защититься практически невозможно, если только в будущем люди не научатся отклонять эфирные потоки с помощью мощных магнитных и электрических полей. Например, электромагнитный поток отражается от замкнутого витка из проводника, создав из замкнутого проводника замкнутую плоскую бифилярную катушку, можно получить такой отражатель.

Системы, в которых используются центробежные силы, являются эфирными системами. Они ничем не хуже, чем системы электромагнитные. Думаю, что аэродинамические и гидродинамические системы в определённой степени опираются на закономерности эфирных потоков и вихрей, просто возникающие от эфирных потоком меньше, чем силы аэродинамические и гидродинамические.

Центробежная сила появляется в любой системе, где рабочее тело движется по кривой траектории. А.Эйнштейн, похоже на уровне интуиции понимал, что силы инерции как-то связаны с кривизной траектории вещественных тел, но отвергнув Эфир, он решил искривлять пространство-время и таким образом создавать эквипотенциальные поверхности в нём, на которых, по его мнению, должны располагаться траектории вещественных тел.

Вариантов центробежных движителей, а точнее центробежных инерцоидов, можно привести большое множество. В этом устройстве рабочее тело, создающее центробежную силу, движется во кривой так, что преимущественно с одной стороны оно подходит ближе к оси вращения некоего ротора, функция которого состоит в удержании и подталкивании данного тела, а с другой стороны рабочее тело слегка отодвигается от оси вращения.

В результате, в первой позиции центробежная сила меньше, чем во второй позиции. В остальных позициях вдоль траектории в 360 градусов модуль центробежных сил по горизонтали имеет некое среднее значение между первым и вторым значением. А направление этих сил образуют некий веер сил, сумма которых вдоль всей траектории, полученная в виде интеграла по некому направлению и деленный на 360 градусов, точнее на 2π радиан, позволяют получить некую среднюю силу, которую можно считать за среднюю центробежную силу в расчёте за один период обращения шарика вокруг вала ротора.

Но можно грубо оценить эту среднюю тягу в горизонтальном направлении в виде примерной величины, взяв разность между минимальной и максимальной центробежными силами, которые можно получить при вращении шарика (рабочего тела) вдоль окружности в 360 градусов.

На рис.1. показан примерный вид такого инерцоида. Состоит из статора, который можно крепить на электродвигатель, и ротора, назначение которого состоит в удержании шариков (роликов) при вращении ротора валом, проходящем по центру ротора. Шариков, размещённых в специальных посадочных местах, допускающих смещение шариков или роликов вдоль радиуса на радиус шарика или ротора.

Красная стрелка показывает направление тяги.

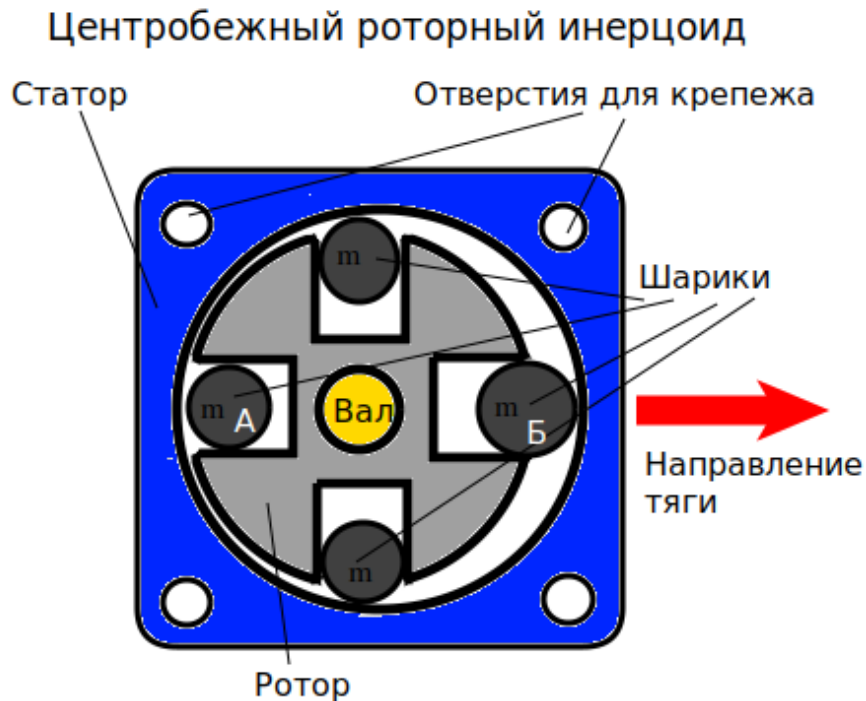


Рис.1.

Использовать ролики эффективнее, так как даже у ролика, у которого одинаковый с шариком радиус, больше в полтора раза масса. Кроме того, ролик можно взять любой длины, чего нельзя сделать с шариком. У длинных роликов можно концам придать форму полушария, чтобы снизить трение ролика о боковые стенки статора.

Можно собрать ротор из нескольких «слоёв». Тогда мощность, а точнее тяга, возрастёт соответственно числу «слоёв». Необходимости в этом особой нет, так как даже инерцоид в один слой позволяет получить огромную тягу.

При вращении ротора, шарики (ролики) создают центробежные силы, которые будут тянуть весь инерцоид туда, где сумма сил будет максимальной. На рис.1 предполагается, что число шариков равно 4. Но количество шариков может быть и 8 и 12. Количество шариков может быть любым, как чётным, так и нечетным. Чем больше шариков, тем выше тяга. А для отдельного шарика (ролика) сила тяги будет определяться по известной формуле механики. Чем больше шариков, тем при прочих равных условиях больше итоговая тяга. В правой половине примерно средняя центробежная сила по горизонтали равна

$$F_B = (2/\pi)m\omega^2 R_B,$$

m — масса шарика (ролика), ω — угловая скорость ротора в рад/сек, расстояние от центра шарика (ротора) от оси вала, а $2/\pi$ (**0.637**) — коэффициент, позволяющий рассчитать среднюю за период тягу..

Примерно также вычисляется средняя по горизонтали центробежная сила, направленная влево.

$$F_A = (2/\pi)m\omega^2 R_A$$

Есть и другая формула, для вычисления центробежной силы, но в данном случае нам лучше использовать эту, так как по ней видно, что тягу грубо можно оценить теоретическим путём, как разность центробежных сил между точками **А** и **Б**. Получаем среднюю величину центробежной тяги по такой формуле

$$F_{цт} = 0.637 m \omega^2 (R_B - R_A).$$

По сути, разница $R_B - R_A$ равна радиусу шарика или ролика. Чем меньше эта разница, тем точнее формула для вычисления тяги. Поэтому вместо крупных шариков или роликов можно взять много шариков и роликов, но с радиусом в несколько раз меньше, чтобы их суммарная масса была равна или больше массы указанных в схеме шариков (роликов). Если уменьшить радиус шариков в два раза, то придётся вместо одного большого шарика устанавливать в 16 раз больше шариков мелких. При замене роликов большого радиуса на ролики меньшего радиуса придётся вместо одного большого ролика ставить 8 маленьких. При этом мы компенсируем как уменьшение массы в расчёте на один шарик или ролик, так и уменьшение разницы $R_B - R_A$.

Но можно уменьшение радиуса шариков компенсировать выбором более тяжёлого металла вместо стали, например, обеднённого урана или вольфрама. Или увеличить частоту вращения мотора, если взять более быстроходный мотор. Увеличение частоты вращения мотора в полтора раза легко увеличит тягу более чем в два раза. То есть, придётся тягу подгонять под значение, которое необходимо в конкретной конструкции.

Формула приближительная, ошибка может достигать нескольких процентов, но её точности достаточно, чтобы оценить среднюю величину пульсирующей тяги. Видим, что тяга центробежной инерции прямо пропорциональна массе шарика (ролика), прямо пропорциональна разности радиусов от оси вращения и прямо пропорциональна квадрату угловой скорости ротора в рад/сек. Это означает, что изменяя частоту вращения ротора инерцоида можно всегда получить нужную нам тягу. Причём, этот параметр самый важный, так как от него тяга зависит квадратично.

Суммарная тяга зависит от числа шариков, но можно поступить проще, учитывать суммарную массу всех шариков (роликов). Так что в формуле под m можно понимать сумму масс всех шариков (роликов).

Конечно, формула требует корректировки и точное значение тяги может быть получено путём интегрирования центробежных сил вдоль всей окружности для всех шариков (роторов).

