Власов В.Н.
vitanar@yandex.ru

Моделирование гравитационного колеса и шайтан арбы с алгоритмами Альдо Коста и Черногорова.

Моделирование гравитационных колёс.

Моделирование различных механизмов в программе «Живая физика» («Альтернативная физика») является занятием увлекательным и познавательным. Не прибегая к созданию устройства в натуральном виде (в железе), можно проверить правильность идеи без материальных и финансовых затрат. Требуется только умение работать с основными инструментами этой программы, желание что-то проверить, знание языка программирования этой программы и время для проведения виртуальных экспериментов. Мне не привыкать, я на пенсии. Так что время есть. И поиграть в машинки хочется.

То, что программа «Живая физика» позволяет достаточно точно рассчитать поведение сложной механической системы, я убедился, проводя моделирование десятков моделей, как механических, так и с привлечением электростатики. Точность можно задать в настройках программы. Можно использовать численные методы второго порядка, а можно, а это настройка по умолчанию, использовать вычисления четвёртого порядка, В этом случае программа сама задаёт переменный шаг расчетов, добиваясь необходимой точности. Всё расчеты сразу отражаются на экране не в виде цифр, а в виде визуального перемещения составных частей устройства так, как будто это происходит с реальным устройством. В некоторых случаях, когда программе приходится делить на ноль, то могут возникнуть неожиданности, требующие вмешательства со стороны «оператора».

Можно строить очень простые модели и после запуска наблюдать за их работой. Можно исходные параметры задавать в виде регуляторов. И тогда меняя ступенчато, например, такой параметр как масса, после запуска смотреть как ведёт себя модель при конкретном значении массы того или иного элемента. Для отслеживания результатов есть возможность использовать стандартные индикаторы. Например, следить визуально за перемещением центра масс объекта (модели) или угловой скорости вращения вращающихся объектов. В некоторые уже готовые индикаторы можно добавить ещё один измеряемый параметр, что позволяет выявлять интересные связи.

Для вращения объектов можно использовать моторы, на оси которых дополнительно накладывать нагрузку в виде демпфера вращения, аналога трения, который может зависеть от скорости вращения мотора в первой, второй или третьей степени.

Есть возможность использовать пружины, менять их упругость, соединяя их с демпфером линейных перемещений. Получается что-то похожее на рессоры. Можно использовать оси, заклёпки, силы, моменты и ещё много разных необходимых простейших устройств в качестве базовых элементов, позволяющих создавать из них полноценные модели реальных технических более сложных устройств.

С помощью этой замечательной программы, которую иногда используют в некоторых школах при изучении законов физики, я проделал множество виртуальных экспериментов, в которых проверял важные для моего развития в альтернативной (неофициальной) физике положения. Данная программа меня избавила от натурных экспериментов, больших финансовых и временных затрат, подтвердила многие мои предположения.

Мне не пришлось изобретать велосипед в виде тензорного анализа, чтобы доказать, прежде всего самому себе, особенности работы таких устройств как параметрический физический маятник, гравитационное колесо, разные варианты инерцоидов.

С инерцоидами мне практически всё ясно. Такие устройства можно собрать из гуано и палок, добавить туда моторы и систему управления формирования центробежной силы в необходимых углах маховиков.

То же самое и с физическими параметрическими маятниками. Сделать их легко, если понимать главные физические принципы их функционирования. Чтобы они вечно колебались и даже вращались необходимо знать простейшие алгоритмы перемещения грузов (гравитонов) в нужном месте и в нужное время. Это позволяет использовать всю мощь гравитационного поля Земли, которая гораздо сильнее, чем кажется большей части людей. Это и самая экологичная среда. Тут не надо ничего сжигать, ибо всё уже нагрето до нас.

Мне как-то с некоторых пор даже смешно, что учёные никак не могут понять, для чего надо сжигать уран, уголь, нефтепродукты и газ, чтобы, потеряв 70% полученной теплоты, потом из остатков полученного тепла нагреть водяной пар и заставить с его помощью вращаться турбину и электрогенератор. А избыточное тепло необходимо для создания градиента давления среды или рабочего тела, чтобы с помощью этого градиента давления «резать» вещество, как ножом масло, или как молот обрабатывает нагретую стальную заготовку для будущего ножа. Только вместо сжигания энергоносителей для получения необходимого градиента давления окружающей среды есть множество других способов, которые Виктор Шаубергер называл имплозивными.

Из-за использования эксплозивных методов получения энергии КПД существующих энергосистем не превышает 10%. Я уверен, что ничего плохого не произойдёт, если человечество откажется от такой неэффективной энергетики и создаст поэтапно новую безтопливную энергетику, КПД которой будет не менее 50%.

Официальная физика ошибается, когда утверждает, что таким устройствам (инерцоиды, гравитационные колёса и параметрические маятники) не позволяет работать закон сохранения энергии (ЗСЭ). Начнём с того, что ЗСЭ справедлив, если он применяется, в неинерциальной системе отчёта. Но если тело, перемещается даже по замкнутой траектории в системе, где на каждом повороте встречается инерция, то в такой системе ЗСЭ не выполняется. Видимо, академики, за свою жизнь никогда не испытывали ударов при падении на землю, или никогда не ездили в автобусе с плохим водителем. Тем более, простой анализ показывает, что систем отчёта без инерции не существует.

Даже в простейшем случае падения тела с некой высоты на Землю тело падает с ускорением. Да и невозможно без ускорения обеспечить переход кинетической энергии в потенциальную энергию и обратно. При этом даже видные академики почему-то об этом забывают, высмеивая некоторых альтернативных учёных.

