

## Величайшая Революция в Механике 5.

В предыдущих статьях из серии "Величайшая Революция в Механике" показано, что официальная физика, отказав центробежной силе, как реакции окружающей среды на изменение вектора скорости тела, в праве существовать в качестве реальной силы, довела физику до полного ступора. Вместо поисков неразрушающих технологий и получения энергии официальная физика занялась поиском эффективных способов уничтожения человечества. Вместо поисков способов как накормить возрастающее по численности человечество, физики занялись поиском методов как сотворить на Земле такую гадость, как "чёрная дыра". Видимо Бог всё-таки решил наказать людей и лишает нас разума.

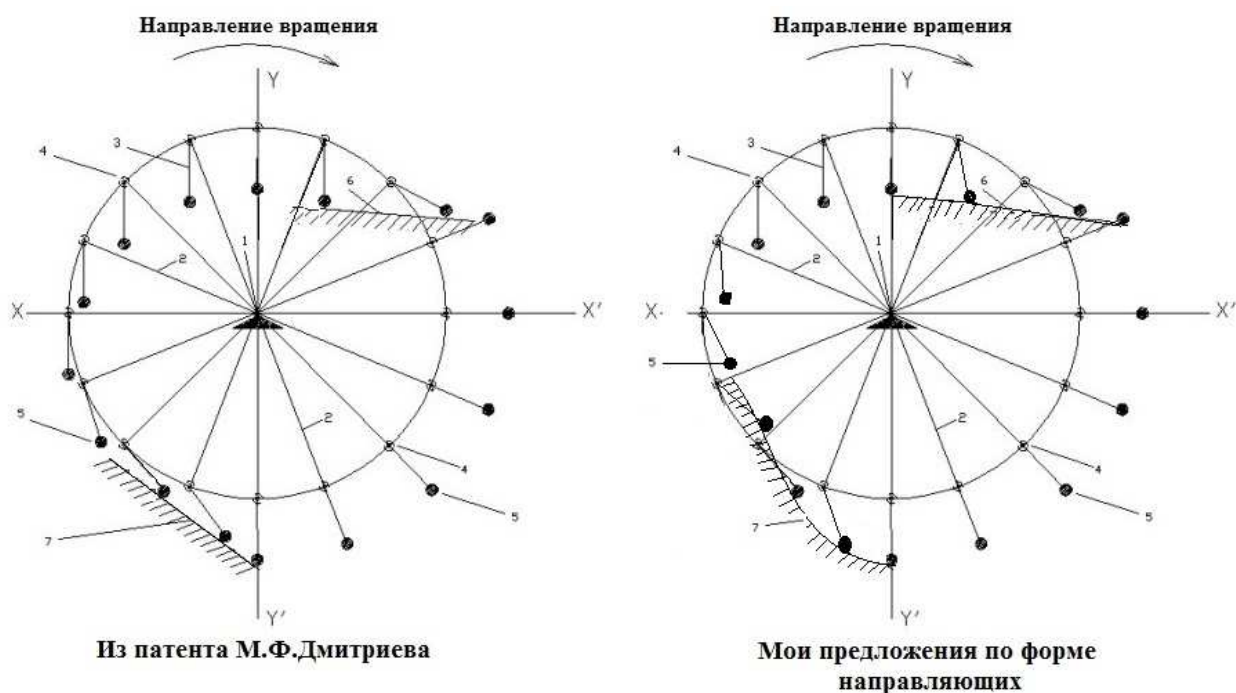
И чем активнее "Комиссия по борьбе с лженаукой" ведет себя, тем активнее ей противодействуют все, кто не желает стать жертвой опасной политики академиков, которые ради "миски чечевичной похлебки" от власти и владельцев денег готовы вогнать нас всех в полную дикость или рабское подчинение перед теми, кто, пользуясь реальной властью, подлинными, скрываемыми от масс знаниями и богатствами владельцев частных финансовых систем, пытается построить себе коммунизм на костях миллиардов людей. Несмотря на противодействие со стороны официальной науки ряд исследователей и изобретателей не только пытаются доказать свою правоту на теоретическом уровне, но и делом доказывают, что "вечные двигатели", а точнее усилители мощности, питаемые ответной реакцией среды на маломощные воздействия на неё с помощью целенаправленных и однонаправленных энергетических импульсов (вода камень точит), не только возможно построить, но и что эти устройства оказываются настолько эффективными, что способны даже в виде механических устройств покрыть все современные потребности человечества в энергии. А когда будут созданы электромагнитные устройства, аналоги уже созданных механических устройств, то энергетическая мощь человечества возрастет в сотни раз. И тогда ни одна политическая сволочь не посмеет утверждать, что для нормальной экономики нам не хватает нефти или газа, что нет в закромах государства золота или бумажек под названием денег. Дефицит ума рождает дефицит энергии. И пока из-за дефицита энергии и продажной политики некоторой части ученых мы вынуждены подчиняться тем, кто верит в чудеса либерального фашизма.

