

Движение без отброса масс и Эфир

Аннотация: Рассмотрен ряд устройств, используя которые, можно перемещаться в пространстве, заполненном Эфиром, плазмой, газом или жидкостью, без отброса масс, в том числе и без использования реактивных двигателей. Дано объяснение, как эти устройства создают необходимую для этого тягу.

Самые быстрые современные средства передвижения — это ракеты и самолёты с турбореактивными двигателями. Ракеты могут развивать скорость до десяти Махов в горизонтальном полёте, а самолёты до 3-4 Махов, но на короткий отрезок времени.

Современные ракетные и турбореактивные двигатели достигли своих максимальных показателей как по КПД, так и по скорости. При этом следует учесть, что этим двигателям необходимо горючее, которого хватает максимум на несколько тысяч км полёта. Поэтому уже несколько десятков лет наиболее развитые в научно-техническом, экономическом и военном отношении страны пытаются освоить движители, которые бы позволяли перемещаться в пространстве без отброса масс, не используя реактивные двигатели.

Одним из первых в СССР безопорным движением занялся Толчин. Его инерцоид (Рис.1) позволил сделать первый шаг в освоении новой технологии.

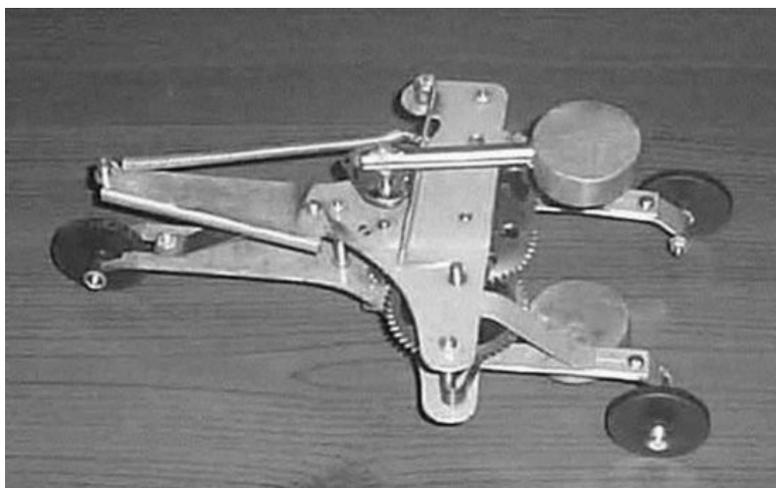


Рис.1. Инерцоид Толчина.

Конечно, не обошлось без ошибок со стороны самого Толчина, так и без наездов на Толчина со стороны официальной науки. Официальная наука до сих пор не признаёт за инерцоидом Толчина способности к безопорному движению. А сам Толчин считал, что его инерцоид для перемещения в пространстве не использует центробежные силы. Видимо, не хотел спорить с академиками, многие из которых в те времена считали центробежные силы фиктивными.

И многие так считают до сих пор. При этом игнорируется такой факт, как необходимость использования летчиками истребителей одевать на время полёта противоперегрузочный костюм, так на на крутых виражах без костюма мозг может лишаться крови и кислорода. А при других фигурах высшего пилотажа кровь, наоборот, приливает к голове, что приводит к носовым кровотечениям и разрывам мозговых артерий. И в первом, и во втором случае летчик теряет сознание и может погибнуть вместе с самолётом.

Вслед за Толчиным инерцоидами стали заниматься и другие учёные и любители. Один из ученых - это Г.И.Шипов. Он провёл множество экспериментов, получил богатый опыт. Проверил целый ряд конструкций инерцоидов. На основании полученного богатого экспериментального материала пытается обосновать безопорное движение с помощью своей теории, близкой к ОТО Альберта Эйнштейна. Лично я считаю СТО и ОТО ошибкой Эйнштейна. Но настойчивость Г.И.Шипова достойна уважением. Многие графики, полученные им во время его экспериментов послужили мне основой для проведения экспериментов в программе «Живая физика», позволили мне доказать, что безопорное движение возможно, и что центробежные силы играют в этом процессе важнейшую роль.