В очередной раз, убедившись в возможности получения механической энергии с помощью параметрического маятника, я решил, не сколько для себя, сколько для читателей, показать, что гравитационное колесо типа колеса Альдо Коста можно использовать для получения механической энергии большой мощности.

Сам Альдо Коста, построив своё колесо, забыл сделать одну вещь. Ему необходимо было прикрутить к колесу электрогенератор и круглые сутки освещать колесо электрическими лампочками. Уверен, что академики быстрее заметили пользу от его колеса. Хотя могло быть и хуже, засадили бы Альдо Коста на несколько лет в тюрьму, якобы, за кражу электроэнергии у местной энергораспределительной компании. Такое с другими исследователями и изобретателями уже было.

Сразу хочу отметить, что при вращении любого гравитационного колеса, всё колесо и гравитоны в отдельности испытывают достаточно высокие и постоянные ускорения (перегрузки), так как вращение по окружности без инерции не бывает, как не

бывает без инерции перемещение гравитонов вдоль радиуса колеса в целях перевеса правой части колеса над левой. Работа, выполняемая крутящим моментов, является существенной добавкой к кинетической энергии колеса.

Поэтому каждый цикл колеса при повороте на 360 градусов сопровождается приростом кинетической энергии, хотя средняя потенциальная энергия колеса с гравитонами за оборот в 360 градусов не меняется. Чтобы доказать и показать этот не всем очевидный факт, я и создал очередную простую модель гравитационного колеса с алгоритмом Альдо Коста.

В чём состоит алгоритм Альдо Коста? Это колесо имеет основу в виде колеса и множества направляющих, расположенных радиально через равные углы. По направляющим перемещаются гравитоны (грузы) так, что во вращающемся колесе все гравитоны на правой половине колеса удалены от оси колеса на самое большое расстояние. А когда груз находится на левой стороне колеса, то груз смещается на строго определённый отрезов ближе к оси колеса и крепится там, пока груз не перейдёт на правую сторону колеса.

Чтобы понять физику всех процессов в таком колесе, не обязательно строить модель с 1-2 сотнями гравитонов. Достаточно колеса с двумя гравитонами, расположенными в диаметрально противоположных точках колеса. С другой стороны, два гравитона на всём колесе, установленных на колесе напротив друг друга – это два параметрических маятника, которые будут синхронно менять свою позицию вдоль радиуса колеса. С одной стороны (верхней), груз будет смещаться подальше от оси вращения колеса, а с другой стороны (нижней) груз будет смещаться поближе к оси вращения колеса. А так как грузов два, то один практически всегда будет находиться справа от оси колеса на максимальном удалении от оси, а другой слева от оси колеса на более близком расстоянии от оси.

В результате правая сторона всегда будет иметь момент вращения и массу больше чем момент вращения и массу на левой стороне. И таким образом, колесо будет вращаться, пока будет работать механизм перемещения грузов (гравитонов) по направляющим колеса. И этот механизм впервые применил Альдо Коста. Есть и другие алгоритмы для подобных колёс. Но и алгоритма Альдо Коста достаточно для самовращения колеса. Главное, чтобы это был некий цельный механизм, а не слепая вера в возможности природы.

Правда, официальная наука колесом Альдо Коста не заинтересовалась. Официальной науке подавай ускоритель под землёй радиусом в несколько километров, на котором они впустую потратят миллиарды долларов за годы своей бурной научной деятельности. А что на выходе? А на выходе получат несколько треков в камере Вильсона, где только натренированный научный взгляд отличит след от электрона от следа новой частицы, которую, якобы, все учёные ищут десятилетия, но пока найти не могут. И в качестве доказательства всё это обоснуют новой теорией про новую темную энергию и новую тёмную материю. Которые ничем не будут отличаться от нового невидимого платья короля.

Официальный научный мир до сих пор не знает, как устроен протон, а про электрон и говорить нечего. Но зато с гордым видом ссылаются на некое уравнение Шредингера, которое ещё необходимо в каждом конкретном случае решать численными методами. Не знает, что такое электрический ток, а ведь любой страус знает, что электрический ток и магнитный поток – это одно и тоже. Об этом даже Эд Линдскалнен знал, поэтому построил свой коралловый замок во Флориде. Никто не сумел повторить,

даже с использованием тяжёлой и мощной техники. Построил в одиночку, ворочал глыбами весом до 30 и более тонн. И ни один академик не смог повторить то, что делал этот человек без высшего образования.

Пусть официальные учёные не обижаются, но многие из них ничем не отличаются от Остапа Бендера, а возможно, даже хуже него. Если почитать книгу «Золотой телёнок», то Остап Бендер сама невинность. Он, по сути, никого не обманывал, просто ему приходилось работать не с совсем порядочными людьми. Поп, Киса, Элочка и т.д. И все чего-то хотели от Остапа. Вот и приходилось Остапу крутиться, чтобы заработать себе на колбасу. А вот учёных никто не заставляет обманывать других людей, но они обманывают нас в течении более ста лет. Когда им нечего ответить, они сочиняют отмазки.

Модель колеса получилась простая.