Такие инерцоиды можно использовать и в качестве гравитационного усилителя мощности. Для этого надо посадить такой инерцоид на вал мотора, и на этот же вал посадить генератор электроэнергии. В зависимости от частоты вращения вала мы получим некоторую добавку к мощности мотора. Эта добавка может составлять несколько мощностей электромотора. Такой усилитель мощности функционально ничем не будет отличаться от двигателя Амарасингама.

На основе данного движителя, точнее двух движителей, и электромотора можно собрать универсальный тяговый узел, с помощью которого можно заменять привычные всем электромоторы, которые ставят на транспорте на колёса. Таким образом можно построить суда и подводные лодки без винтов, самолёты без пропеллеров и турбореактивных двигателей, летающие платформы, дирижабли без пропеллеров.

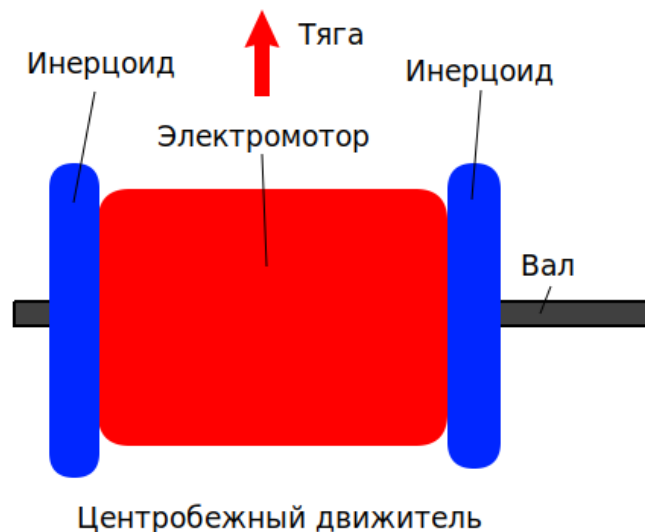


Рис.2.

Предположим, что суммарная масса шариков или роликов $m=40$ кг (каждый шарик или ролик по 10 кг), $\omega=6,28*60$ рад/сек = 376,8 рад/сек, $\omega^2 = 141978,24$, $R_B-R_A = 0,05$ м, $F_{цб} = 180$ тонн. И это только тяга одного из движителей, а их два. Полная тяга составит 360 тонн.

В качестве материала для шаров «взят» металл плотнее стали, но менее плотный, чем вольфрам.

Прошу учесть, что тяга вычислена по приблизительным данным, но близким к реальности. А что такое 360 тонн? Вес тяжёлого танка составляет от 50 до 70 тонн. То есть всего 1 мотор небольшой мощности с двумя движителями преспокойно будет тянуть цельный танк хоть по асфальтовой дороге, хоть по грунтовке, хоть по болоту и даже по воздуху. Невероятно? Возможно.

Вращение электромотором двух движителей не потребует больших затрат электроэнергии, так как центробежная сила появляется по доброте Эфира. Это сила инерции, на создание которых важно только движение рабочего тела по окружности. Любой электродвигатель на холостом ходу затрачивает очень мало энергии, только на трение. В данном центробежном роторном движителе мотор будет работать практически на холостом ходу.

В таком танке гусеницы могут быть заменены на металлические прочные, но легкие колеса. Или их преспокойно можно обути в колеса с шинами. Например, по 4 колеса с каждой стороны. Можно, вообще, сделать танки без колёс. Тогда трение, а точнее сила зацепления гусеницами поверхности земли будет заменена на силу трения качения, которая в сотни раз меньше. А так как, по сути, колеса не будут отталкиваться от земли, они будут служить только для опоры на грунт. Толкать же танк вперёд будет эфирная центробежная сила огромной величины. Если тяга в 360 тонн будет великовата, то можно разработать для танка персональный движитель, адекватный его весу (массе). Минимум таких движков должно быть два, один будет толкать левую половину танка, а второй — правую. Изменяя тягу по каждому движителю, можно поворачивать танк на любой угол влево или вправо.

Что мы имеем? Электромотор, на длинном валу которого непосредственно на корпусе электродвигателя закреплены два инерцоида центробежного барабанного типа. Тяги этих инерцоидов должны быть направлены в одном направлении. Например, горизонтально или вертикально. Но можно сам мотор закрепить на вспомогательном кронштейне так, что его можно будет поворачивать и посредством этого менять направление тяги. Например, с горизонтального на вертикальное и обратно.

Пример, устанавливаем движитель на летающую тарелку. При взлёте или посадке тягу направляем вверх. В космосе перенаправляем тягу туда, куда летим.

Поставим на танк ещё и электрогенератор, где будет использоваться движители данной конструкции, получим танк, которому не нужно будет топливо — бензин или солярка. Да и не надо для передвижения танка по полю боя мотора (генератора) в **1000** кватт. Достаточно будет несколько сот кватт. Возможно, и меньше.

Направив тягу вверх или под углом у горизонту, мы получим летающий танк или НЛО. Вот так просто получается летающая военная машина высокой маневренности, танк и летающий дрон в одном флаконе.

Для уравнивания танка при стрельбе следует передавать управление ИИ, чтобы он вовремя включал движители, чтобы танк оставался во время и после стрельбы на одном месте. Да и не нужна летающему танку огромная пушка.

На правую часть вала этого центробежного движителя можно посадить электрогенератор. И использовать такой движитель в качестве генератора энергии. А чтобы возникающая при этом тяга не мешала, то можно поставить рядом два таких генератора, направления тяговых импульсов которых будут направлены в противоположных направлениях. Вот примерный вид генератора энергии:

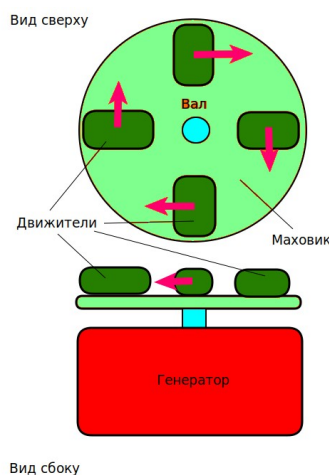


Рис.3.

Вид сбоку показывает, что генератор состоит из собственно генератора, в качестве которого можно использовать стандартный генератор, и маховика на валу генератора. На маховике установлены 4 движителя, конструктивно близких тому, что показан на рис.2. Естественно, первый запуск генератора следует осуществить от сети или аккумулятора, а потом можно будет перевести всё на самозапитку.

Движители, получая электроэнергию от электрогенератора, будут формировать тягу, создавая момент вращения вала электрогенератора. Генератор будет вырабатывать электроэнергию. Причём энергии для питания движителей потребуется гораздо меньше той, что будет вырабатывать электрогенератор.

Такой электрогенератор будет круче вечного двигателя Андрея Ермолы. И любого двигателя, в котором используется прецессия.

Выше был приведён расчёт суммарной тяги всего одного движителя, а в данном генераторе предполагается установка 4-х таких движителей. Думаю, что суммарная тяга в **200** и более тонн будет излишней. Придется для электрогенератора разрабатывать движитель с другими параметрами.

Вечный двигатель получается, скажут мне критики. Не вечный, а даровый. Чем быстрее будут вращаться роторы в движителях, тем больше будет тяга. Через механизм создания центробежной силы нужная энергия будет поступать из Эфира. Просто пришла пора использовать силы инерции по полной, а не считать их фиктивными.

Теперь внимательно посмотрим на рис.1. Если центр вала ротора совместим с центром статора, то тяга станет равной нулю независимо от угловой скорости вращения ротора. Если мы теперь опустим вал ниже центра статора, то появится сила, направленная вверх. Если поднимем вал выше центра статора, то появится сила, направленная вниз. Если теперь из центра статора сдвинуть вал вправо, то появится тяга, направленная влево.

Таким образом мы нашли способ не только управлять величиной тяги по выбранному направлению. Но и направлением этой тяги. Естественно, потребуется соответствующая доработка узла, управляющего положением вала ротора и его крепкой фиксацией после выбора направления. Но такой простой способ управления величиной и направлением тяги позволяет надеяться, что уже в ближайшем будущем можно все виды транспорта перевести на новый тип движителей. Одновременно у таких видов транспорта появится электрогенератор довольно большой мощности, что позволит весь транспорт на Земле сделать безтопливным.

Получается, что движитель, подобный изображенному на рис.1, необходимо снабдить «коробкой передач», чтобы иметь возможность изменять направление центробежной (эфирной) тяги.

Тут ещё появляется интересная особенность генератора. Заменим в генераторе электрогенератор на электродвигатель (рис.4). Получаем аналог тарелки Оттиса Карра.