Рис.2. Инерцоид Шипова Г.И. Рисунок взят из работы Шипова.

Инерцоиды Толчина и Шипова строились по простой схеме — использовались массивные грузы, угловая скорость вращения их была небольшой. Поэтому роль центробежных сил была проигнорирована. Но мой анализ показал, что роль центробежных сил в безопорном движении огромная. Поэтому мной были предложены иные варианты инерцоидов — центробежные, в которых несколько грузов вращались с большой угловой скоростью. Я исходил из принципа — чем проще, тем лучше. Анализ в программе «Живая физика» показал, что центробежные инерцоиды выдавали прекрасные результаты. На рис.3 показал один из таких инерцоидов.

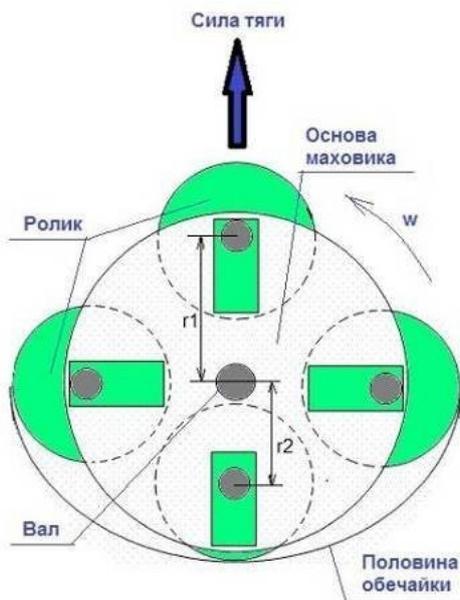


Рис.3. Инерцоид Власова В.Н.

Ролики в этом инерцоиде в верхней части траектории двигаются по окружности, а в нижней части траектории движутся по сжатому эллипсу. Центробежная сила прямо пропорциональна квадрату линейной скорости тела и обратно пропорциональна радиусу вращения. В нижней части траектории скорость снижается, а радиус увеличивается (радиус определяется по кривизне кривой). Так что в нижней части траектории центробежная сила будет меньше, чем в верхней. И тяга будет направлена вверх.

Особенно интересные результаты показал инерцоид, который представлял из себя маховик с дебалансом, вращающимся сразу вокруг горизонтальной и вертикальной осей с одинаковой угловой скоростью.

Один из вариантов такого инерцоида показан на рис.4. На рисунке есть небольшие ошибки, но принцип показан правильно.

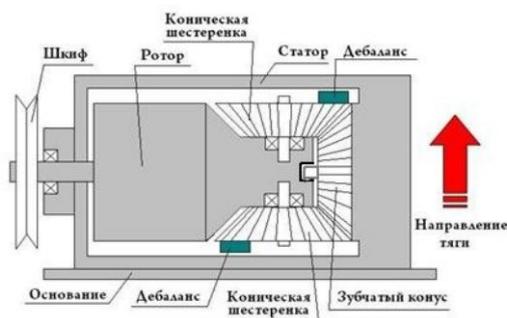


Рис.4.

Если вместо одного такого маховика поставить рядом два, но вращение по осям которого сдвинуть на 90 градусов, то вместо пульсирующей тяги получаем исключительно постоянную тягу.

Если собрать такой движитель на миниатюрных маховиках, то можно строить ковры-самолёты. Но для этого следует преодолеть ряд технических трудностей, одна из которых это сила Кариолиса. Да и центробежные силы могут достигать огромных величин, разрушая движитель.

Для инженеров, которые захотят построить такой ковёр, есть широкое поле деятельности. Но в результате в небе над нами будут летать не самолёты и дирижабли, а платформы, способные перевозить за раз сотни тонн груза.