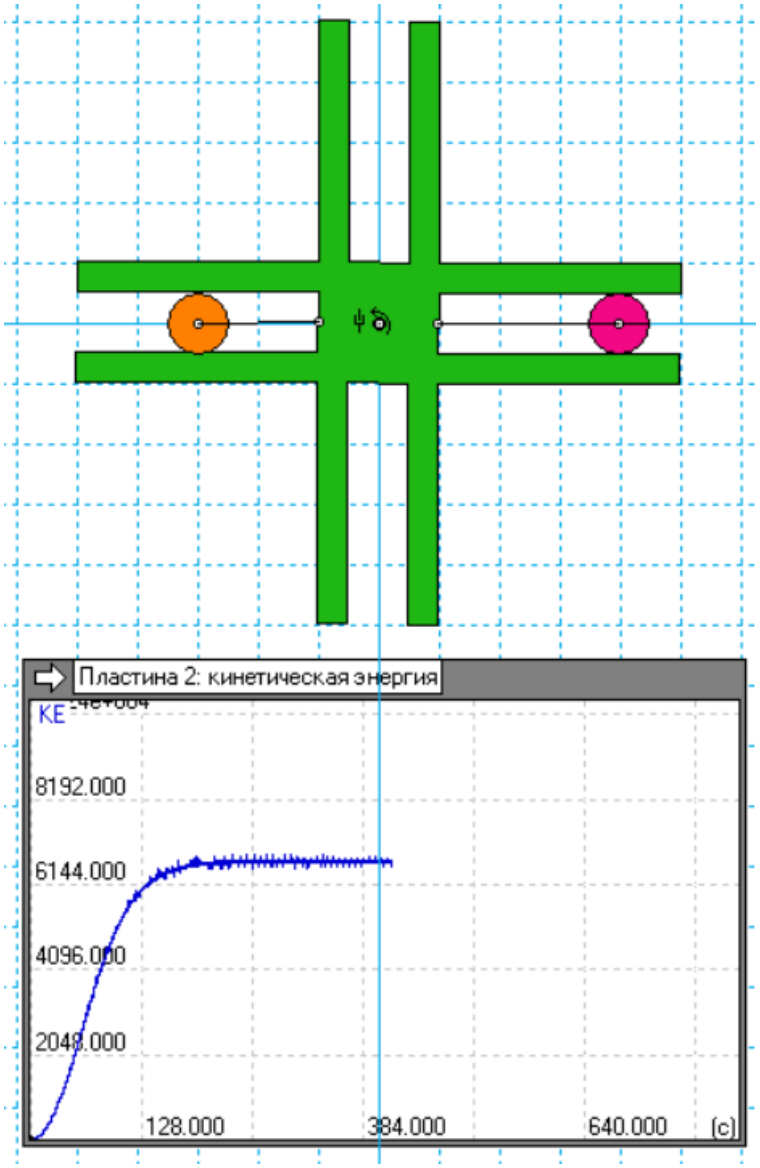

Рис.1.

Колесо зелёного цвета с массой в 200 кг. Радиальные прорези в нём сделаны для того, чтобы гравитоны (грузы) могли перемещаться вдоль радиуса. Грузы перемещаются от трёх до четырех метров вдоль радиуса колеса от центра колеса. Масса грузов по 10 кг. Эти массы перемещаются вдоль радиуса с помощью прутков, длина которых запрограммирована так, что когда удерживающий прутком груз находится слева от оси

колеса, то длина прута становится равна 2, а когда груз, перемещаемый прутом, находится слева от оси колеса, то длина прута становится равной 3.

Диаметр колеса равен 10 м, а разница в положениях грузов составляет 1 м. Начальное положение грузов в колесе выбрано так, как на рис.1. Горизонтальное расположение грузов позволяет сразу запустить колесо во вращение. Но это означает, что колесо перед вращением следует «взвести» Если у колеса будет много грузов, то все грузы на правой стороне следует сместить на максимум от оси колеса, а все левые грузы сместить поближе к оси колеса на равные расстояния.

Так что все разглагольствования о том, что гравитационное колесо само не начнёт вращаться, надо прекратить. Ибо любую систему всегда вначале надо «взвести», потратив однократно на этот процесс немного энергии. А далее система уже будет работать сама.

В системе кроме оси колеса есть демпфер вращения, который играет роль трения. Если демпфер равен 0, то колесо при вращении идёт в разнос, быстро набирая по экспоненте обороты. При наличии демпфера равного 10, колесо вначале разгоняется под действием гравитации, а потом начинает замедляться и угловая скорость постепенно стабилизируется на неком уровне, который зависит от величины демпфера. При демпфере равном 1, частота будет выше, при 5 частота уменьшится, а при 15 станет ещё меньше.

Естественно, это не реальное колесо, но на этой модели можно легко исследовать влияние на величину кинетической энергии таких параметров как масса колеса (без грузов), массы колес, величина демпфера и размах перемещения грузов вдоль радиуса. Если число грузов будет больше, чем 2, то можно отметить, что при увеличении числа грузов растёт кинетическая энергия и мощность колеса.

В нижней части рис.1 размещён индикатор, который показывает величину кинетической энергии колеса без грузов. В списке источников я даю ссылку на небольшой фильм, который отражает кинетическую энергию колеса с момента запуска до временной точки в несколько десятков минут. Фильм получился длинным, но наглядным. Советую его посмотреть обязательно. Этот график наглядно показывает, что от оборота к обороту кинетическая энергия непрерывно возрастает, хотя потенциальная энергия колеблется вокруг некого среднего значения. Кинетическая энергия возрастает за счёт момента вращения, который закономерно создаётся при алгоритме Альдо Коста.

Если присмотреться, то можно заметить в самом начале графика, как кинетическая энергия сильно уменьшается во время подброса грузов вверх, затем следует много оборотов, когда кинетическая энергия возрастает волнисто. Когда частота оборотов колеса выходит на горизонтальное плато можно отметить, что график немного напоминает синусоиду. Я не знаю, с чем это связано, но предполагаю, что это как раз зависит от периодического превращения части кинетической энергии колеса в потенциальную энергию грузов. А вот мелкая дрожь на графике, скорее всего, связана и некоторой дрожью самих грузов, которые ударяются при перемещении грузов о вилки колеса. Или это особенность программ для решения дифференциальных уравнений методом 4-го порядка. Поэтому в расчетах появляются мелкие сбои, которые заглаживаются в очередных итерациях.