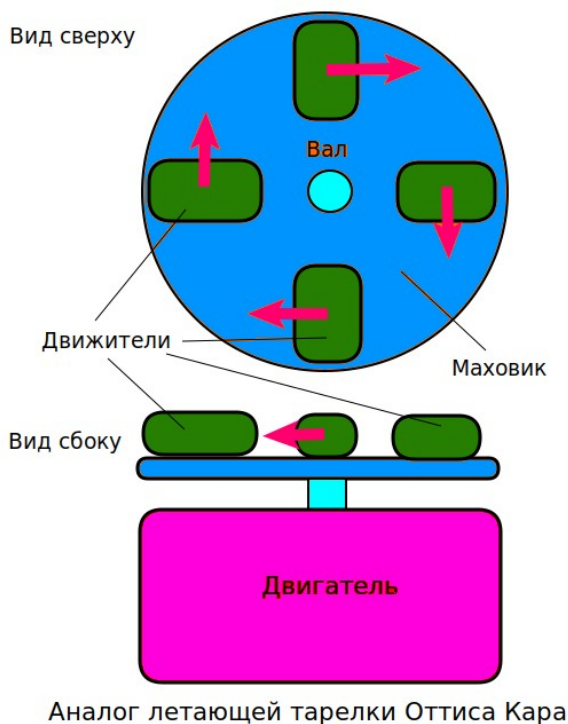


Рис.4

А это означает, что принудительно вращая голубой маховик с вращающимися движителями зелёного цвета, можно создать тягу, направленную вверх, вдоль вала двигателя. Важно, чтобы вращение валов электромоторов движителей на маховике совпадало с направлением вращения синего маховика. Какой по величине будет эта тяга, пока трудно

сказать. Нужны исследования. При положительном результате можно попытаться построить несколько вариантов летающих тарелок и научиться ими управлять.

Подводим итог. Простой по конструкции инерциод барабанного типа позволяет создать универсальные электромеханические центробежные эфирные двигатели, с помощью которых можно заменить широко применяемые электромоторы. На их основе можно строить летающие танки без гусениц; корабли, подводные лодки и корабли на подводных крыльях без винтов; самолёты без крыльев. А также создавать летающие тарелки и более объёмные космические корабли. Не говоря о целой стае дронов, как летающих в атмосфере, ползающих по поверхности земли, плавающих по поверхности морей и океанов и глубоко под водой, а также прогрызающих под землёй туннели, по которым можно будет пустить поезда и машины.

Уже завтра можно установить такие генераторы тяги на современные реактивные самолёты, и можно будет при необходимости резко изменять скорость полёта до десятков Махов. То есть, начинать следует с малого. Вначале на существующих средствах транспорта установить небольшие центробежные двигатели с целью ускорения их движения, а потом, получив богатый опыт, постепенно начать выпускать новые виды транспорта с новыми двигателями и безтопливными генераторами.

Предлагаемые мной электрогенераторы можно масштабировать, увеличить в размерах и в мощности. И строить на их основе безтопливные электростанции, в которых будет работать центробежная сила. Таким электростанциям даже гравитация не нужна. Они одинаково хорошо будут вырабатывать электроэнергию на Земле, Луне, Марсе, Венере или Меркурии, не говоря о спутниках Сатурна и Юпитера. Такие системы могут вырабатывать электроэнергию в полной невесомости на космических кораблях, летящих к другим звездным системам.

Я предложил, кто не слушал или не прочитал, тот многое потерял. Идею отдаю даром всем желающим и не очень. Не утверждаю, что создать реально такие двигатели легко, возможно, придётся преодолеть массу технических трудностей, ещё нам неизвестных. Например, не исключены заклинивания. Нельзя исключать, что тяга, создаваемая центробежным инерциодом будет разрывать этот инерциод как тузик грелку. Но возможность создания тяги в сотни тонн с помощью небольшого электромотора с двумя накладками по торцам, побуждает меня в очередной раз напомнить человечеству, что Эфир способен дать нам всё, что мы у него попросим.

И лично я не понимаю, почему раньше никому их сильных мира сего не приходила в голову эта простая идея. Видимо, к власти приходят люди, которые плохо знают физику, живущими так называемыми прошлыми ценностями. Которые всегда готовятся к прошедшей войне, не замечая, что мир быстро меняется. И то, что было важно 200 лет назад, становится не нужным, и даже вредным и опасным в наше время.

Мало того, эта идея была реализована «простыми» гражданами РФ, которые предлагали подобные идеи высшему руководству РФ. Но руководство РФ, с подачи очень грамотных советников, посчитало созданные на этих эфирных принципах машинки всего лишь виртуальной реальностью и научными заблуждениями. Судьба Бертенева - наглядный пример, собрал машинку, бегала как зверь, но не понравилась научному консультанту. Мол, это лженаука и видеофейк. Этого не может быть, потому что не может быть никогда.

Хотелось немного отойти от темы статьи, и обратить внимание на один способ выработки энергии, на который обратил внимание много лет назад **один гениальный инженер**. Он заметил, что станина станков, у которых маховики вращались с некоторым дисбалансом, сильно вибрировали. И когда он подсчитал энергию этих колебаний, то она оказалась во много раз больше энергии, которая тратилась на вращение разбалансированного маховика. Опираясь на его замечание, я предлагаю создать вибрационный генератор энергии.

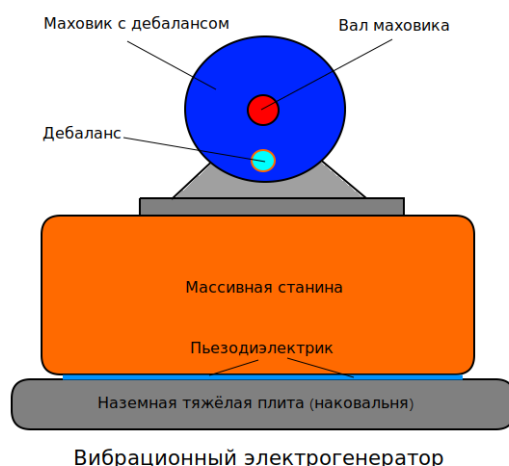


Рис.5.

У данного электрогенератора наверху закреплён электромотор с двумя маховиками с дебалансами, эти дебалансы размещены на маховиках одинаковым образом. Т.е., если дебаланс на переднем маховике расположен внизу, то на противоположном маховике дебаланс тоже должен располагаться внизу, чтобы при вращении мотора оба маховика формировали идентичные по времени и пространству колебания.

Эти колебания будут передаваться на массивную станину, играющую роль тяжёлого молота или молотка, а уже с неё колебания будут передаваться на пьезокерамическую твердую и прочную плёнку, ниже которой должна быть расположена тяжёлая плита, играющая роль наковальни.

Электроэнергия будет сниматься с пьезокерамической плёнки. Мне кажется, такой вариант генерации энергии будет лучше, чем те, которые используют в местах массовых проходов людей или с помощью специальных сборщиков вибрации на автомобильных дорогах.

Современные способы сбора вибраций не позволяют получить стабильный и мощный поток электроэнергии. А то, что предлагается мной, позволит получать электроэнергию в виде стабильного потока, мощностью которого легко управлять. Например, изменением угловой скорости вращения электромотора. Чем выше частота колебаний, тем больше энергии будет создаваться. Если при этом войти в резонанс с собственными колебаниями массивной станины, то выход энергии резко возрастет. Точно на резонанс выходить не надо, но подойти близко к нему не помешает.

Мощность, которая будет сниматься с пьезодиэлектрической плёнки, будет выше мощности электродвигателя, который будет вращать маховики с дебалансами. Для многих это покажется опять вечным двигателем. Но ничего таинственного тут нет. Просто энергия извлекается из Эфира посредством создания центробежных сил, носящих периодический (гармонический) характер. На создание центробежной силы энергия нами не тратится, а энергия в пьезодиэлектрике вырабатывается и достаётся нам почти даром. Примерно так работают устройства Вилко Милковича.

Этот генератор будет аналогом гидроударных генераторов Марухина-Кутьенкова. Только в их генераторах молотком является вода, в трубе с которой создаются незатухающие колебания, а в качестве наковальни служит внутренняя поверхность специально сконструированной трубы. Пьезодиэлектрик нанесён тонким слоем на внутреннюю поверхность этой трубы. Снимаемая с пьезодиэлектрика электроэнергия преобразуется с помощью специального электронного устройства в электрический ток с напряжением в 220 в и частотой в 50 гц. Генератор в 20 кватт имеет размеры пивной алюминиевой банки.

