Власов В.Н.
vitanar@yandex.ru

От магнитного мотора до звездолёта.

Магнитный мотор почему-то считается невозможной конструкцией. Между тем, за 20 лет изучения этих магнитов мне пришлось убедиться, что есть некие конструкции (объёмные или плоские) из простых аксиальных или подковообразных магнитов, которые позволяют создавать градиенты напряженности магнитного поля. Т.е., получать градиенты давления Эфира, и, как следствие, формировать силы, заставляющие созданные конструкции из магнитов перемещаться целиком в заданном направлении. Важно, сохранять взаимное расположение магнитом между собой на протяжении всего движения (перемещения).

Одна из таких композиций простая и её можно показать в виде рисунка Рис.1.

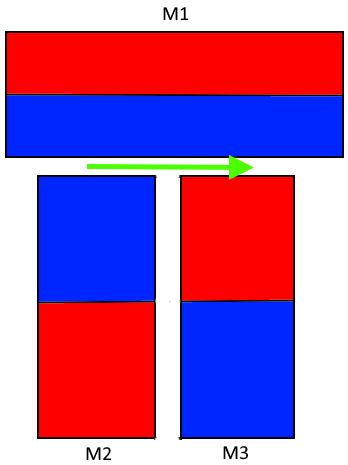


Рис.1.

Все три магнита должны жёстко и крепко скреплены между собой. Можно через тонкие плёнки из диэлектрика. Например, на общем основании. Если мы добавим ещё один магнит, то получим сразу две силы.

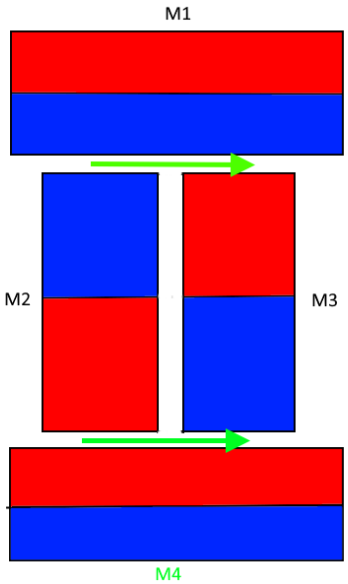


Рис.2.

В этом случае силы будут параллельны друг другу, и такую более уравновешенную конструкцию проще превратить в источник силы на каком либо транспортном средстве. Или даже создать на её базе некий эталон силы. Силы, естественно, будут безопорные. Будут создаваться градиентами напряжённости магнитного поля (градиентами давления Эфира). Только вектор силы будет направлен противоположно вектору градиента давления Эфира.

Так вращается ротор в статоре магнитного мотора турецкого изобретателя Муамара Йюлдуза.

Можно из магнитов собрать и такие конструкции

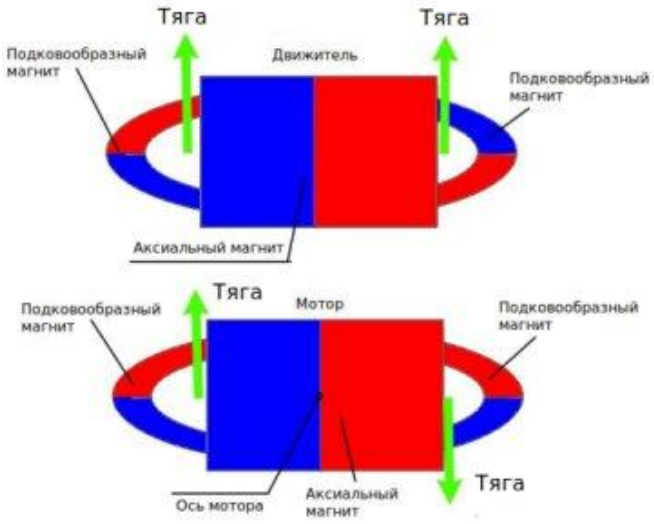


Рис.3.

Верхняя конструкция – это движитель, потому что он «едёт» только поступательно. А вторая конструкция – это двигатель, потому что он вращается вокруг оси. А чтобы превратить движитель в двигатель следует перевернуть правый магнит на 180 градусов. Всего на эти конструкции требуется по три магнита. Один аксиальный центральный магнит, а ещё два магнита подковообразных.