Вначале я хотел установить на это колесо 4 груза. Но возникли небольшие трудности, так как грузы болезненно «реагировали» на записанную в их свойства формулу. Возможно, изначально надо было повернуть колесо пред установкой грузов и прутов на 45 градусов. Но при вертикальном положении вилок колеса грузы сами отлетали от колеса в разные стороны. Пришлось ограничиться двумя грузами. При этом оказалось, что колесо с двумя грузами наглядно показало все свои тайны.

Колесо работает по алгоритму колеса Альдо Коста. Примерно также будет вращаться генератор Черногорова. Только у Черногорова гравитон из нижней позиции сразу перемещается в самый верх. И гравитон у него один. Но в патенте Черногоров пишет, что мощность генератора можно наращивать увеличением числа его генераторов на общем с электрогенератором валу.

Примерно в то время, когда Черногоров получил патент на свой гравитационный генератор, в Одессе существовала фирма, которая продавала гравитационные колёса, в которых грузы перемещались снизу вверх по алгоритму Черногорова. У них было всё собрано идеально. По периметру колеса были сделаны специальные «люльки», в половине которых устанавливались копья из металла. Люлек (силовых элементов) было четное число. С правой стороны колеса люльки «заполняли» копьями. На левой стороне люльки были без копий. При вращении в каждой люльке начинал работать сложный механизм, которому помогала гравитация, когда люлька с копьём и с гидравлическим усилителем оказывалась в самой нижней точке, то механизм срабатывал, и пружина бросала копьё вверх, где в этот момент находилась пустая люлька. Она принимала копьё и фиксировала его в пружинном механизме.

Поэтому колесо находилось в постоянном вращении. Диаметр колеса был примерно 15 м. Но примерно лет 5 после появления сайта этой фирмы сайт исчез, и сегодня информация об этой фирме в интернете отсутствует. Энвирон, так звали фирму. В частности такая информация расположена была на сайте http://www.environenergy.co.uk. Сейчас этого сайта нет. Жаль!

Выглядит их колесо примерно так, как на рис.2.

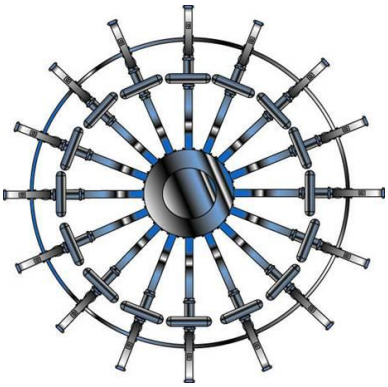

Рис.2.

Данное колесо, если следовать анимации на этом сайте, вращается по часовой стрелке. Каждый элемент на колесе – это самая настоящая пушка, стреляющая металлическими снарядами (копьями), пружина которой взводится с помощью гравитации посредством гидравлического усилителя (рис.3).

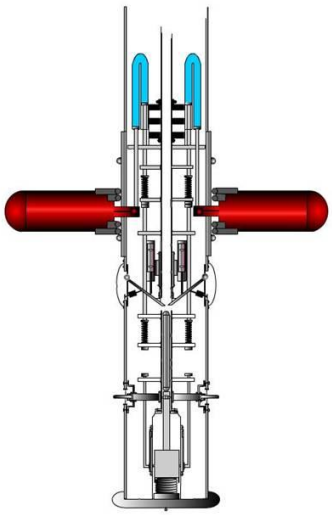

Рис.3. Силовой элемент колеса на рис.2.

Данное колесо не нуждается при вращении во внешнем источнике энергии, его не нужно питать энергией от электрогенератора данного колеса. Всё делает гравитация. При вращении колеса работают гидравлические устройства. Хотелось бы, чтобы в РФ нашлись инженеры, которые могли бы повторить данное гравитационное колесо.

А пока я постарался создать модель в программе Живая физика. Алгоритм этого колеса близок к алгоритму Черногорова. Поэтому модель получилась простой. Дав программе немного проработать, получил вот такой результат:

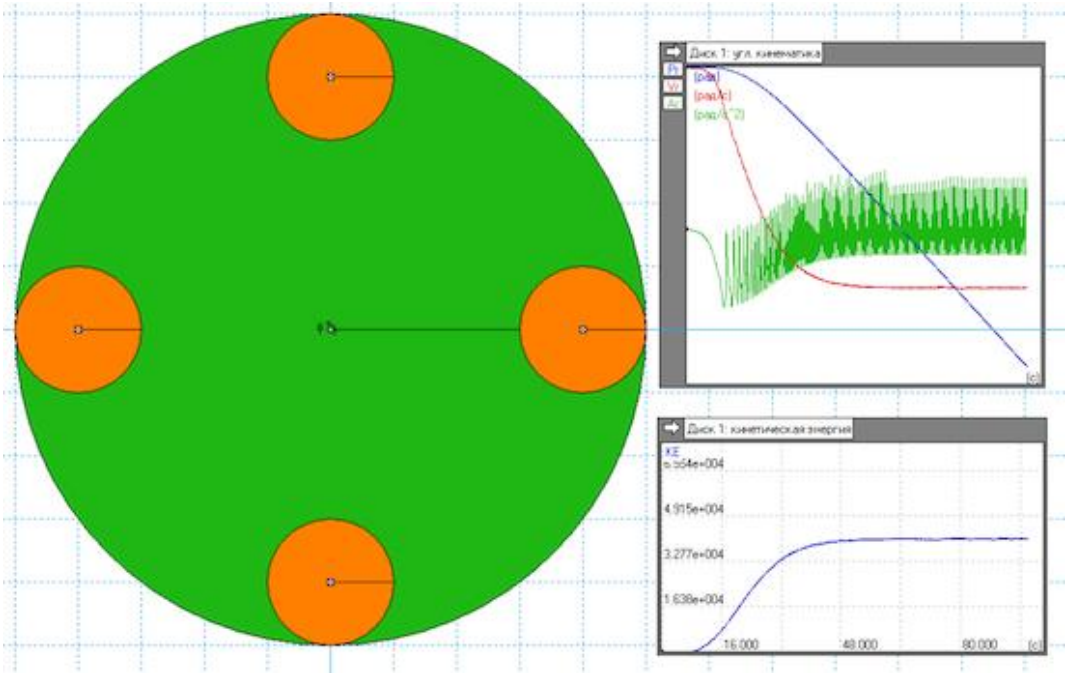

Рис.4.