Одним из первых, кто предложил в России реально работающее гравитационное колесо, если не считать легендарного Орфира, стал Дмитриев Михаил Фёдорович. Его статью "КАК ЗАСТАВИТЬ РАБОТАТЬ "СВЕРХ - ЕДИНИЧНЫЕ УСТРОЙСТВА" И "ВЕЧНЫЕ ДВИГАТЕЛИ"?" можно найти в Интернете по адресу <http://www.sciteclibrary.ru/rus/catalog/pages/9367.html>. Сам патент в формате pdf можно скачать [здесь](#). Мне эта статья понравилась сразу, как только я её обнаружил, ибо я также в то время активно прорабатывал в своих статьях тему усилителей мощности. Но чтобы до конца осмыслить в полном объеме те идеи, которые сформулировал, а затем реализовал на практике Дмитриев, мне потребовались годы.

Дело в том, что с самого начала я был как и все, да и сам Дмитриев, уверен, что центробежные силы в подобных колесах, работающих в качестве гравитационного двигателя, только мешают. Поэтому, якобы, гравитационное колесо, должно работать только на низких оборотах, чтобы они не мешали разности моментов сил с разных сторон колеса проявлять себя. Но как показал опыт самого Дмитриева, его колеса прекрасно вращались на больших оборотах. И, похоже, что все его предложения по введению в такие колеса положительной обратной связи как раз реализовывались тогда, когда колесо вращалось с высокой частотой.

Рассмотрим рисунок из его статьи (рис.1). Его предложение сводилось к тому, чтобы в правом верхнем и левом нижнем квадранте грузы перемещались, опираясь на направляющие. Сами же грузы крепились на стержни, соединенные с главными спицами колеса с помощью

обгонных муфт. Это позволяло стержням с грузами вращаться только против часовой стрелки, тогда как само колесо вращалось по часовой стрелке.



Фиг.1. Слева схема гравитационного двигателя М.Ф.Дмитриева (рабочий вариант). (Рисунок взят из статьи Дмитриева). Справа мои предложения по форме направляющих.

Когда груз двигался в правом верхнем квадранте, то он после поворота на некоторый угол оказывался на направляющей, которая принимала на себя вес этого груза, снимая эту тяжесть с колеса, с одной стороны, и обеспечивала за счет инерции груза поворот стержня с грузом в обгонной муфте против часовой стрелки на угол, достаточный для того, чтобы стержень и спица колеса оказались на одной прямой, с другой стороны. Поэтому тут важно правильно рассчитать положение конца направляющей. Если она окажется короче, то стержень с грузом не станет вдоль спицы, если сделать направляющую длиннее, то груз повернется больше, чем требуется или вращение колеса станет невозможным. В обоих случаях это отразится на мощности и работоспособности колеса. Хотя легкий "перехлест", но уже за счет инерции, а не направляющей, относительно 180 градусов грузу не мешает, так как позволит при соприкосновении с нижней направляющей избежать жесткого удара.

Суть моего предложения сводится к тому, что груз перемещается в соответствующих квадрантах по кривым направляющим, что позволяет избежать резких ударов грузов по направляющим. Кроме того S-образная направляющая в левом нижнем квадранте позволит сильнее "прижать" груз в оси вращения (валу) колеса, что приведет к повышению мощности гравитационного двигателя.

Получается интересная картина. Три груза в правом верхнем квадранте и три груза в левом нижнем квадранте практически свой вес переносят на направляющие. Поэтому пяти грузам справа противостоят пять грузов слева. Но каждый груз справа находится от оси на большем расстоянии, чем грузы слева. Кроме того, момент инерции грузов справа больше момента инерции грузов слева. Поэтому при любом раскладе момент сил справа больше момента сил слева. Поэтому получается колесо с динамически смещенным центром тяжести. Причем, вращение колеса это смещение постоянно возобновляет. Остается воспользоваться этим фактом и построить генератор энергии, что Дмитриев и предложил сделать как отдельным гражданам, так и всем, желающим поставить производство таких генераторов на промышленный поток. Возможно, Дмитриеву удалось заинтересовать нужных людей, так как в настоящее время он уже не пропагандирует свои колеса, а его сайт давно закрыт.