Можно собрать движитель на трех магнитах, если в конструкции на рис.2 мы два центральных магнита мы заменим на магнит «Сибирский Коля».

Если нам не нужна конструкция из 4-х аксиальных магнитов, мы может остановиться на двух магнитах. Один из них будет аксиальный, а второй подковообразным (Рис.4). От этой конструкции мы можем плавно перейти к конструкции на рис.3. И опять на трех магнитах.

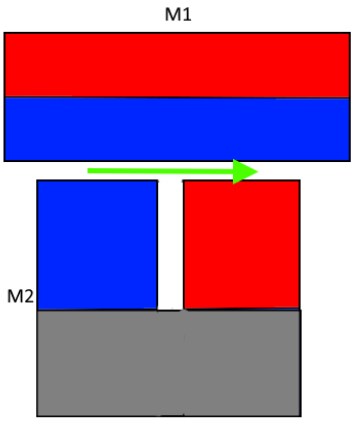
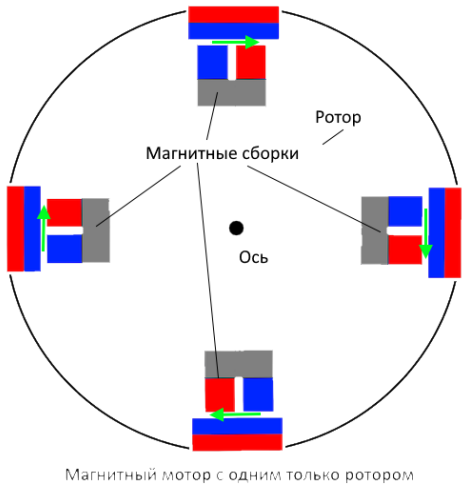


Рис.4.

Рисунок подковообразного магнита у меня получился неказистый. Но всё при нём, два близко расположенные, смотрящие в одном направлении полюса. Чем хорош подковообразный магнит? В нём рассеивание магнитного поля меньше, чем у аксиального. А это нам важно для последующего использования в магнитном моторе (рис.5). Обращаю внимание, что все магниты должны быть прочно закреплены на роторе.



Магнитный мотор с одним только ротором

Рис.5.

Направление зелёных стрелок показывают направление вращения данного магнитного мотора, у которого нет статора, так как движитель из магнитов несёт «статорный» магнит на себе. Если такой магнитный мотор посадить на ось стандартного электрогенератора соответствующей мощности, то мы получим возможность вырабатывать электроэнергию, не прибегая к сторонней природной силе – потоку воды, ветра и т.д.

Магниты в таком магнитном моторе можно частично или полностью заменить на электромагниты. И тогда мы получим возможность управлять мощностью такого двигателя. Любое мотор-колесо можно переделать по такой схеме. У кого такая возможность есть, пусть попробует.

Вот какую систему намотки предложил узбекский изобретатель вечного двигателя.



Рис.6.

Это «трёхфазный» двигатель, хотя питается от источника постоянного напряжения. Просто у него контролёр искусственно саздаёт три фазы. А от каждой фазы питается группы

электромагнитов на роторе: красная, синяя и зелёная. Когда питание получает красная фаза, то электромагниты синей и зелёной фазы остаются обесточены.

Катушки на электромагнитах одной фазы намотаны по-разному. В результате у одного электромагнита наружу смотрит северный полюс, а у другого – южный. Так как ротор окружён полоской плоских магнитов, повёрнутых одним полюсом к ротору, то каждая третья пара электромагнитов во время работы создаёт тягу, заставляющую вращаться ротор в одну сторону, как это показано на рис.4 или рис.6.