Конечно, значения параметров элементов программы я установил произвольно, но достаточно реалистичные. Диаметр зелёного колеса 10 м. Масса колеса зелёного цвета 200 кг. Когда оранжевый груз оказывается правее оси вращения колеса, то его груз равен 25 кг, а когда оранжевый груз проходит левее оси зелёного колеса, то его вес становится равным 0,1 кг. По сути, грузы, став на вертикальную прямую, обмениваются массами. Установить для массы оранжевого груза 0 кг не получилось, программа «Живая физика» требует только положительные значения. Пришлось уважить программу.

Алгоритм работы в каждом оранжевом грузе был такой (приведена формула для массы оранжевого груза).

if(Body[9].p.x>=0, 25, 0.1)

В остальных оранжевых грузах были введены точно такие же формулы, только менялись номера этих блоков, на те, которые давала им программа при начальной установке. Для знающих программирование, тут всё ясно, а для тех, кто с программированием не знаком, поясняю.

Центр колеса специально установлен в центр стола, поэтому центр колеса Body[1] имеет координаты (0,0). Это упрощает дальнейшее программирование всего колеса. Если значение положения центра оранжевого круга по оси X положительное, то масса груза равна 25 кг, если обратное, то 0,1 кг.

По результатам моделирования сделан с помощью программы «Живая физика» небольшой фильм в формате avi.

Пока я не знаю, как менять цвета объектов в зависимости от необходимых нам параметров. Если было возможно, то тяжёлые грузы я бы красил в один цвет, а легкие в другой. И тогда наглядно было видно, как работает алгоритм Черногорова. В то крутится колеса, а что там внутри происходит, непонятно.

Демпфер вращения я установил на значении 5. Поэтому в результате эксперимента колесо сразу стало вращаться. По истечению 102 с мы можем видеть результаты работы колеса. Из-за положительного значения демпфера вращения колесо уже на 50-й секунде произошла стабилизация угловой скорости колеса (красный график на нижнем индикаторе) и прекратился рост кинетической энергии колеса (зеленый график на нижнем индикаторе). Рост числа поворотов колеса в радианах (синий график на верхнем индикаторе) уже продолжал возрастать по линейному закону. А вот угловое ускорение колеса вначале вращения слегка снизилось, а потом до 50-й сек начало в среднем расти, А после 50-й сек среднее угловое ускорении (зелёный график) сильно пульсировало. Что указывает на то, что перемещение грузов снизу вверх сопровождается сильными ускорениями, это позволяет подозревать, что угловые ускорения играют важную роль во вращении всего колеса. И что из-за наличия ускорений в колесе, ЗСЭ нельзя применять в качестве главного условия его способности к вращению.

Для вращения колеса важнее является перевес правой стороны колеса над левым, который создаёт момент вращения.

В силу того, что в колесе «Энвирон» грузы перемещаются за счёт гравитационного поля Земли и энергия от самого колеса для этого не отбирается, можно утверждать, что и первое рассмотренное колесо, показанное на рис.1 тоже будет вращаться само, если перемещение грузов организовать за счёт силы тяжести. Например, можно также использовать гидравлику на основе легких жидкостей. Жидкость смещается вниз под действием силы тяжести, а груз, более плотный, поднимается вверх.

Хочу выразить огромную благодарность Черногорову за его патент на гравитационный генератор энергии, который позволил понять принцип работы колеса «Энвирон». Меня до сих пор волнует судьба сотрудников этой фирмы, создавших своего рода шедевр безтопливной энергетики. Буду рад, если они живы и здоровы. Но меня мучают смутные сомнения, я боюсь, что их давно нет в живых, как в 90-е годы пропали многие талантливые профессора и изобретатели.

В последние двадцать лет я нередко находил в интернете информацию, в которых в подобных гравитационных колёсах вместо грузов используется вода. Особого внимания я этим устройства не оказывал. Смотрел, удивлялся и даже подозревал этих изобретателей в мухлеже. Но сейчас понял, что все правильно. Просто признать сразу правоту этих изобретателей мешал стандартный ЗСЭ, который почему-то официальная наука считает справедливым в любом случае.

В этих изобретениях за счёт части кинетической энергии водяного колеса работал насос любой конструкции, который поднимал воду из небольшого бассейна внизу наверх водяного колеса. Колесо, вращаясь, в итоге сливало воду в этот же бассейн, откуда забирал воду насос. Такое колесо стоит в Англии прямо на улице уже много лет. Там нет никакого электрического мотора. Обычный гидравлический насос с поршнями. Этот вечный двигатель пока не заинтересовал ни одного очередного Эйнштейна. Эйнштейнам надо решать мировые проблемы типа поиска бозона Хиггса или искривления, вращения и кручения пространства-времени, пока обычные инженеры решают сугубо земные проблемы кувалдой и какой-то матерью.

В Бразилии есть изобретатель, который активно работает с такими водяными колёсами. В его колёсах вода также поднимается обычным насосом на самый верх водяного колеса, там выливается на колесо. Причём выливается с большой скоростью. Колесо вращается, крутит электрогенератор, часть энергии которого тратится на водяной насос. Вечный двигатель, получается, однако.