М.Ф. Дмитриев для постройки своих первых гравитационных колес использовал велосипедное колесо. Обгонные муфты он брал готовые в веломагазинах, так как в любом заднем велосипедном колесе такая муфта есть. Короче, бери, собирай и пользуйся. Но несмотря на простоту конструкции, мне интересно было следить за тем, как Дмитриев, рассказывая о своем колесе на форумах всем желающим, оказывался непонятым. Мало того, его постоянно обвиняли в жадности, желании сделать себе рекламу и хорошо на своем колесе обогатиться. Но по сравнению с Андреем Ермолой Михаил Дмитриев в личной переписке подсказывал людям, какой вариант им лучше избрать, помогал рассчитать конструкцию для получения желаемой мощности. Многие обвиняли Дмитриева, как всегда это делается, в нарушении закона сохранения энергии, а особо ретивые обвиняли его, что он хочет разрушить гравитационное поле Земли, если на Земле начнут работать миллионы колес Дмитриева. Вопросы, конечно, дурацкие, так как ничего с гравитационным полем Земли не будет, да и закон сохранения энергии колесо Дмитриева не нарушает. Работу совершает не колесо, а среда, эфир, обтекающий неуравновешенное колесо, и потому заставляющий это колесо вращаться. Он бы и так вошел потоком внутрь Земли, а тут пришлось немного поработать, вращая колесо. На ГЭС работу совершает не гидроколесо, а поток воды, который вынужден вращать гидроколесо, у которого для этого имеются специальной формы лопасти, чтобы побольше энергии от водного потока перехватить. А для этого все лопасти гидроколеса повернуты только в одну сторону (чем не обгонная муфта), что делает её в потоке неуравновешенным. Своеобразное "безопорное движение". Ведь колесо свою массу на вращение не тратит, а использует энергию потока, который, не будь колеса, потратил свою энергию впустую.

Так и колесо Дмитриева благодаря направляющим и силам инерции меняет свою конфигурацию таким образом, что превращается для потока эфира в своеобразное "гидроколесо", только роль лопастей играют разности моментов сил с правой и левой стороны колеса. Причем за счет положительной обратной связи форма колеса автоматически поддерживается такой, при которой эта разность моментов сил держится примерно на одном уровне, если не нарастает со временем.

Свои первые двигатели М.Ф.Дмитриев строил по той схеме, которая отражена в указанной выше статье и в его заявке на получение патента. Выглядели эти двигатели примерно так, как показано на рис.2.



Фиг.2 Внешний вид первых гравитационных двигателей М.Ф.Дмитриева.

Благодаря обгонным муфтам грузы имели возможность вращаться только против часовой стрелки, тогда как колесо вращалось только по часовой стрелке. Не исключая, что за основу своего колеса Дмитриев брал заднее колесо велосипеда, где также имеется обгонная муфта, позволяющая колесу вращаться только по часовой стрелки. Использование обгонных муфт как для грузов, так и для основного вала двигателя позволяло бы получить стабильное вращение двигателя только в одну сторону. Если бы Дмитриев с самого начала заложил бы в проект своего двигателя обгонную муфту на главный вал, то, вполне возможно, ему бы пришлось раскручивать (вращать) его грузы с помощью отдельных моторов. И тогда бы получился двигатель, похожий на электростанцию Линевича. Но Дмитриев пошел своим путём, создав двигатель и методику по их строительству по такой схеме, которая была ближе всего к тем "вечным" колесам, которых в свое время отвергли академики разных стран. В его задачу как раз входило доказать ученым, что введение в схемы неработоспособных "вечных" двигателей положительной обратной связи позволяло их оживить довольно простыми способами.

Довольно быстро Дмитриев отошёл от первоначальной схемы и стал вносить в свой двигатель с одной стороны усовершенствования, а с другой стороны упрощения, которые, как ни странно, делали двигатель более мощным и быстрым. Это можно уже увидеть на следующем колесе (рис.3)



Фиг.3. Вариант двигателя М.Ф.Дмитриева без направляющих.

Как работает такой гравитационный двигатель, можно посмотреть на видео.

[http://www.youtube.com/embed/wFEs4PluEQ?feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/embed/wFEs4PluEQ?feature=player_detailpage)

Вот еще два двигателя на велосипедном колесе.