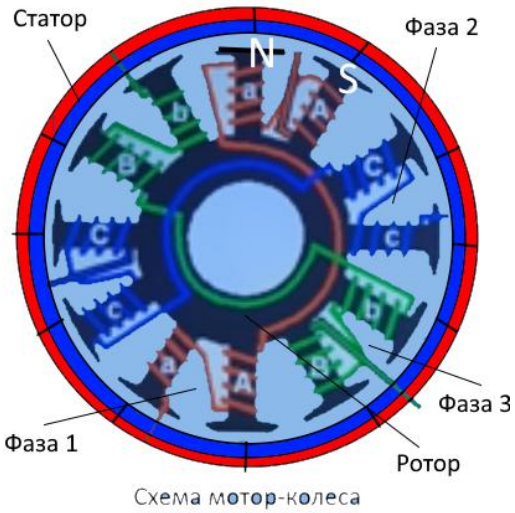


Рис.7.

Вот такой примерно получится мотор-колесо с вышеуказанной намоткой роторных электромагнитов. Это всего лишь схема. В реальном мотор-колесе статор состоит из множества практически плоских тонких магнитов, повёрнутых к ротору северными полюсами. Хотя можно их ставить все южными полюсами. Просто тогда ротор будет вращаться в другую сторону.

То есть, в таком мотор-колесе в каждый момент времени «работает» только третья часть пар электромагнитов ротора. И, получается, что мотор можно питать одной фазой, т.е., постоянным напряжением, но при этом придётся убрать две трети электромагнитов ротора. У такого колеса есть важное преимущество – противоЭДС в таком двигатели не создаётся. А это означает, что двигатель потребляет электрической мощности в 10 раз меньше, чем создаёт на валу мощности механической. Это позволяет из мотор-колеса и обычного стандартного генератора собрать «вечный двигатель», поставить его на транспортное средство и ездить на нём без всяких зарядок. Примерно как-то так:



Рис.8.

После того, как этот изобретатель выехал на своём «вечном велосипеде» за пределы своего двора, как сразу оказался под вниманием «больших» людей. Ему, похоже, намекнули, что надо всё вертать взад, что он и сделал, опубликовав видео с опровержением. Мол, я ничего такого не делал, это фейк, всех обманул и т.д. Не удивлюсь, если потом мы получим сообщение, что товарищ погиб смертью храбрых, защищая свой велосипед от бандитов.

Продолжим размышлять над мотором-генератором. Теперь остаётся добавить статор, расположить в нём мотки провода. И получится электрогенератор, который будет вырабатывать электроэнергию согласно закону Фарадея. Желательно на статоре так расположить мотки проводов без сердечников, чтобы выработка электроэнергии происходила без противоЭДС со стороны этих мотков провода. А для этого следует эти катушки (замкнутые витки) располагать так, чтобы магнитны поля катушек и магнитов были расположены под прямым углом (рис.8). Возможно, кто-то уже предлагал такое расположение магнитов и катушек в электрогенераторах. Но лично мне такая информация не попадалась.

Рисовать подробно я не буду, пусть читатель сам попытается это сделать. Вполне возможно, получится Ф-генератор, для которого характерным является мощность вырабатываемой электроэнергии во много раз больше мощности механической энергии, которая будет вращать общую ось.

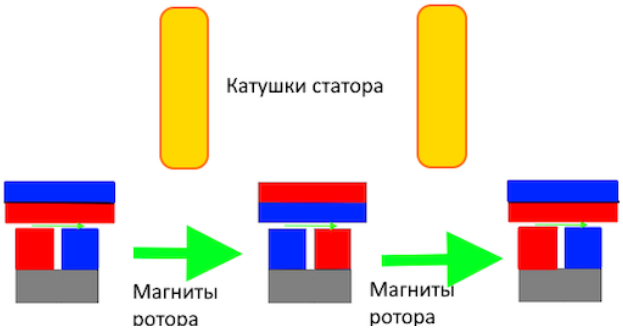


Рис.9.

Дело в том, что вырабатываемая по закону Фарадея ЭДС, прямопропорциональна производной от магнитного потока. А производная от гармонического колебания тем выше, чем выше частота смены направления магнитного потока, чем выше частота вращения ротора с магнитами и чем больше магнитов на роторе.