Примерно 2 года назад подобный изобретатель появился в Казахстане. Свое изобретение Марат Палмахов называет «вечным двигателем».



Рис.5. Марат Палмахов со своим вечным двигателем.

У него водяное колесо имеет примерно диаметр до 1,5-2 м, небольшой насос качает воду наверх, на самый верх колеса. Там вода сливается на водяное колесо, колесо крутится, вращает вал электрогенератора. Вырабатывается примерно 10 Квт электрической энергии, часть энергии уходит на насос, поднимающий воду до 2 м вверх. Но нашлись доброжелатели, которые стали утверждать, что изобретатель жулик. Некоторые альтернативщики от этого казаха отшатнулись. Уверен, что зря они так сделали. Он не первый, который предложил такое водяное колесо.

По сути, такие водяные колёса работает по алгоритму Черногорова. Вода непрерывным потоком забрасывается на высоту колеса, сливается, вращает колесо, колесо вращает электрогенератор ощутимой мощности, часть энергии уходит на работу водоподъёмного насоса. Из-за непрерывности потока воды на таком колесе можно получить большую мощность.

Я привёл как пример в начале статьи работу моделей чисто механического гравитационного колеса, в котором работает алгоритм Альдо Коста или Черногорова. Но оказалось, что по подобному алгоритму могут работать и водяные колёса. А из-за того, что вода подаётся насосом непрерывным потоком, можно легко построить гравитационное колесо большой мощности. Мощность такого колеса будет определяться не сколько диаметром колеса, а его «толщиной». Главное, не расплескать воду по дороге.

И мне думается, что гравитационные колеса проще разных генераторов РОШ. И только потому, что гравитационные колёса работают над поверхностью Земли. Их проще обслуживать. Что касается получаемой энергии, то людям всегда будет не хватать её, ибо это как раз тот ресурс, за которым охотятся все, кому не лень. Энергия – это мамонт современной эпохи. Так что стройте гравитационные колеса с алгоритмом Альдо Коста или Черногорова! И особо не волнуйтесь.

Гравитационное поле Земли есть везде, и от работы гравитационных колёс оно не рассыплется. Оно было и ещё долго останется таким, создавая на поверхности Земли достаточно высокий градиент давления Эфира, необходимый для того, чтобы камни падали с неба и могли работать гравитационные колёса и параметрические маятники.

Моделирование шайтан арбы.

Вначале я не планировал моделирование шайтан арбы. Но когда статья была практически готова, в голову пришла идея, что неуравновешенное колесо прекрасно может поехать по земле или трассе под влиянием перевеса правой половины колеса нал левой, а в дополнении к этому появится центробежная сила, которая создаст дополнительную тягу по направлению движения колеса. Решил создать модель в программе «Живая физика». Получилась интересная конструкция, которая не то, что ездила по земле, но, похоже, даже полетела. Вначале в конце аэродрома машинка

взлетела, далее достигла конца аэродрома и на большой скорости исчезла с экрана. Наверно, начала падать вниз под воздействием силы тяжести. Но продолжала перемещаться в горизонтальном направлении уже с постоянным ускорением, скорость стала расти линейно, пройденный путь по горизонтали возрастал по параболе. Похоже, что тяга поддерживалась благодаря центробежным силам, возникающим в двух колесах. В реальной арбе 4 колеса. Так что тяга будет ещё больше.

Модель арбы получился простой:

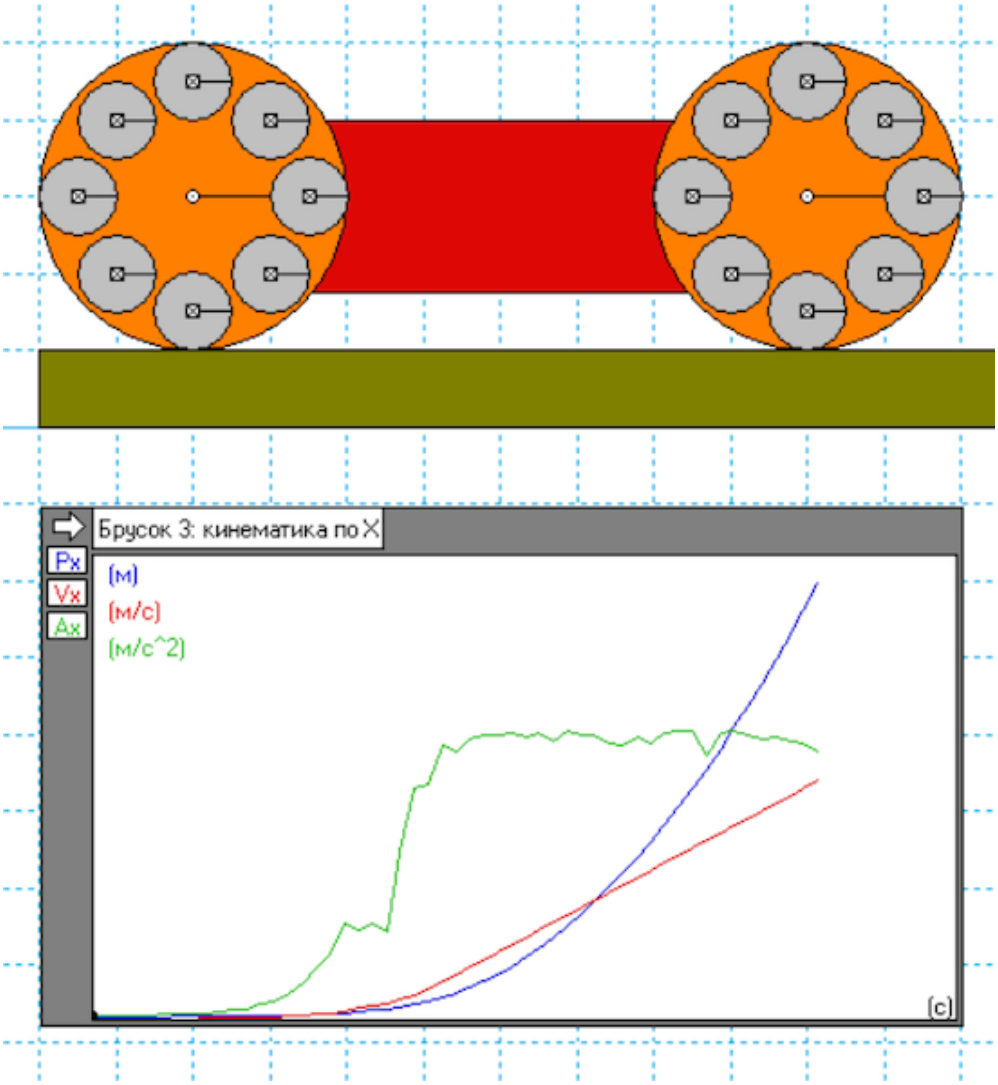

Рис.6.

Сверху показана модель шайтан арбы. В настройках среды активирована гравитация земного типа. Внизу болотного цвета траса (взлётная полоса), которая закреплена якорем. Благодаря чему модель не падает вниз, а стоит на трасе. В колёсах грузы запрограммированы так, что когда груз находится правее оси своего колеса, то его масса равна 50 кг. Когда центр груза находится левее оси колеса, то его масса равна 0,1 кг. В результате правая сторона колеса оказывается почти на 200 кг тяжелее левой. Что заставляет колесо поворачиваться по часовой стрелке. Как только колесо начинает вращаться, то дополнительно к силе трения качения появляется центробежная сила. И колесо превращается в мощный инерцоид, который гонит арбу вперёд. У модели два колеса, но у реальной шайтан арбы колёс 4.

При небольшой линейной скорости центра масс арбы центробежная сила небольшая. Но при высокой скорости колёса будут вращаться с высокой угловой скоростью, порождая большую центробежную тягу. Что позволит отключать временно

мотор или аккумуляторную батарею, экономя таким образов бензин или электроэнергию в аккумуляторах. Или снижая резко их мощность. Но это на будущее.

А пока могу утверждать, что сделано открытие, позволяющее любое колесо превратить в источник тяги для любого транспортного средства. Пока проверено на модели в программе «Живая физика». Теперь пусть инженеры и академики думают. И опровергают меня. Но только без научного мата. Члены антинаучной комиссии РАН умеют это делать. С другой стороны, такое колесо – это хороший инерцоид, превращающий вертикальную силу тяжести в горизонтальную тягу с неким повышающим коэффициентом. И чем колесо вращается быстрее, тем этот коэффициент больше.

Сделан короткий фильм в формате avi, на котором всё это показано. Как арба при движении вначале подпрыгивает над трассой, а потом уходит в горизонтальный полёт.

На индикаторе фиксируются по оси X: зелёным цветом график изменения ускорения, красным цветом показана скорость арбы, а синим цветом отражается пройденный путь. Всё как у людей. Ускорение положительно и больше нуля, скорость вначале возрастает по параболе, а потом переходит в линию, а пройденный путь вначале изменяется по кривой высокого порядка, а потом возрастает уже по параболе.

Получилось чёткое понимание, что любое гравитационное колесо можно прекратить в мощный инерцоид. Или можно сделать из колеса мощный генератор Амарасингама. А раз так, то под конец у меня появилась идея, как из шайтан-повозки сделать мощную электростанцию. Надо несколько таких шайтан-повозок гонять по кругу из ж/д рельс. Повозки будут сами себя питать электроэнергией, получаемой благодаря гравитации, а часть электроэнергии отдавать в сеть. Повозки, будут вращать общий вал, на котором следует посадить мощный, мегаватный электрогенератор, который будет отдавать электроэнергию в сеть, питая дома и элекровозы. А это позволит электрифицировать все железные дороги.

Мир и энергетика накануне больших перемен.

Последний довод противников безтопливной (эфирной) энергетики обычно звучит так: «Вы, что, хотите разрушить существующую экономику и энергетику?». Да, я хочу разрушить, но не экономику, а существующую, крайне неэффективную энергетику. КПД существующей эксплозивной тепловой энергетики составляет около 10%. Этого для развивающейся экономики и цивилизации недостаточно. Развитые страны страдают от недостатка энергии в первую очередь, устраивая из-за этого регулярные войны. Достаточно посмотреть, что вытворяет Израиль, ЕС, Англия или США. Когда им необходим уран или нефть, они готовы вбомбить слаборазвитые страны в каменный век.

Агрессивная политика развитых капиталистических стран ради защиты демократии и энергетического превалирования с товарным превосходством оборачивается ответными мерами со стороны РФ, Китая, наиболее развитых стран Африки и Латинской Америки. Ещё Побиск Кузнецов, изучая статистику по разным странам, показал, что войны начинаются в тот момент, когда некая страна начинает догонять наиболее развитую страну. Ибо Боливар не в состоянии вынести двоих. В гонке за ресурсы и рынки сбыта производимой продукции кто-то должен серьёзно проиграть. Мы как раз живём в такое время, когда Китай обгоняет гегемона США, а США в ответ пока пытается не допустить Китай на свою гору с помощью торговых санкций. Точно также достаётся и России от США и ЕС. Для чего США и ЕС натравили на РФ своего верного борца за демократию.