[http://www.youtube.com/embed/whpo41SI8uY?feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/embed/whpo41SI8uY?feature=player_detailpage)

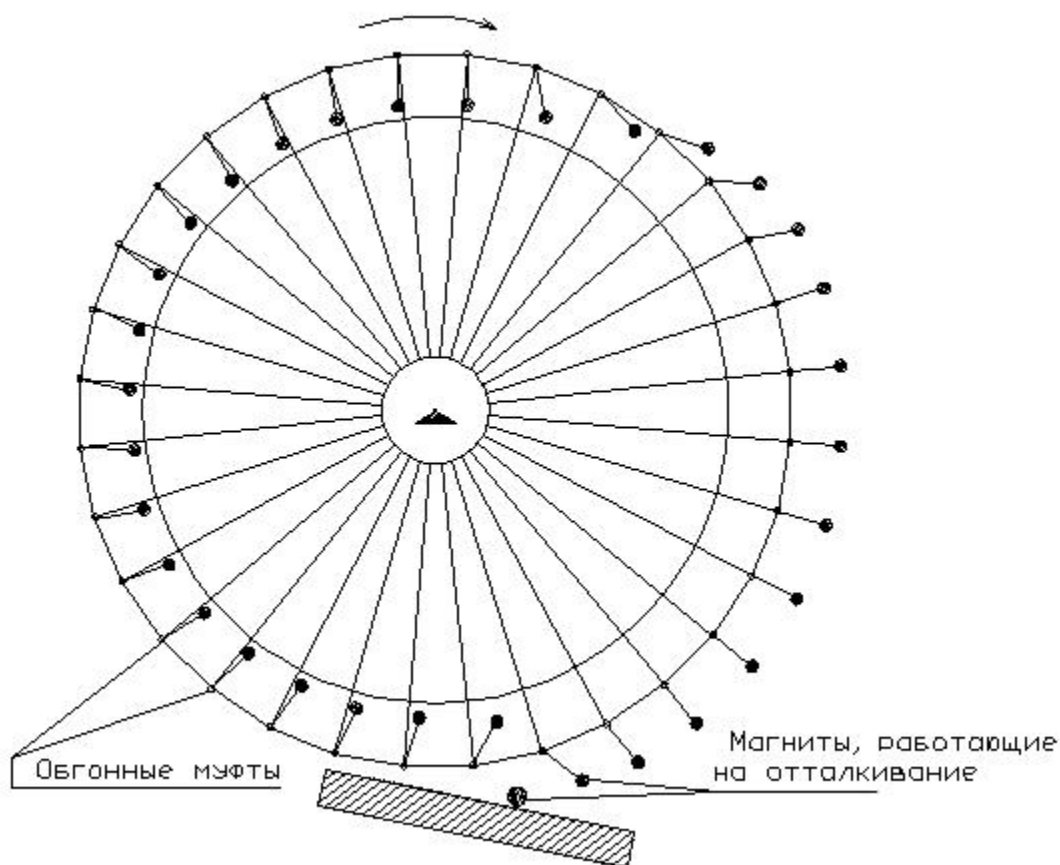
[http://www.youtube.com/embed/XgKVnch4pdg?feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/embed/XgKVnch4pdg?feature=player_detailpage)

Снимок этого колеса сделан так, что сразу не понять, что мы видим. А видим мы два колеса. Спереди стоит небольшое колесо с камерой и крышкой, которая, вращаясь, крутит велодинамку, энергия которой заставляет светиться светодиод или небольшую лампочку. Это колесо посажено на общую с гравитационным колесом ось. Гравитационное колесо находится на втором плане. На нем укреплены два непонятным для меня объекта довольно крупных размеров, возможно это грузы, активные элементы, превращающие колесо в маховик. А также на ободе колеса укреплены посредством обгонных муфт 4 груза. Направляющих нет. Вращение колеса начинается с нарушения равновесия легким поворотом одного груза против часовой стрелки. Вначале колесо вращается медленно, но постепенно угловая скорость вращения нарастает и через

некоторое время скорость вращения колеса стабилизируется, колесо превращается в гравитационный усилитель мощности - колесо крутится, лампочка светится.