Но можно поступить по старинке и расположить катушки плоскостью к роторным магнитам (рис.9)

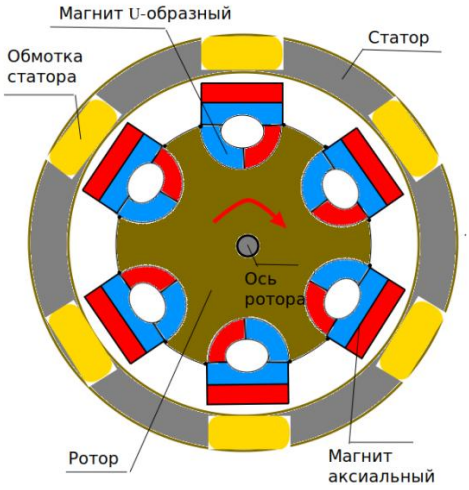


Рис.10.

Но в этом случае придётся столкнуться с противоЭДС, а также с необходимостью устанавливать на ротор магниты одинаковой конструкции. Например, повёрнутыми южными полюсами к статору с катушками. Если число магнитных сборок чётное, то можно аксиальные магниты, смотрящие на катушки, устанавливать с чередованием полюсов.

Какая схема лучше, можно понять только после проведения серии экспериментов. Но я уверен, что расположение на статоре катушек перпендикулярно магнитам на роторе окажется лучшим вариантом из-за отсутствия противоЭДС. Улучшить ситуацию можно использованием катушек без ферримагнитных сердечников.

Поэтому китайцы производят маленькие мотор-колёса, но с очень высокой мощностью потому, и число электромагнитов на роторе у них очень большое. Самое то, что необходимо для самоделки под названием ветрогенератор. Тесла, предложив свою систему переменного тока, «порекомендовал» Вестингаузу частоту в 60 гц, но мог бы предложить и 1 Кгц. Теперь все тупо повторяют в генераторах 50-60 гц, хотя могли бы вырабатывать электроэнергию при частоте в 1-2 Кгц, а для подачи в нагрузку, где необходима стандартная частота в 50-60 гц, пропускать полученную электроэнергию через частотник, модулируя высокую частоту стандартной частотой. Естественно, будет некая потеря мощности, но это лучше, чем мучиться со стандартной частотой на всех этапах получения и преобразования электроэнергии.

Полюса магнитов на роторе должны чередоваться, что сделать технически не сложно. Сделать это следует затем, чтобы магнитные потоки, проходящие через катушки, были максимальными и чередовались по направлению по мере вращения ротора с магнитами. Так как направление магнитных полей магнитов и катушек будет располагаться под 90 градусов, то противоЭДС вырабатываться не будет. Ротор будет вращаться, не испытывая сопротивления от магнитных полей катушек статора.

Несколько лет назад я уже опубликовывал схемы магнитных двигателей, которые можно собрать для создания вечного двигателя.

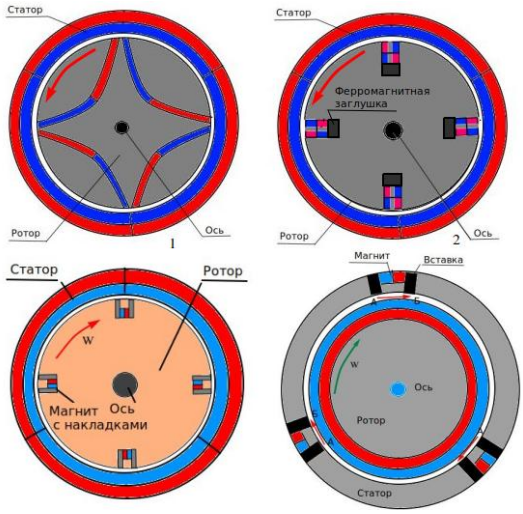


Рис.11

Если немного напрячь мозги, то легко понять, что эти двигатели являются родными братьями и сёстрами мотора Джонсона (был такой американский изобретатель), которому в США не позволили развернуться. Он хотел сделать магнитную дорожку, по которой надеялся пустить электропоезда метро. Не получилось. Бывает. Особенно тогда, когда есть более богатые конкуренты.