Стороны, особенно на Западе, не боясь ничего, открыто рассуждают о применении ядерного и термоядерного оружия. На этом фоне мировые СМИ ведут себя как подстрекатели очередной мировой войны, прекрасно понимая, чем закончится ядерный конфликт. При этом хочу заметить, что для большей части населения нет никаких защитных подземных строений. Только богатые, как сумасшедшие, по всему миру строят себе подземные убежища, надеясь выжить во время и после ядерного конфликта.

Но никто не думает, что будет после ядерного конфликта. Выходят люди через несколько месяцев из-под земли. Смотрят, а всё разрушено. Работы нет, власти нет, силовиков, охраняющие покой людей, нет. Уверен, что за несколько месяцев сидения в бомбоубежищах, одна часть людей съест другую. У вышедших на поверхность не будет продуктов питания, воды, одежды, средств защиты от радиации. А ещё наступит ядерная зима с обилием холода, снега и местных глиняных потопов в теплое время года. Посмотрите, что творится зимой на острове Хоккайдо в Японии, где толщина снега достигает 10 и более метров. Из-за этого на Хоккайдо практически никто не жил. И только с помощью мощной техники японцы научились справляться со снегопадами в последние 1-2 десятилетия.

Если кто-то думает, что он может перехитрить остальных, а это касается как отдельных людей, так и целых стран, то успокойтесь, все будем жить в каменном веке, ловить, если повезёт, крыс и тараканов. Так что для выживания человечества люди неизбежно будут поедать друг друга. Это совсем недавно уже было. Но, надеюсь, уже не повторится. Если у политиков хватит ума не дойти до ядерного конфликта.

Поэтому я открыто призываю прекратить производить ядерное оружие, строить АЭС, ГЭС, тепловые электростанции на угле, нефтепродуктах и газе. Представьте себе, вам за зиму необходимо 4 тоны угля. Из них в электричество превратится только тепло 1 тонны, остальные нужны только для того, чтобы можно было сжечь эту тонну угля. Полученное тепло от сгоревших трех тонн угля вылетят в трубу, и будут греть атмосферу, при этом населению вы будете доказывать, что в нагреве атмосферы не сгоревший уголь виноват, а углекислый газ, которого в атмосфере в среднем менее 1% от объёма воздуха.

Конечно, часть тепла пойдёт на обогрев жилица и рабочих помещений. Но бесполезно в атмосферу улетит треть полученного с таким трудом тепла. Подумайте, сколько людей трудится в отрыве от семьи в самых настоящих каменоломнях, где добывается уран, уголь, нефть и газ. А сколько людей работает на обогатительных фабриках, нужды в которых при безтопливной энергетики не будет.

Мне, естественно скажут, что закрытие некоторых отраслей ТЭК приведёт к безработице 75% работающих там. Уверен, что не 75%, а гораздо меньше, ибо значительная часть работающих в ТЭК, длительное время будет использоваться по профессии, чтобы закрыть все неэффективные тепловые (паровые) электростанции, построить новые электростанции, новые ЛЭП, разные повышающие и понижающие трансформаторные подстанции. И будет выводиться из эксплозивной энергетики постепенно. За это время появятся новые рабочие места.

Много людей потребуется для создания новых безтопливных генераторов и безтопливных электростанций. И это будут не чернорабочие и подсобники, которых сегодня непрерывным потоком завозят в РФ. Это будут высокообразованные специалисты. Многих людей придется переучивать, но, уверен, что всех удастся трудоустроить. Процесс перехода на новую энергетику растянется минимум на 100 лет. Поэтому к будущему без тепловых электростанций необходимо уже готовиться сегодня. И пусть нас не пугают олигархи и политики. По-иному они не умеют, ибо новое будущее разрушит их власть.

За 100 лет сменится 4-5 поколений. Каждое новое поколение будет готовить себе на смену новое, более молодое. Человечество глазом не успеет моргнуть, как изменится жизнь всех людей в лучшую сторону, как очистится атмосфера от вредных примесей, как изменится социальная структура, будет введена новая финансовая система, исчезнут очень богатые и бедные.

Нового безтопливного будущего не следует бояться. Было время, по железным дорогам бегали чадящие паровозы. Их постепенно заменили тепловозы и электровозы, значительно изменились ж/д вокзалы, пассажирские вагоны, появилось множество новых профессий. Жизнь стала лучше, жизнь стала веселей.

Было время, по улицам городов бегали конки и брички. Возникли опасения, что городские улицы покроются конским навозом слоем до нескольких метров. Но что мы видим сегодня? На улицах нет лошадей и нет конского навоза. Есть трамваи, автобусы, троллейбусы, множество легковых личных и грузовых автомобилей. Есть проблемы с состоянием атмосферы в городах, но они решаются. Руководство городов худо-бедно исправляет свои ошибки, создавая для населения более комфортные условия для жизни и работы.

Так что будущего бояться не следует. Ибо возможности адаптации людей к новым условиях огромные. Люди сумеют создать то будущее, которое они заслуживают и захотят построить.

Источники:

1.Г.И. Шипов Открытие в России поля инерции и сумма торсионных технологий
2. В.И. Богомолов. Открытие поля центробежных сил инерции и изобретения устройств для решающих экспериментов.
3. Власов В.Н. А всё-таки оно будет вращаться.
4. Власов В.Н. Проверка теории Петрова А.М. с помощью программы "Живая физика"
5. Власов В.Н. Модель гравитационного колеса с эксцентриками.
6. Власов В.Н. Варианты колеса обозрения в качестве источника энергии.
7. Власов В.Н. Модели и фильмы для данной статьи (Альдо-Коста, Черногоров, Энвирон, Шайтан арба)

Текст подготовлен 25.08.2025.