Представленных данных, уверен, достаточно, чтобы показать, что роторные центробежные инерцоиды могут использоваться в качестве движителей, создающих огромные тяги, позволяющих оснащать ими летающие тарелки, тяжёлые танки, грузовые автомобили и т. д. Энергетический и транспортный кризис человечеству не грозит.

Электромагнитные движители.

Как я показывал в других статьях, эфирные движители могут быть механическими, использующие центробежные силы (инерцоиды), струйными, которые используют эффект Магнуса, а также электромагнитными, которые используют эффект Магнуса для эфирных потоков.

Суть этого электромагнитного феномена состоит в том, что скрещиваются под прямым углом магнитное и электрическое поля. На пересечении силовых линий магнитного и электрического поля создаются высокие градиенты давления Эфира, направленные все в одну сторону. Значение градиента давления оказываются прямо пропорциональным векторному произведению напряжённости электрического поля на напряжённость магнитного поля, то есть, вектору Умова-Пойтнинга. Направление этих сил или тяг определяется по правилу левой руки. Например, вот как это реализуется в электрическом моторе:

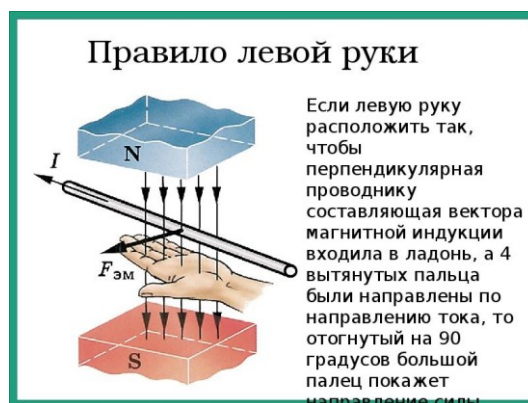


Рис.6.

То есть, при взаимодействии магнитного поля постоянного магнита и вихревого магнитного поля, создаваемого проводником с током, возникает сила, имеющая направление, которое можно определить по правилу левой руки. Эта сила не имеет силы противодействия. Она нарушает третий закон Ньютона.

Вектор Умова-Пойтнинга позволяет свету перемещаться по всей Вселенной. Не теряя при этом свою энергию. Ну разве чуть-чуть краснеет.

Похоже, что третий закон Ньютона неверен, так как если сила равна противосиле, то на тело в таком случае действует нулевая сила. И тело будет либо находиться в покое, либо двигаться прямолинейно и равномерно. На этот момент обращает в одной из своих книг Гулия, известный изобретатель супермаховика.

При взаимодействии постоянного магнитного поля и вихревого магнитного поля происходит изменение структуры силовых линий. Силовые линии не только уплотняются с одной стороны проводника с током, но и разряжаются по другую сторону проводника с током. В области проводника с током формируется градиент давления Эфира, благодаря которому создается сила Фэм. Эта сила вычисляется по формуле $F_{эм} = B \cdot I \cdot L$. Где B — это напряжённость магнитного поля постоянного магнита, I — сила тока, L — длина проводника

с током в зоне магнитного поля постоянного магнита. Теория этого явления представлена в школьном учебнике физики.

Все знают, что электродвигатели делятся на двигатели постоянного тока и двигатели переменного тока. Двигатели переменного тока делятся на однофазные и трехфазные. Трехфазные электродвигатели, как правило, более мощные. Это связано с тем, что по одной фазе трудно передавать большую мощность, провода могут расплавиться. Поэтому мощность делят на три части, передают по трём проводам. Провода не плавятся, зато в электромоторе три фазы объединяются. Для беличьего колеса всё равно какая фаза создаёт электрические токи, так как возникающие токи всегда взаимодействуют с магнитным полем статорного башмака единообразно — вихревое магнитное поле токов взаимодействуют с магнитным полем башмака так, что в полосе беличьего колеса возникает сила всегда направленная по ходу вращения ротора.

Не всегда обязательно пропускать постоянный ток в якоре по шинам или проводникам, расположенными параллельно оси вращения якоря (ротора). Можно вместо проводников или шин использовать кольцо соответствующей толщины. Для создания силы, толкающей ротор, не обязательно шина или толстый проводник круглого сечения. Достаточно некоего проводника типа кольца или полого цилиндра. Например, в моторе или генераторе Фарадея ток произвольно течёт по металлическому диску. И ничего, механизм прекрасно работает.

Так что есть смысл вместо шин или проводников в электромоторах использовать проводящий цилиндр. К нему надо будет подводить ток с помощью двух кольцевых коллекторов. Обмотки ротора можно питать как переменным, так и постоянным током. И если это мотор постоянного тока, то на щётки ротора и обмотки статора надо подавать постоянный ток. Если же питать обмотки статора переменным током, то подавать ток на щётки ротора нет необходимости, так как кольцо (цилиндр) из металла на роторе прекрасно будет выполнять функции беличьего колеса.

В результате можно производить универсальные электродвигатели. Есть у пользователя постоянный ток, то необходимо всего лишь правильно подключить клеммы мотора к плюсу и минусу сети. А если у пользователя переменный ток, то подключение к сети значительно упрощается и ничем не отличается от подключения мотора переменного тока.

Проводящий цилиндр на роторе можно покрыть тонким слоем золота, серебра, можно цилиндр сделать из алюминия или железа. Не исключаю, что цилиндр должен содержать большое количество отверстий или щелей, чтобы через них могли проходить силовые линии магнитного поля, так как медь или алюминий могут не проводить через себя магнитное поле. Магнитное поле статора взаимодействует не с проводниками, оно взаимодействует с магнитным полем электрического тока. А по какому проводнику протекает электрический ток, магнитному полю статора по барабану.

Конечно, усовершенствовать электродвигатели можно до бесконечности, но в данной статье я попытаюсь показать, что на тех же принципах, на которых работает любой электромотор, можно создать, по сути, движитель, в котором не будет отдельного статора и ротора. Хотя такой твердотельный движитель будет создавать тягу не хуже современных электродвигателей. Только современные электродвигатели, по сути, отталкиваются от вещественной среды через отброс масс (дороги), а вот движители, которые я называю эфирными будут отталкиваться от Эфира. Точнее такие движки будут толкать вперёд сам Эфир своими градиентами давления, а вместе с движителем будет толкаться вперёд и само средство передвижения. Естественно, имея большую массу, средство передвижения будет перемещаться с меньшим ускорением. Поэтому для средств передвижения с большой массой требуются движители большей мощности.

Всё, необходимое для создания движителя для космического летательного аппарата можно найти в школьном учебнике физики. В частности, в учебнике по физике Перышкина за 9 класс.

Взяв за основу трехфазный двигатель переменного тока, можно создать электромагнитный движитель, где не будет никакого механического движения. Но будет тяга.



Рис.7.

По сути, достаточно сильно сжать двигатель переменного тока, поменять в нижней части статора обмотки 1-й и 3-й фазы. Если теперь подать напряжение на такой движитель, то он начнёт вибрировать, при этом будет создаваться переменная пульсирующая тяга, например, справа налево. На таком движителе, созданного из электромотора подходящей мощности уже можно летать в космосе.

С магнитным полем, как его создавать, всё понятно. А вот электрическое поле может быть создано разными способами, учитывая, что электрический ток может быть двух видов: ток проводимости и ток смещения. Ток проводимости мы наблюдаем в проводниках, а ток смещения между обкладками конденсатора. Поэтому электрическое поле можно создать с помощью электрического тока проводимости и с помощью обкладок конденсатора. Ток смещения использовать даже лучше, так как у него практически нет потерь. Достаточно один раз зарядить конденсатор и ток смещения будет существовать до тех пор, пока на обкладках конденсатора будет существовать заряд. По мере разряда конденсатора можно его подзарядить.

Фактически на основе данного принципа рядом изобретателей были созданы движители, на которые современная наука не хочет обращать внимание.

Первый движок запатентовал Г.Иванов, физик-электронщик, который, опираясь на законы электродинамики, пришёл к выводу о возможности создания подобных устройств. У него есть несколько запатентованных вариантов движителей, пригодных для использования в космических кораблях. Вот один из них:

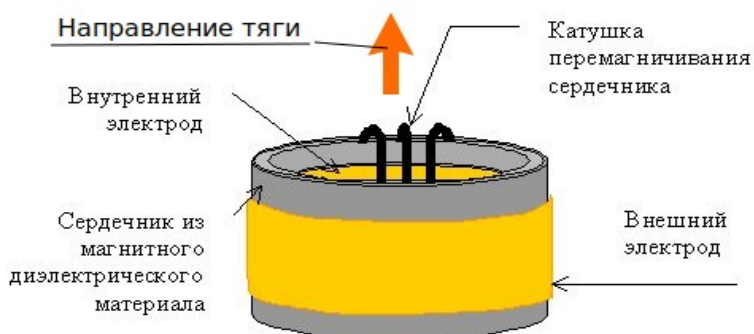


Рис.8.