Понятно, что грузы с обгонными муфтами прекрасно выполняют свою задачу даже без всяких направляющих. Роль направляющих в данной конструкции играет самая обыкновенная инерция. Когда груз переходит в левый нижний квадрант колеса, то вначале силы тяжести устанавливает стержень груза под косым углом к касательной обода колеса, а затем в этом положении его фиксирует центробежная сила. Та самая центробежная сила, влияние которой Дмитриев в своих первых вариантах колеса старался избежать. А когда груз начинал двигаться в правом верхнем квадранте колеса, то сила инерции заставляла груз двигаться по касательной. И двигаясь практически по горизонтальной траектории, а точнее, по параболе, груз не тратил энергии на преодоление силы тяжести, но благодаря вращению колеса, оказывался на уровне 45 градусов основного колеса, и при этом груз оказывался с правой стороны колеса за пределами обода, тогда как в левой части колеса грузы находятся внутри обода. Разность моментов обеспечивает постоянное вращение гравитационного колеса. Похоже, что при вращении такое колесо создает тягу, направленную сверху вниз и слева направо.

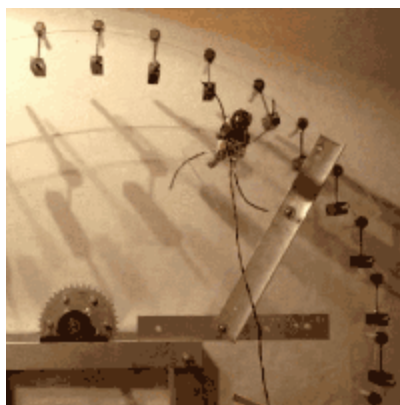
Вместо направляющих в левом нижнем квадранте Дмитриев в некоторых вариантах двигателя использовал магнит на статоре, но в этом случае грузы на роторе должны были тоже быть магнитами и при сближении с магнитом статора они должны были отталкиваться друг от друга. Это показано на рис.4.



Фиг.4. Вариант двигателя М.Ф.Дмитриева с магнитами на статоре и роторе.

В этом случае груз, оказываясь в правом верхнем квадранте, двигался вначале по инерции практически по горизонтальной траектории, а затем начинал падать по параболе вниз, пока не выходил на позицию с максимальным моментом, составляя при этом со спицей колеса прямой отрезок. Таким образом в левом нижнем квадранте траектория груза корректировалась магнитным полем, а в правом верхнем квадранте роль направляющей выполняла инерция без затрат энергии со стороны гравитационного колеса. На остальных участках траектории положение груза

относительно обода колеса фиксировалось обгонными муфтами. При этом центробежная сила играла довольно заметную роль.



Фиг.5. Вариант двигателя М.Ф.Дмитриева, в котором смещение грузов вправо в правом верхнем квадранте осуществляется принудительно с помощью дополнительного колеса.

На рис.5. приведен вариант колеса Дмитриева, в котором автор не стал устанавливать направляющие или магниты в левом нижнем квадранте, предоставив выполнять эту работу инерции, а вот в правом верхнем квадранте обеспечил дополнительное перемещение грузов вправо с помощью небольшого колеса, которое вращается в данном случае с помощью небольшого моторчика. Но Дмитриев идет дальше и вместо энергии моторчика использует часть энергии основного вала (рис.6).



Фиг.6. Вариант двигателя М.Ф.Дмитриева, в котором смещение грузов вправо в правом верхнем квадранте осуществляется принудительно с помощью дополнительного колеса, энергия для вращения которого берется с основного вала.

На дополнительном колесе, которое является задним велосипедным колесом небольшого диаметра, своеобразная "метёлочка" из изогнутых велосипедных спиц, на которые надеты трубки из пластмассы. При вращении дополнительного колеса энергия для этого берется с основного вала. Против часовой стрелки это колесо вращаться, скорее всего, не может. А с помощью изогнутых спиц, с надетыми на них пластмассовыми трубками, обеспечивается мягкое подталкивание грузов вправо. На это перемещение грузов энергия практически не тратится, так как грузы смещаются параллельно поверхности земли. В результате грузы на правой стороне колеса отодвигаются от гравного вала на максимальное расстояние, это обеспечивает динамическое смещение центра масс этого колеса правее вала колеса, что обеспечивает непрерывное вращение колеса. То есть, основное колесо, вращаясь, своим вращением обеспечивает постоянный дебаланс, который вращает колесо. Образуется положительная обратная связь, энергию для поддержания которой система управления снимает с основного вала. Без этой

положительной обратной связи колесо главное колесо не вращалось бы, а вот с дополнительным колесом, "кушая сама себя за хвост" змея из грузов, имеющих связь с основным колесом через обгонные муфты, активно используя силы инерции, находится в постоянном вращении вокруг основного вала.