/*/

Кто-то скажет, что автор в очередной раз изобретает вечный двигатель. Не вечный двигатель, а источник вечной силы, а в данном случае источник вечного момента вращения, что позволяет получить источник вечного движения. Что касается вечного двигателя, то это прах земной, и в любой момент он может просто сломаться, взорваться, разложиться на атомы или эфироны. Нет в мире совершенства, но есть законы природы, которые позволяют на

длительный срок создать из любого вещества подходящую конструкцию для перемещения в пространстве или выработке энергии. А имея движитель или источник энергии, мы можем творить интересные дела, которые любому дикарю покажутся волшебством или проявлением божественной силы.

То, что мир полон загадок, подтверждающих мою теорию Эфира, можно убедиться, посмотрев фильм по адресу:

https://rutube.ru/video/b25b1193060a187d3cfc94087097de5d/



Рис.12.

В этом фильме Игорь Белецкий показывает очень интересный опыт, из которого можно сделать вывод, что обычный униполярный мотор способен создавать силы в миллионы раз большие, чем получает НАСА со своим em-drive. Вот как выглядит это ведро от НАСА, над которым колдуют все академики по всему миру.

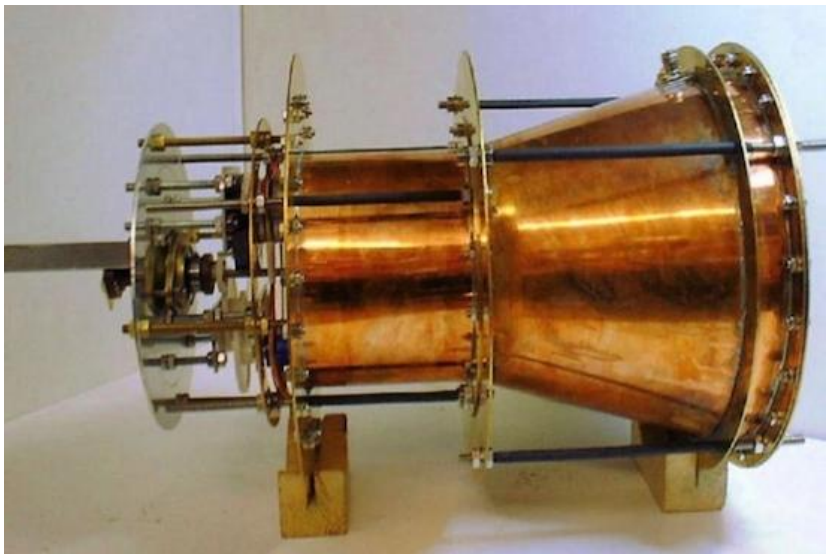


Рис.13.

Создаваемая этим движителем тяга низкая. Двинуть большой звездолёт такая штуковина не сможет. Но меня радует то, что современные физики столкнулись с феноменом, объяснить который с позиции официальной науки они не могут. И это хорошо. Пусть подумают. Возможно, эта думка пойдёт землянам на пользу.