Основой для этого движка является ферродиэлектрическое кольцо. Скорее всего, это обычный феррит, который может иметь очень высокую магнитную проницаемость. Это позволяет во много раз увеличивать напряжённость магнитного поля внутри кольца.

В этом движке есть конденсатор. Это внутренний и внешний электроды конденсатора жёлтого цвета. Эти обкладки создают электрическое поле (ток смещения), силовые линии которого направлены горизонтально в радиальном направлении.

После установки на кольцо электродов конденсатора на кольцо наматывается обмотка (катушка), которая создает внутри кольца магнитное поле с высокой напряжённостью. Это поле круговое. Силовые линии идут горизонтально по кругу, пересекаясь под прямым углом с силовыми линиями электрического поля.

При подаче на катушку и конденсатор синхронных однополярных импульсов внутри кольца будут создавать области с высоким градиентом давления Эфира. Суммарная тяга будет достигать огромных величин. Под воздействием данной тяги кольцо устремится вверх или сильно потеряет в весе.

Данный движок, если подумать, может быть преобразован в генератор Стивена Марка.

*

Вторым изобретателем гравитационного движка является Владимир Леонов, создавший теорию суперобъединения. У него есть книга, написанная на английском языке. На русский язык не переведённая. Теория у него квантовая, квантонная. Он так и назвал частицу вакуума — квантон. Его квантон имеет сложное строение, состоит из множества кварков — электрических и магнитных. Кратко теория квантонного поля изложена на его сайте. Рекомендую почитать.

Его движок имеет несколько иную форму, чем движок Г.Иванова, но работает он по тому же принципу — скрещивается магнитное и электростатическое поля.

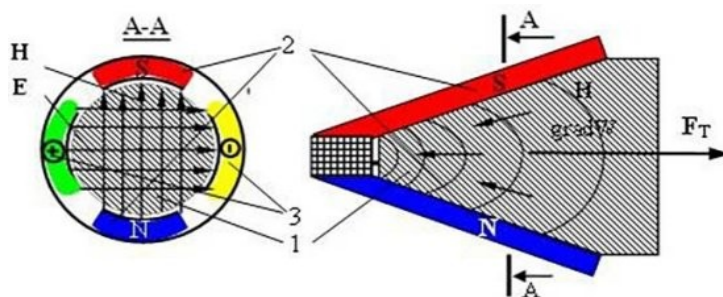


Рис.9.

Основой движка служит ферродиелектрический усечённый конус (на рисунке он показан серым цветом). В верхней и нижней частях конуса расположены либо магниты, либо электромагниты. Сверху полюс южный, а снизу — северный. Справа и слева расположены обкладки конденсатора. На левую обкладку подается плюс, а на правую — минус. В результате внутри электрическое и магнитное поля пересекаются под прямым углом. В точках пересечения силовых линий возникает огромный градиент давления Эфира, возникает множество сил, которые суммируясь, порождают тягу F_T , направленную вправо. Эффект усиливается формой ферродиелектрика.

Данное устройство можно использовать в качестве гразера, страшного оружия, которое при использовании на орбите Земли, способно утрамбовать землю и даже скальные породы до глубин в несколько сот метров.

*

Третьим учёным, который много сделал для эфирной теории был Р. Сигалов. Он ещё в советское время в лаборатории и учебном классе для студентов своего института соорудил специальную установку, на которой он проделывал интересные опыты, заставляя проводники с током, соленоиды и электромагниты вращаться, перемещаться и т. д. Журнал «Техника-

молодёжи» послал в Фергану целую экспедицию, чтобы корреспонденты могли познакомиться с этими чудесами. Некоторые чудеса они описали в своём журнале.

Вот один из рисунков из журнала «Техника-молодёжи»:



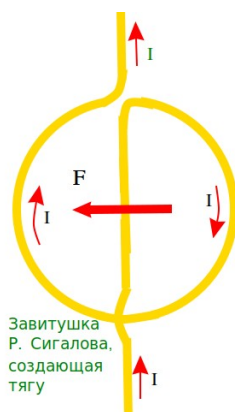
Рис.10.

На нём показано, как из постоянного магнита NS и проводника с током можно сделать движитель. Например, для электровоза или электрички метро.

Если судить по рисунку, то никакого отдельного проводника Р.Сигалов не предлагал, а рекомендовал электрический ток пропускать через магнит. Это снижает плотность тока и спасает магнит от разрушения. Понятно, что вместо магнита можно использовать электромагнит.

Думаю, что вместо тока проводимости можно использовать ток смещения, то есть конденсатор, установив его обкладки на правом и левом торце магнита из ферродиелектрика (феррита).

Р.Сигалов не только рассматривал возможность использования магнита в качестве движка при пропускании через него электрического тока. Но и предложил множество завитушек из провода. Например, вот такая завитушка может использоваться в качестве движка:



Завитушка Р. Сигалова, создающая тягу

Рис.11.

Две такие завитушки, установленные на торцах соленоида или электромагнита способны превратить последние либо в двигатель, либо в движитель. Нужно только добиться, чтобы в

двигатели создаваемые тяги вращали соленоид или электромагнит, а у движителя эти тяги должны быть направлены в одном направлении.

Доработанные таким способом электромагниты позволят создавать безтопливные генераторы энергии, так как они при пропускании через них импульсов тока будут создавать на рабочем полюсе не только «отталкивающую» силу, направленную по оси электромагнита, но и силу, направленную под прямым углом. И если правильно «закрутить» завитушку, изображённую на рис.11, то можно получить возможность каждый раз подталкивать ротор сверхединичной установки в требуемом направлении, по его ходу.

*

Инопланетяне, рисуя круги на полях, оставили нам однажды вот такое чудо:



Рис.12.

Три угла Сигалова на периферии диска предназначены для создания тяги в горизонтальном направлении. Меняя силу тока, подаваемого в тот или иной угол, можно получить нужной величины тягу в нужном направлении. Три группы параллельных проводников позволяют между проводниками менять градиент давления Эфира. В результате летающая тарелка сможет изменять положение по вертикали, а при необходимости вращаться вокруг горизонтальной оси. Три угла Сигалова в центре тарелки позволят ей вращаться вокруг вертикальной оси. Хотя, возможно, братья по разуму так показали центральный генератор тарелки. Получается, что инопланетяне знают о завитушках Сигалова, а академики РАН об этом факте знать не хотят.

*

Любой мужчина в своём доме или гараже сможет создать эфирный движитель, изготовив специальной конструкции электромагнит. Для этого надо взять два плоских железных (ферромагнитных или ферродиелектрических) сердечника. Намотать на первом сердечнике «силовую» обмотку из 100 (или более) витков. Затем верхнюю часть данного электромагнита смазываем эпоксидкой и прикладываем кверху плоской стороной второй сердечник. После застывания эпоксидки наматываем на оба сердечника «магнитную» обмотку, с помощью которой в сердечниках будет создаваться магнитное поле. Пока мы эту обмотку будем считать продолжением силовой обмотки и будем её наматывать в том же направлении (по часовой стрелке).

Если теперь к концам итоговой обмотки подать напряжение, то в проводниках между сердечниками побежит электрический ток, а магнитная обмотка создаст в сердечниках мощное магнитное поле. В результате взаимодействия электрических и магнитных полей данный электромагнит либо потеряет в весе, либо взлетит вверх. Если источник энергии разместить на данном электромагните, то конструкция может улететь в космос.

Данный силовой электромагнит можно питать постоянным напряжением любой полярности, либо переменным током. В последнем случае тяга будет пульсирующей с частотой 100 гц, если частота переменного тока будет равна 50 гц. Магнитную обмотку можно сделать в качестве продолжения силовой, но можно обмотки наматывать отдельно и проводниками с разным сечением. Если магнитная обмотка будет продолжением силовой, то направление тяги будет при любом виде тока одинаковым. Но если обмотки наматывать отдельно и питать каждую от отдельного источника, то можно легко менять направление тяги, поменяв напряжение на одной из обмоток.

Из меня художник плохой. Но надеюсь, что читатель поймёт.