На рис.3 используются в качестве грузов ролики. Но можно использовать шарики или большие шары. В этом случае следует только изменить конструкцию. Тут можно использовать множество вариантов.

Автор с ником [fentazi316](#) в своей статье «[Гравитационно инерционный двигатель или Кому нужна Антигравитация](#)» соорудил свой игрушечный автомобильчик из деталей, купленных на блошином рынке (рис.5).



Рис.5.

Посмотреть на его машинку можно по адресу <http://www.youtube.com/watch?v=bxxqKdOJFOs>.

Труд [fentazi316](#) показывает, что инерциод с шариками позволят его машинке довольно шустро передвигаться по столешнице и полу. То есть, имеем доказанный факт, после Толчина, что безопорное движение возможно с использованием только электрической энергии. Остаётся создать БТГ и можно лететь к другим планетам солнечной системы как минимум.

Этот изобретатель написал письма Президенту и министру обороны РФ. И получил ответ, что его инерционный движитель никому не нужен.

А как создать БТГ? Да из тех же центробежных инерциодов, как на рис.3, или рис.5. Как это реализовать, подробно объяснять не буду. Кому надо сам догадается. Остальные пусть читают патент В.С.Леонова. Есть в Интернете.

Есть такой вид спорта, как бросание молота. И никого не удивляет, что спортсмен, может толкнуть ядро такого же веса на 10 метров, а молот летит после раскрутки на десятки метров. Вечный двигатель получается, однако. За счёт центробежной силы.

Некоторые, надеюсь, знают, что есть ртутный мотор. Это когда ртуть наливают в круглый канал, подводят с обеих сторон ток, а сверху помещают магнитное поле. В результате, подгоняемая электрическим и магнитным полями, ртуть начинает вращаться. Направление вращения определяется по правилу левой ладони (руки). Но если каналу (трубке), по которому будет вращаться ртуть придать форму из полуэллипса и полуокружности, как на рис.3, то при взаимодействии магнитного и электрического полей с ртутью, ртутный мотор превращается в центробежный инерциод с довольно значительной тягой.

Пишу об этом с надеждой, что учёные проведут такой опыт и докажут "научно", что Эфир существует и безопорная тяга возможна.

Для создания тяги можно использовать эффект Магнуса. И при этом надо опираться не на природные воздушные и водные потоки, а на рукотворные. И тогда становятся возможными самолёты без крыльев и корабли с подводными лодками без гребных винтов.

Большой набор способов создания тяг с использованием пондеромоторных сил предложил Р.Сигалов с соавторами. Одна из его завитушек должна заинтересовать учёных и изобретателей. Это вот такой простой виток (Рис. 6)

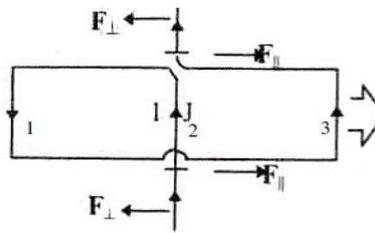


Рис.6.

В этой завитушке справа вертикальные токи текут навстречу друг другу. Поэтому между ними давление Эфира повышается. А вот справа вертикальные токи текут в одном направлении, поэтому давление Эфира между ними снижается. Создаётся градиент давления Эфира, формируется безпорная сила, направленная слева направо. При протекании тока по такой завитушке она будет перемещаться слева направо, куда показывает большая стрелка. Эта завитушка будет у нас основой для создания простого электромагнитного инерцоида (двигателя).

Теперь рассмотрим электромагнитный вариант инерцоида, то есть, двигателя. Я уже много раз обращал внимание читателей моих статей, что подобные устройства были предложены и запатентованы Г.Ивановым и В. Леоновым. Размещать рисунки с их двигателями в данной статье не вижу смысла, кто захочет, найдёт данные рисунки на сайте Г.Иванова и В.Леонова. Или в одной из моих более ранних статей.