[http://www.youtube.com/embed/ghL6KJD3EWg?feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/embed/ghL6KJD3EWg?feature=player_embedded)  
[http://www.youtube.com/embed/q5tH8ibslew?feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/embed/q5tH8ibslew?feature=player_detailpage)

Вот что пишет сам М.Ф.Дмитриев о одном из своих последних устройств:" По своей сути, это механическое устройство является Активным Колесным Маховиком, Работающим при Помощи Гравитации (АКМРПГ). В нем реализована положительная обратная связь. Общая вращающаяся масса 250 кг. Входная мощность (потребление) составляет 50- 80 Вт ( в среднем 65 Вт) во всем рабочем диапазоне скоростей (это кажется невозможным, но это так). Вплоть до некоторой скорости, на которой система переключается на торможение , т.к. дальше может пойти вразнос. Эта характеристика имеет гистерезисное свойство. Устройство синего цвета- это мотор и генератор, 2 в 1. Мотор - генератор управляется через частотный регулятор (0-50Гц) оборотов двигателя с трансформацией одной входной фазы в три выходных фазы (0- 220/380 В). Конечно, можно разделить двигатель и генератор так, как это делается обычно. При этом добавятся механические и электрические потери."

Это уже достаточно мощное гравитационное колесо. Добавочное колесо, выполняя важную функцию по созданию положительной обратной связи, здесь уже не имеет никаких изогнутых спиц, колесо работает уже непосредственно, будучи установленной так, что цепочка грузов опирается на добавочное колесо, а так как колесо довольно быстро вращается, то груз, попадая на колесо, выбрасывается им с большой силой право. Коэффициент трения скольжения резины близок к единице, вес груза большой, не менее килограмма, значит колесо бросает груз вправо с силой в 1 кг или 10 н, затрачивая при этом, как любой маховик, крайне мало энергии. Нельзя сразу утверждать, что в этом колесе работают в основном центробежные силы, но роль инерции здесь несомненна, как у колеса из замкнутой цепочки грузов, так и у добавочного колеса, работающего по совместительству маховиком.

Все фильмы, которые разместил на Youtube М.Ф.Дмитриев, можно посмотреть по этому адресу - <http://www.youtube.com/user/MikhailDmitriyev?feature=watch>. В фильмах, естественно, Дмитриев скрывает некоторые детали конструкции, но принцип работы всех его колес один и тот же - часть энергии колеса снимается с вала и тратится на изменение траектории грузов таким образом, чтобы в результате, благодаря обгонным муфтам, колесо в целом становится неуравновешенным, как статически, так и динамически. Вследствие чего вращение колеса создает неуравновешенность колеса, а неуравновешенность колеса поддерживает его вращение. Короче, рука руку моет - одно помогает другому и одно без другого существовать не может.

В настоящее время М.Ф.Дмитриев не появляется на форумах. И активности на тех форумах, где он открыл свои ветки, уже больше нет. Это меня удивляет. Люди всегда хотят чуда, но когда это чудо приходит к ним само, то они все дружно от чуда отворачиваются. Хотя не исключается вариант, при котором участники форума построили себе колеса Дмитриева и теперь сидят в тепле и при свете. В гравитационном колесе Дмитриева меня лично восхищает простота конструкции и одновременно высокая мощность при малых габаритах. Простое велосипедное колесо вместо высокого ветряка способно выдать до 1 кватта мощности. 2-3 таких колеса без проблем обеспечат потребности собственного дома в сельской местности. В квартире, конечно, такую погремушку не поставишь, но ничего не мешает заинтересованным организациям наладить выпуск таких колес для отдаленных или дачных поселков. Не исключено, что эта работа без особенного шума уже проводится теми, с кем Дмитриев нашел общий язык.

В ближайшее время мы об этом узнаем. Революция в Механике продолжается. На место выбывших бойцов приходят другие, более молодые и более упрямые. Раз нельзя построить вечный двигатель, то будем строить усилитель мощности, который будет питаться от напряженности (напряжения, потенциала) гравитационного поля Земли. В следующей статье

данной серии я попытаюсь разобраться с колесом, которое построил около своего дома Альдо Коста. Детального анализа этой конструкции в рунете я не нашел. Да и за рубежом информации очень мало. Альдо Коста, не скрывает устройства своего колеса, на своем сайте он разместил много информации о том, как работают гравитационные элементы колеса, сопровождает всё это фотографиями и короткими фильмами. Чтобы повторить это колесо, данных вполне достаточно. Но пока в Европе есть только одно такое колесо. И это очень обидно.