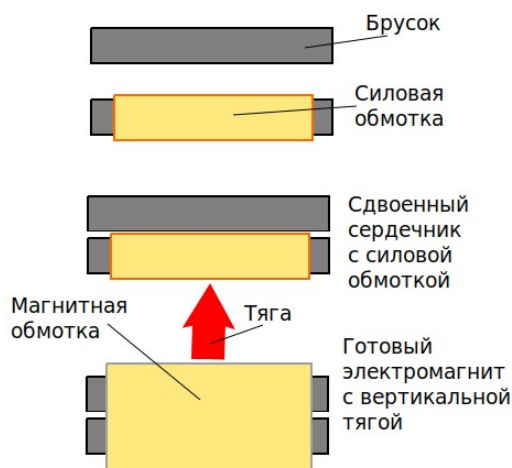


Рис.13.

Уверен, что каждый мужчина может изготовить себе движитель подобной конструкции. У этого, по сути, двигателя не будет разделения на ротор и статор. Тяга, которая создаётся таким движителем, можно рассчитать по формуле из школьного учебника физики. Но тут есть одна сложность, так как непонятно, как измерять напряжённость магнитного поля в сердечниках. Придётся руководствоваться формулами, которые можно найти в любом электротехническом справочнике. А для этого надо знать магнитную проницаемость сердечников, а также формулу для вычисления напряжённости магнитного поля в зависимости от магнитной проницаемости сердечников, числа витков в обмотках и силы тока в них. Тут надо обратить внимание на то, чтобы брусок был широкий. Чем шире брусок, тем длиннее проводник, создающий тягу, тем больше тяга, согласно формуле из школьного учебника по физике.

Имея возможность создания таких движков, нам не составит труда создать электромотор без статора. Вращаться будет только один ротор, ибо каждый рассмотренный в статье движок это минимум два в одном. В нём создается как электрическое поле, так и магнитное поле. Это твердотельный полноценный движитель. Г.Иванов, В.Леонов и Р.Сигалов в работах и патентах предусматривали использование своих движков в качестве основы для безтопливных генераторов. Ибо работа, выполняемая этими движителями всегда больше затрат электроэнергии на их функционирование.

Данный движитель предполагает питание от одной фазы. Но если у пользователя есть источник энергии на три фазы, то можно тогда взять три одинаковых движителя, и подавать энергию с каждой фазы на «свой» движитель. При этом обмотки движителей можно соединить треугольником или звездой.

Данный движитель легко усовершенствовать в направлении увеличения мощности. Например, если после приклейки третьего сердечника намотать вторую силовую обмотку, а затем это повторить 2-3 раза, то после наматывания магнитной обмотки мы получим

двигатель, тяга у которого может быть выше уже в 2-3 и более раз. И это практически тех же затратах медного провода.

Но можно использовать двигатель Р.Сигалова, только вместо магнита использовать электромагнит. Вначале надо взять железный сердечник, прикрепить к его противоположным сторонам контакты для подачи электрического тока. Затем намотать на сердечник обмотку с большим числом витков так, чтобы контакты оказались под обмоткой. В результате при пропускании тока по катушке мы получаем электромагнит, а когда будем пропускать ток, направление которого будет перпендикулярным направлению силовых линий внутри магнита, то возникнет тяга, направленная перпендикулярно как направлению электрического тока, так и перпендикулярно направлению магнитных силовых линий внутри магнита. Чем больше будет ток в катушке, тем выше будет напряжённость магнитного поля внутри магнита. Чем больше будет электрический ток, проходящий поперёк силовых линий магнитного поля, тем выше будет векторное произведение напряжённости электрического поля на напряжённость магнитного поля в магните. Тем больше будет тяга у такого электромагнита. Думаю, что это не последний вариант двигателя, основанный на использовании векторного произведения (вектора Умова-Пойтинга) напряжённостей магнитного и электрического полей.

*

Напоследок хотелось бы показать возможность создания эфирных двигателей на угле Сигалова. Схема простая.



Рис.14.

В данной схеме 4 угла Сигалова. Два, обозначенные синими кружками, толкают крест вперёд. А ещё два угла, обозначенные красными кружками, тянут крест вперёд. В схеме должен быть магнетрон и источник электроэнергии достаточной мощности. Импульсы, которые будет создавать магнетрон, двигаясь справа по кресту, разделятся на три потока. При этом там, где синие кружки, давление Эфира будет повышенным, а там, где красные кружки, давление Эфира будет пониженным. Благодаря созданному градиенту давления Эфира, крест будет перемещаться скачками (импульсами) слева направо. Вместо перекладки можно использовать круг. Тяга при этом возрастёт.

Естественно, форма и размеры креста должны быть согласованы с частотой и мощностью магнетрона. Крест может быть и иной формы. Например, вместо одной перекладки у креста может быть 2 и более перекладок. Тогда крест станет похож на антенну, параметры которой должны также согласованы с магнетроном.

В 1991 году Александр Кушелев экспериментально доказал, что кресты, установленные на православных церквах и соборах могут выполнять роль эфирных двигателей. К сожалению, вместо предоставления данному учёному Нобелевской премии, его подвергают остракизму, наводят злую критику, а вместо помощи постоянно отказывают в проведении экспериментов на специальных ускорителях. Из-за этого он не может закончить свои работы по созданию рубиновой энергетике. Возможно Кушелев ошибается с рубиновой энергетикой,

но почему бы ему не дать возможность в этом убедиться самому. Люди в основной массе — это дебилное общество. Загрызть могут за одну копейку.

*

Уже перечисленных вариантов движителей для перемещения в любой окружающей среде: Эфире, воздухе, плазме и воде, достаточно. Но необходимо вспомнить о таком движителе, как пондеролёт Игнатьева. Геннадий Федорович Игнатьев, ученый-физик из Красноярска, долгое время возглавлявший конструкторское бюро ракетно-космического направления (ЦКБ «Геофизика»). Лауреат, между прочим, Ленинской и Государственной премий, консультант по вопросам космоса и академик РАН. Автор множества до сих пор «секретных» изобретений.

Принцип действия его пондеролёта заключается в создании вектора Умова-Пойтнинга за счёт перекрестия под прямым углом электрического и магнитного полей в горизонтальной плоскости. В результате чего вектор Умова-Пойтнинга, будучи силой, будет толкать пондеролёт вверх (или вниз).

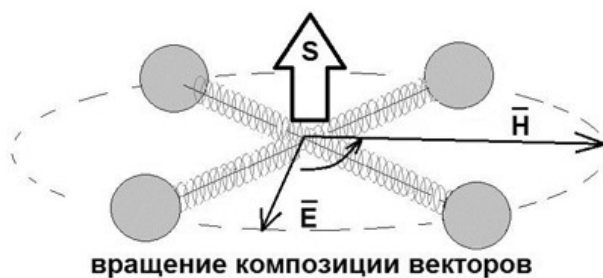


Рис.15.

То есть Игнатьев в своём пондеролёте, по сути, копирует электромагнитную волну, луч света, подгоняемого вектором Умова-Пойтнинга.

Сам же пондеролёт имел такую конструкцию

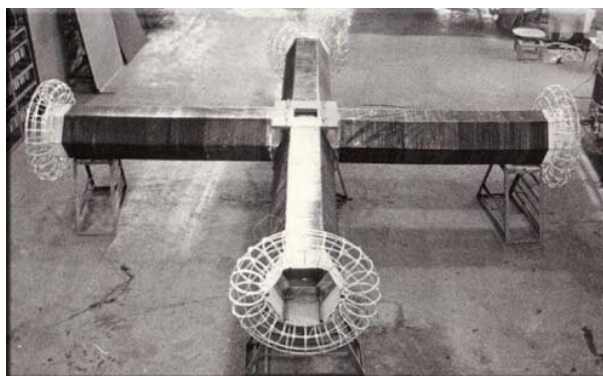


Рис.16.

В принципе, если стать на научную точку зрения, во всех ранее рассмотренных вариантах движителей также создаётся вектор Умова-Пойтнинга, хотя это сделано не так явно, как у Игнатьева. Он построил пондеролёт, который имел следующие показатели: при весе в 30 кг и мощности в 10 кватт этот движитель развивал тягу в 6 кг. Для взлёта с Земли в космос этого недостаточно. Но Игнатьев уверял, что при диаметре установки в 40 метров тяга уже составила бы 300 кг, и пондеролёт мог бы взлетать над поверхностью земли.

После разработки первой версии пондеролёта Игнатьева стали преследовать странные события. Погибли дочь и сын, а затем у самого Игнатьева развилось два инсульта, после второго он умер. Не исключаю, что этого гениального академика РАН убили спецслужбы, и не обязательно это была ЦРУ.