Предложу кое-что от себя на основе завитушки Р.Сигалова. Многие должны знать, как работает электромотор. Вот одна схема (рис. 7)



Рис.7.

На рисунке показаны две силы F , которые заставляют ротор двигателя вращаться. Эти силы безпорные, нарушающие 3-й закон Ньютона. И наших академиков этот факт не волнует. А ведь любой электродвигатель - это эфирная технология, это доказательство существования Эфира.

Сила F – это результат векторного умножения двух других векторов, лежащих в одной плоскости. И любой вектор, получаемый путём векторного умножения без Эфира невозможен.

Можно собрать движитель, а также двигатель из трех магнитов (Рис. 8)

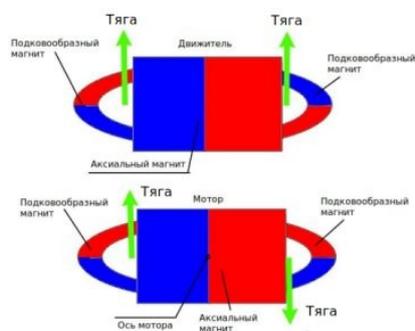
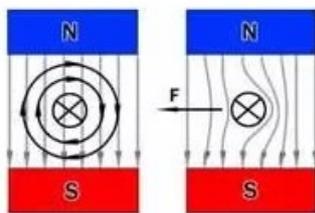


Рис.8.

Вверху движитель, а внизу двигатель. Не исключаю, что именно этот эффект используют американцы в своем земляном двигателе. Данный эффект легко проверяется. Достаточно приложить подковообразный магнит обеими полюсами к полюсу аксиального магнита, а потом резко отпустить. И посмотреть, куда "полетит" подковообразный магнит. Естественно, аксиальный магнит должен быть массивным, а полковообразный лёгким. Иначе сила тяжести нам помешает увидеть этот эффект.

Рассмотрим ещё один рисунок (рис.9)



Проводник в магнитном поле

Рис.9.

На рисунке слева показано взаимодействие однородного и вихревого магнитных полей. Справа показан результат взаимодействия – создаётся градиент магнитного (эфирного) поля, и, как следствие, формируется безопорная сила F . Эта сила заставляет проводник с током и ротор вращаться вокруг центральной оси ротора.

Но мы можем расположить в одну линию сразу несколько таких генераторов силы. Примерно так (рис.10)

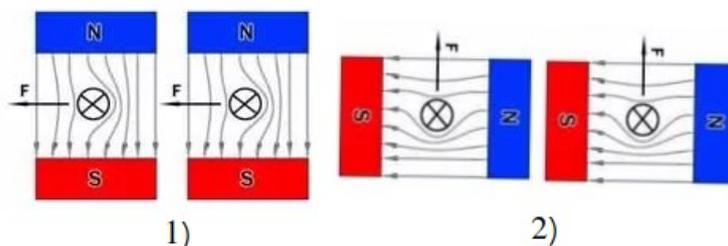


Рис.10.

На левой стороне рисунка показана схема движителя из двух базовых элементов, общая тяга которых направлена горизонтально влево. Справа показан движитель из двух базовых блоков, тяга которых направлена вверх. А это уже серьёзно, так как собирая коллекцию базовых элементов в единый движитель, мы можем получить любую тягу по любому направлению. Главное, чтобы базовые элементы были прочными и лёгкими.

Один из первых в мире и в СССР движитель на магните и проводнике с током предложил Р.Сигалов в соавторстве с сотрудниками своей кафедры. Вот так мог выглядеть поезд метрополитена, если в нём заменить стандартные моторы на движитель Р.Сигалова.