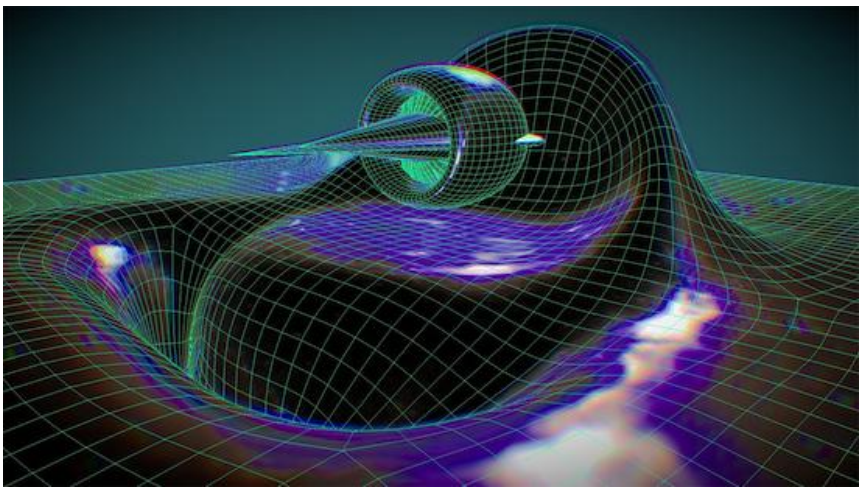


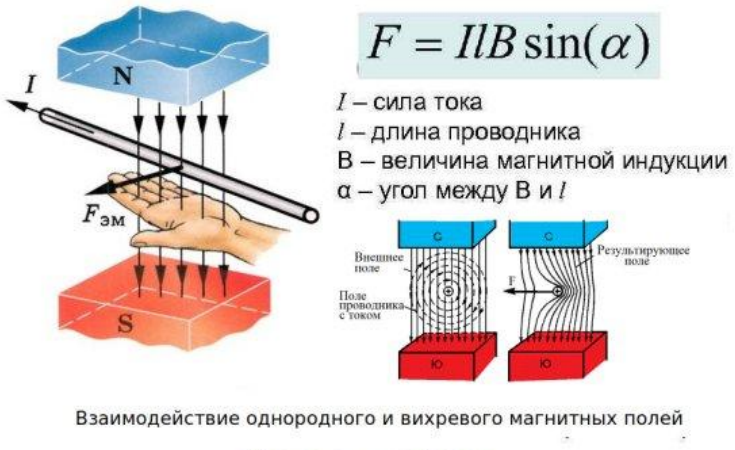
Рис.14.

Белецкий своим опытом показал, что двигатель Алькубьерре не годится в подмётки простому униполярному двигателю, левитирующему в пульсирующем магнитном поле стороннего электромагнита. В принципе, любой электрический двигатель может служить доказательством безопорной эфирной силы, так как электродвигатель постоянного тока и униполярный двигатель работают на одном и том же принципе.

Своим опытом Белецкий подтвердил мою теорию Эфира. Он показал, что униполярный двигатель может вращаться не только на столе, но и в подвешенном, левитирующем состоянии. Конечно, воздух – это не космос, но своим вращением двигатель показал, что он не подчиняется третьему закону Ньютона. В одну сторону вращались все составные части униполярного двигателя.

Электромагнит, на который подаётся переменный ток, позволяет подвесить под электромагнитом униполярный двигатель. И находясь в подвешенном состоянии, весь униполярный двигатель начинал вращаться, и вращался до полного истощения питающей его батарейки. Причём вращение было достаточно мощным, хотя Белецкий не измерял момент вращения этого двигателя.

В принципе, двигатель будет вращаться тем быстрее, чем больше ток, напряжённей магнитное поле и длина вертикальных проводников униполярного двигателя. Как это написано в школьном учебнике по физике:



Взаимодействие однородного и вихревого магнитных полей

Правило левой руки

Рис.15.

Вот и весь механизм вращающей любой электрически мотор силы. Тут видно, что третий закон Ньютона нарушается. Но если признать Эфир, и признать его способность создавать

градиенты давления Эфира, как третий закон Ньютона восстанавливается в своих правах. Всё путём. Эфир взаимодействует с веществом.

Одним из первых, кто написал, что НЛО летают по известному в школе закону, был Андрей Мельниченко. Его статья об этом затерялась на просторах Интернета, но я её нашел, включил его рисунок в одну из статей (рис.16).

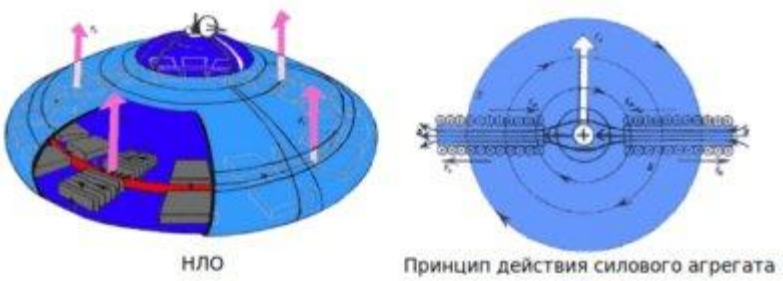


Рис.16. НЛО Андрея Мельниченко.