Могу предположить, что если бы Игнатъев в соленоиды своего пондеролёта ввел бы сердечники из феррита, то тяга его аппарата возросла в сотни, если не тысячи раз. Дело в том, что магнитные поля создавались соленоидами, сердечник из феррита позволил бы увеличить напряжённость магнитного поля в тысячи раз. При этом также минимум в тысячи раз увеличилась бы тяга. При этом вес пондеролёта увеличился бы максимум в 100 раз. Так что у пондеролёта получался бы «запас» тяги в десятки раз. Такой аппарат спокойно мог долететь до Луны и Марса. Видимо, чтобы не дать Игнатъеву усовершенствовать свой пондеролёт, ему и устроили «сладкую» жизнь, доведя его до смерти.

*

Автор в данной статье привёл только семь вариантов электромагнитных движителей (все они имеют прототипы, рабочие модели). добавив к ним свои, первый и седьмой. Хотя, если быть честным, то мои варианты - это просто слегка переделанные варианты уже известных движителей. Только в его движителе электрический ток пропускается через магнит, а я предлагаю с одной стороны использовать завитушку Сигалова в необычной роли, а заодно пародировать электрический мотор в виде твердотельной конструкции.

Таким образом, мы не только получаем в своё распоряжение движители для звездолёта, но и движители для любого вида транспорта. Заодно получаем возможность сконструировать для любого вида транспорта безтопливный электрогенератор. И тем самым, избавить Землю от таких уродливых конструкций, как автомобиль «Тесла» «делового» Илона Маска. В итоге мы будем жить в мире, где не будет ИТЭР, АЭС, ТЭЦ и ТЭС, ДВС, ветрогенераторов и солнечных панелей, а также огромных аккумуляторных батарей, способных взорваться и загореться в самый неподходящий момент.

С чего начинать? С создания детского электромобиля. Далее создаём электровелосипед без особой переделки с движителем под сиденьем. Ну в далее можно приступать к созданию межпланетного корабля, способного взлетать с поверхности Земли без использования реактивных двигателей.

Потоковый вихревой движитель на базе эффекта Магнуса.

Эффект Магнуса — это физическое явление, возникающее при обтекании вращающегося тела потоком жидкости или газа. Как результат возникает неоднородный поток и образуется сила, воздействующая на тело и направленная перпендикулярно направлению потока.

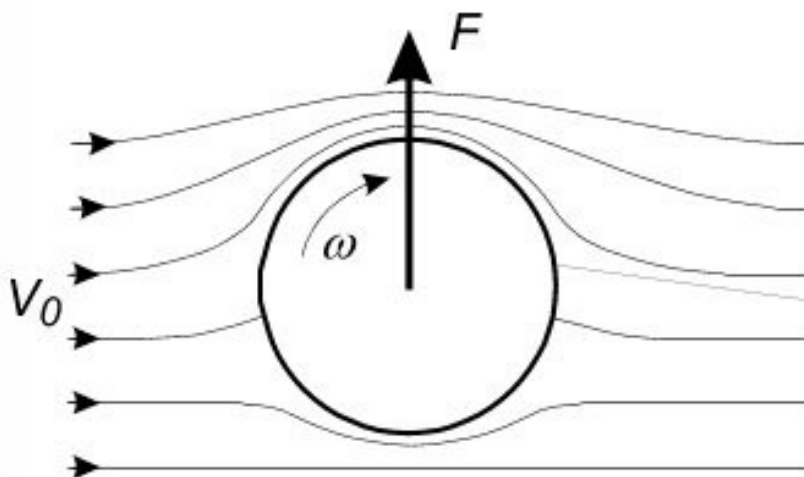


Рис.17.

Это является результатом совместного взаимодействия таких физических явлений, как уравнение Бернулли и образования пограничного слоя в среде вокруг вращающегося обтекаемого объекта, создающих некую циркуляцию окружающей среды, знание величины которой позволяет оценить возникающую силу.

Эффект впервые описан немецким физиком Генрихом Магнусом в 1853 году. Лучше всего проявляется на вращающемся цилиндре или шаре. Чаще используется вращающийся цилиндр.

Вращающийся объект создаёт в среде вокруг себя вихревое движение среды. Если грубо, то с одной стороны объекта направление вихря совпадает с направлением обтекающего потока и, соответственно, скорость движения среды с этой стороны увеличивается, а давление падает. С другой стороны объекта направление вихря противоположно направлению движения потока, и скорость движения среды уменьшается, а давление среды возрастает. Ввиду этой разности скоростей возникает разность давлений, порождающая поперечную силу от той стороны вращающегося тела, на которой направление вращения и направление потока противоположны, к той стороне, на которой эти направления совпадают.

Эффект Магнуса очень похож на тот магнитный эффект, который проявляется в электромоторе. Только тут наоборот, где вещественные потоки идут навстречу друг другу, там давление среды выше, там, где силовые магнитные линии идут в одном направлении, там давление Эфира больше. Это связано, возможно, с тем, что сами силовые линии магнитного поля являются эфирными спиралями с очень малым шагом. И когда такие спирали проходят параллельно друг другу, то и имеет место этот парадоксальный эффект. По этой причине силовые линии постоянного магнита вне магнита стремятся отодвинуться друг от друга как можно подальше, хотя все «текут» в одном направлении и вроде бы должны притягиваться, как и токи, друг к другу.

Принято считать, что Эффект Магнуса проявляется только при обдувании потоком газа или жидкости внешней по отношению к транспортному средству среды. То есть, для использования этого эффекта следует, мол, ловить ветер или водный природный поток, а затем уже пользоваться создаваемой при этом силой, направление которой может быть совсем не тем, что нам нужно. Например, роторным парусам для создания тяги по курсу корабля необходим ветер, перпендикулярный движению корабля. Конечно, с помощью руля, можно заставить корабль двигаться галсами. Но как быть, если ветра вообще нет?

Для этого я предлагаю использовать замкнутые герметичные потоки жидкости или газа, которыми легко управлять. Например, на корме корабля следует уставить два цилиндра, вращаемые в разных направлениях, на каждый из которых направить поток воздуха или воды под прямым углом к продольной центральной оси корабля. Давлением воздуха или воды можно управлять и заранее это давление держать на уровне выше, чем давление окружающей внешней среды. Кроме того, можно поток, подаваемый на вращающиеся цилиндры уже заранее сформировать неравномерным по скорости.

Туда, где планируется создать область пониженного давления направлять поток с более высокой скоростью, а туда, где будет создаваться область с повышенным давлением подавать более медленный поток. Кроме того, форму трубы вблизи цилиндров можно заранее сделать такой, чтобы в максимальной степени уменьшить возможность образования лишних вихрей. Эти два цилиндра в некоторых случаях можно использовать не только для создания тяги, но и для поворота корабля. Такой корабль без винтов может двигаться по оптимальной траектории, какой является прямой линии независимо от внешних потоков воды и воздуха.

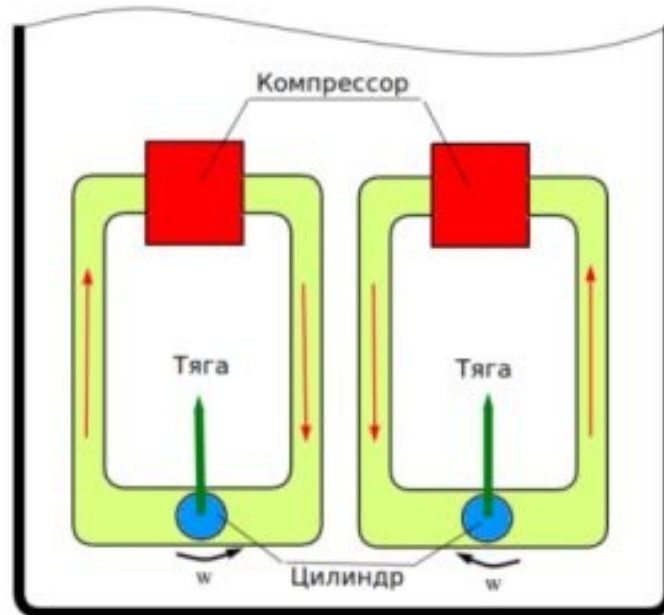


Рис.18.

Такую конструкцию движителя можно использовать не только на кораблях, но и в автомобилях, электровозах и прочих транспортных средствах, где необходим мощный движок. Особенностью данного решения является то, что скорость потока сверху и снизу цилиндра за счёт сужения площади сечения потока, ограниченного стенками трубы и цилиндром резко возрастает. Что позволит добиваться существенной тяги при незначительных затратах энергии.

На таких движителях можно и летать, если удастся добиться необходимой тяги.