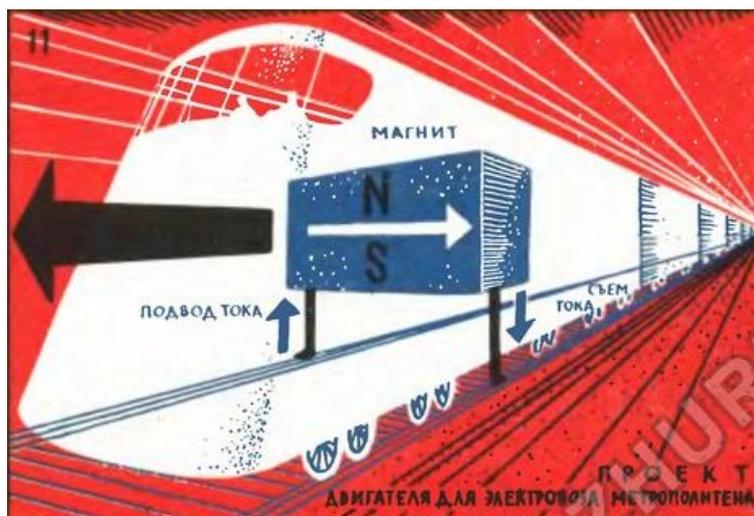


Рис.11.

Проводник пропускается через магнит. Когда на проводник подаётся электрический ток, то возникает тяга, показанная чёрной стрелкой. Ток подаётся по рельсам. При таком движителе на колеса поезда можно электродвигатели не ставить.

Ничего не мешает собрать БТГ из двигуна Андрея Ермолы и стандартного электрогенератора. Главное, правильно рассчитать мощность и под мощность спроектировать БТГ. Кто не верит, может обратиться к самому Андрею Ермоле. А кто хочет запустить его редуктор в производство, может обратиться к нему за лицензией. Последние его предложения миллион долларов за лицензию.

С помощью редуктора Ермолы и стандартного электрогенератора можно сделать летающий танк и летающую тарелку.

Если есть трансформатор на Ш-образном сердечнике, то из такого трансформатора можно сделать простой движитель, манипулируя токами дополнительных обмоток, можно изменять тягу в широких пределах. Но я расскажу, как собрать движитель по типу эдектромагнита более простой по конструкции.

Для этого следует взять ферромагнитный сердечник с круглым сечением, просверлить в нём диаметрально через равные отрезки параллельно десяток сквозных отверстий. Диаметр отверстий нужно взять чуть больше диаметра проводника, из которого будет создаваться полуобмотка. Намотка простая, проводим конец провода через сквозное отверстие, затем оборачиваем вокруг (в полуокруг) сердечника. Затем снова протаскиваем проводник через очередное сквозное отверстие. И так до тех пор, пока через все отверстия не будет пропущен проводник. Затем концы проводника обрезаем так, чтобы к ним можно было подключить источник питания. Назовём эту полуобмотку L1. Но это ещё не всё.

Теперь берём длинный проводник из меди, серебра или золота и наматываем на сердечник полноценную обмотку, какую обычно наматывают на ферромагнитный сердечник. Количество витков должно быть во много раз больше, чем полувитков, намотанных ранее. Ну, например, 1000 витков. Назовём эту обмотку L2.

Получаем в итоге электромагнит с "подвохом". При подаче напряжения от источника питания только на обмотку L2, мы получаем обычный электромагнит. Но когда при включённой обмотке L2 мы подключим к источнику питания обмотку L1, то появится тяга,

направленная перпендикулярно длине электромагнита. Направление тяги зависит от того, как мы подключим обмотки к источнику питания.

Величина тяги будет зависеть от магнитной проницаемости и диаметра сердечника, числа витков в катушках L1 и L2, и силе токов, протекающих в них.

В принципе, имея уже готовый ферромагнитный сердечник с просверленными отверстиями, можно намотать единую обмотку проводом одного типа. Например, начинаем наматывать обмотку, оборачивая провод, как принято, вокруг сердечника. Наматываем 100 витков, например. Дойдя до сквозного отверстия, пропускаем проводник, какой бы длинный он не был, в это отверстие. Продолжаем наматывать обмотку в том же направлении (по часовой стрелке) до очередного отверстия. Опять пропускаем проводник через отверстие. И т.д. до конца.