Следует заметить, что одним из первых о возможности использования эффекта Магнуса для создания тяги в замкнутых каналах был известный исследователь в области альтернативной энергетики Александр Фролов.

Считаю, что цилиндрические потоковые вихревые движители изучены недостаточно. Пока цилиндры применяют в том виде, каком их использовал еще сам Магнус. Но ведь можно использовать цилиндры с перфорированной поверхностью, с поверхностью аналогичной той, что мы имеем у обычной кухонной тёрки. Можно вместо цилиндров использовать шары, которые хорошо устанавливать в круглых трубах. Так что всё еще впереди. Если эту тему не засекретят, а нам не объявят, что все это лженаука.

Универсальный движитель из вибромолота.

В последние десятилетия в строительстве свои забывают в землю с помощью специального инструмента — вибромолота. Его устройство простое (Рис.19):



Рис.19. (Взято из Интернета)

Это устройство не последнее, где используется «запрещённая», фейковая сила. Но этот рисунок вибромолота заинтересовал меня как образец использования инерцоида без названия его инерцоидом. Благодаря чему и его пользе в строительстве этот инструмент сумел пробить запрет на патентование. И слава Богу. Хотя, по всем параметрам, это не инерцоид, а вибратор. И свая забивается в землю потому, что в земле её крепко держит трение.

В этом строительном инструменте, с помощью которого строители быстро забивают свои на нужную глубину в качестве силы используется как раз переменная центробежная сила. Для её создания специальный мотор, который конструктивно находится в ударной части вибромолота, вращает два дебаланса. Благодаря чему создается две центробежные силы, вращающиеся в противоположных направлениях. Суммарная горизонтальная составляющая этих центробежных сил равна нулю, в вот суммарная вертикальная составляющая центробежных сил попеременно направлена либо вверх, либо вниз.

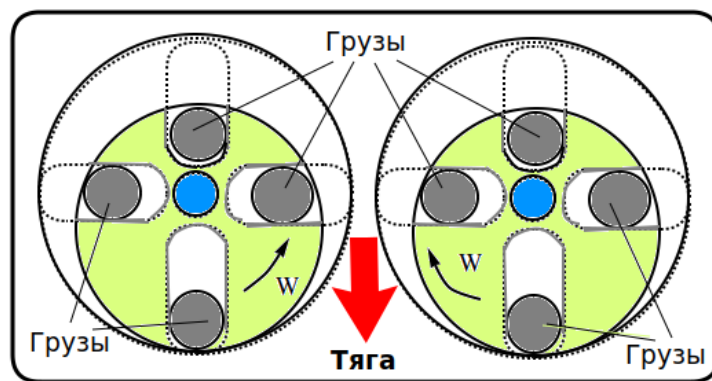
Когда эта сила направлена вверх, то головная часть с бойком поднимается вверх и удерживается с помощью пружин и, возможно, направляющих. Но когда сила направлена вниз, то она формирует давление на наковальню, которая давит на верх сваи, заставляя её погружаться в землю.

По сути, создаваемая этим устройством сила нарушает третий закон Ньютона. А это означает, что академикам от науки следует хорошо над этим фактом подумать. А также пересмотреть своих заявления, что центробежная сила является фиктивной, фейковой. Иначе фейковыми можно будет считать все дома, фундаменты которых сделаны этим инструментом.

Если вибромолот направить горизонтально, то из него получится прекрасный движитель — центробежный инерцоид, который можно поставить на трактор, танк, автомобиль и прочие средства передвижения. Например, такими движками можно снабдить детский автомобиль, питая его электродвигатель от мощного аккумулятора. Можно с его использованием сконструировать велосипед, как для туристов, так и для перевозки грузов.

Но детальный анализ показал, что в случае, если транспортное средство не будет «цепляться» за землю или на его колесах не будет стоять обгонные муфты, не позволяющие колесам вращаться назад, то такой вибратор как инерцоид работать не будет.

Поэтому данный вибромолот необходимо преобразовать в настоящий инерцоид. Примерно так (рис.20):



Сдвоенный инерцоид

Рис.20

Из меня плохой художник, но, мне думается, нужное я отметил. Инерцоид сдвоенный, инерцоиды вращаются в разных направлениях. Один против часовой стрелке, а другой — по часовой. В результате при вращении инерцоидов транспортное средство не будет вращаться. Основа инерцоида — жёлтый диск, сидящий на синем валу, с прорезями для шариков или роликов. Этот диск окрашен в желтый цвет, но только частично, так как сверху он покрыт пластиной с круглым отверстием, по границам этого круга шарики или ролики будут перемещаться при вращении жёлтого диска. Диаметр данного круглого отверстия выбран максимально возможным, но можно его диаметр подобрать под решаемую задачу.

По сути, инерцоид получится многослойным, но в результате он получится более прочным, а с другой стороны, такой инерцоид можно перестраивать, меняя пластины, ограничивающих перемещение шариков или роликов.

Естественно, при использовании на любом виде транспорта, от велосипеда до летающей терелки, следует правильно выбирать параметры дебалансов и частоту их вращения. Это необходимо для подбора как средней силы тяги, так и для частоты вращения мотора, чтобы эта частота оказалась в зоне ультразвука, не влияющего на здоровье пассажира и водителя.

Выводы.

В этой статье были показаны варианты устройств, с помощью которых можно создавать тягу. Этими устройствами можно снабдить все виды транспорта. К каждому такому движителю требуется источник электроэнергии соответствующей мощности.

Самые простые движители — это центробежные барабанные инерцоиды. С их помощью можно легко получить тягу в сотни тонн. Что позволит ставить их на танки, тепловозы, грузовые автомобили, летающие тарелки и летающие грузовые платформы. С помощью грузовых платформ можно отказаться от дирижаблей. Грузовые платформы можно использовать для переноса грузов на любое расстояние и поднимать на любую высоту, не прибегая к помощи кранов. Например, используя грузовые платформы с грузоподъемностью в сотни тонн можно строить высокие пирамиды, плотины, здания и т.д.

Движители могут быть созданы на основе эффекта Магнуса. В данной статье я привёл пример возможного использования таких движителей в торговых судах. Если им придать мощный безтопливный генератор энергии, то по морям и океанам Земли начнут курсировать контейнеровозы и танкеры, в топках которых уже не будет сжигаться мазут и другие нефтепродукты. Борцы за чистоту атмосферы могут спать спокойно.

Эффект Магнуса может быть использован не только для создания движителей, но и для построения электрогенераторов, которые будут реагировать на потоки воды или воздуха. Такие генераторы уже начали использоваться, хотя их число уступает «классическим» ветрякам. Просто люди в основной массе плохо знают физику, поэтому производители ветровых турбин их легко обманывают, играя на таком факторе, как мировой дефицит энергии.

Наибольший интерес представляют так называемые электромагнитные движители, в которых принудительно скрещивают однородные магнитные и электрические поля. Такие движители, твердотельные к тому же, можно сделать из электрических моторов как постоянного, так и переменного тока. Один из вариантов переделки электромотора переменного тока в движитель с пульсирующей тягой приведён в данной статье. Вместо мотора переменного тока можно использовать моторы постоянного тока.

Представленный в статье список движителей неполный. Но даже эти движители, внедрённые в транспортные и энергетические системы, позволили бы серьёзно изменить мир, в котором мы живём.

Появились бы другие виды военной техники. Например, летающие танки. Летающие тарелки. Грузовые платформы, способные летать на высотах в 10-15 км.

Исчезла бы необходимость в дорогах, разном струнном транспорте. Перестали бы летать самолёты и вертолёты. У каждого человека вместо автомобиля появился бы компактный транспорт, которому не нужно будет топливо, который бы мог бы переносить человека по воздуху на сотни километров минимум. Автомобили станут летающими, без колёс, и более вместительными. Неясно какая судьба ждёт ж/д транспорт.

Если нам разные Соросы не испортят жизнь, то впереди нас ждёт изобилие энергии. И транспорт, способный перемещаться по воздуху и под водой, без использования вонючего топлива из угля, нефти и природного газа. Уйдут в прошлое разные аккумуляторы, неудобные электрокары, автомобили на ДВС.

Что касается создания мира на Земле, то здесь я бессильный. Это должны решить все люди сами, объединившись между собой. А для этого надо избавиться от всех видов дефицита — временного, интеллектуального, информационного, денежного, энергетического и сырьевого. Вот как раз в этих направлениях я пытаюсь действовать и размышлять, ища схемы безтопливных генераторов энергии, нагрева воды и отопления жилья, двигателей нового типа для всех видов транспорта для передвижения во всех известных средах — Эфире, воздухе, воде и земле.