Но можно поступить проще. Отматываем от бобины проводник, чтобы хватило для полуобмотки. Если будет много, то лишнее всегда можно отрезать. Затем начинаем оставшимся на бобине проводе наматывать внешнюю обмотку стандартным способом. Делаем столько витков, сколько надо для создания в сердечнике необходимой напряжённости магнитного поля. Формулу для этого можно найти в электротехнических справочниках, а силу тяги, которая будет возникать при пропускании тока через обмотку, можно найти в школьном учебнике. Ссылки на эту формулу я неоднократно приводил в своих статьях.

Вариантов подобных движителей (инерциодов) можно сделать множество. Было бы желание. Например, использовать уже готовый трансформатор с Ш-образным сердечником. Надеюсь, что читатель сам догадается, как это сделать. Такие электромагниты с "подвохом" можно устанавливать на электрогенератор "Вега". И тогда импульсы тока, отталкивающие электромагниты от магнитов будут не только генерировать магнитное поле в сердечнике электромагнита, но и силы, которые будут раскручивать ротор. И силы эти могут быть нешуточными.

Вместо отверстий в сердечнике можно сделать щель и намотать плотную полуобмотку. Возможно, это позволит получить большую тягу.

Имея набор таких "тягачей" и БТГ необходимой мощности, можно спроектировать движитель для велосипеда, мотоцикла и автомобиля. Можно создать летающий танк или летающее блюдце. Можно спроектировать звездолёт для полёта к звезде Альфа Центавра.

Можно собрать электродвигатель нового типа, который будет питаться от постоянного или переменного тока. Этот двигатель буквально на ходу можно заставить вращаться в другом направлении. Статора в таком двигателе не будет.

А можно к такому двигателю подключить мощный электрогенератор и получить БТГ. Дело в том, что если правильно подобрать параметры, то на валу такого двигателя можно получить механической мощности больше, чем им (двигателем) будет потребляться от источника тока. Эфир такое допускает.

Японские инженеры давно об этом догадались. Построили мотоцикл "Сумо", но американская верхушка Японии за это сильно наказала, устроив подводный атомный взрыв, цунами и аварию на АЭС "Фукусима".

Надеюсь, мне удалось убедить читателей, что создать эфиропорную силу проще пареной репы. Нужно только принять, что Эфир существует. Что подчиняется он уравнению Даниила Бернулли. И понять, как правильно управлять его основными параметрами – скоростью потоков и давлением в них. Научиться создавать градиенты давления Эфира. Всё, что касается Эфира, справедливо для воздуха и воды.

Поэтому земные животные давно усвоили эти закономерности и используют их для мало энергозатратного перемещения в воздухе и воде. Гуси летают на высотах до 12 км. Рыба-меч развивает в воде скорость до 130 км/ч. Лосось и форель преодолевают многометровые пороги. Дельфин развивает под водой скорость до 55 км/ч, может выпрыгивать из воды на многометровую высоту. Не уставать при этом, опережая быстроходные суда.

Кинетическая энергия этих животных в 5-10 раз больше их энергетических возможностей. Это говорит о том, что 80-90% энергии они получают из окружающей среды. Точнее окружающая среда толкает их снизу вверх или "под зад", а животные тратят свою энергию на управление потоками окружающей среды. И для этого у них есть всё необходимое. Чтобы в нужном месте тела, в нужное время возникали градиенты давления окружающей среды (а с ними и силы) необходимой величины и направления.

Вот так животные превращают свои тела в движители. Показывают нам, что любое живое существо – это вечный двигатель. Только вот человек туподумом оказался, запретив себе создание вечных двигателей и движителей для перемещения в Эфире.

Как говорится, на нет и суда нет. Если человек не хочет или не может научиться перемещаться в пространстве, преодолевая гравитацию, то пусть ползает как гадюка по земле.

Статья написана 20.04.2023.