Полученная из статьи Андрея Мельниченко лет 10 назад информация позволила мне глубоко понять механизм формирования тяги в эфирном пространстве. Для путешествия (перемещения) в пространстве можно использовать как уже созданные самим Эфиром градиенты давления, так и градиенты давления Эфира, создаваемые с помощью специально сконструированных конструкций.

Часто приходится читать, что работа униполярного мотора кому-то непонятна. Между тем, униполярный мотор функционирует по тем же принципам, по которым работает любой электрический мотор. Благодаря взаимодействию однородного магнитного поля с вихревым магнитным полем. Аналог эффекта Магнуса. Вся трудность в том, что обычный эффект Магнуса многим не известен, а тем более, не известен его эфирный аналог. Для этого явления в классической физике даже нет подходящего определения.

Совершенно не важно, как создаются эти магнитные поля, используются ли постоянные магниты или электромагниты. На следующем рисунке показано взаимодействие магнитного поля с вихревым магнитным полем в униполярном моторе (рисунок взят из интернета), с которым проводил опыты Игорь Белецкий.

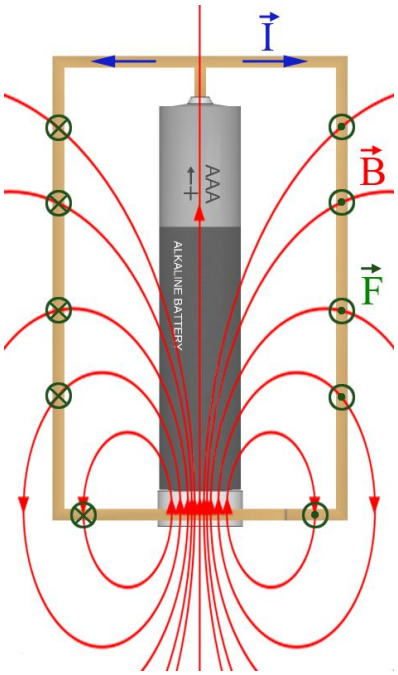


Рис.17. Взято из интернета.

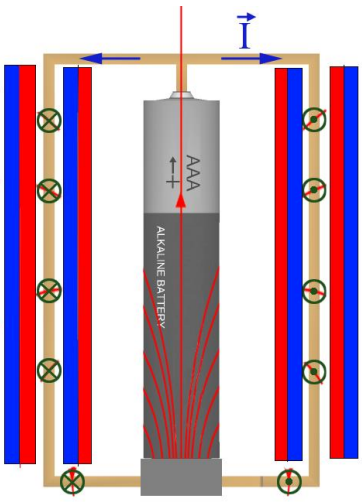
Электрический ток течёт сверху вниз в каждом из двух проводников. Расположенный ниже батарейки токопроводящий магнит создаёт постоянное магнитное поле, причём в каждой точке проводника напряжённость магнитного поля разная. Поэтому при вычислении сил, которые будут возникать при взаимодействии магнитного поля постоянного магнита с вихревым магнитным полем проводников, придётся использовать методы интегрального исчисления.

Хотелось бы заметить, что сила **F** на правом проводнике направлена на смотрящего на рисунок. Поэтому в точках пересечения магнитного поля с проводников (справа) изображён кружок с точкой внутри. Это значит, что сила **F** направлена на нас. На втором, левом проводнике в кружке находится крест. Это указывает на то, что сила направлена от нас. В любом случае используется правило левой руки, показанное выше.

В униполярном моторе магнит можно заменить на электромагнит. А для этого часть проводника следует использовать для создания прямых проводников, а часть для создания соленоидов, внутри которых будут расположены прямые проводники с током. И тогда один и тот же ток будет создавать как постоянное магнитное поле, так и вихревое магнитное поле. Униполярный мотор получится, возможно, сложным, но работать он будет ничем не хуже классического униполярного мотора. Широкий простор для творчества. Правильно подобрав проводники для соленоидов и прямых проводников, можно собрать целую серию интересных магнитных моторов, как с сердечниками из ферримагнетиков, так и без ферримагнетиков.

Если немного подумать, то на основе униполярного двигателя можно создать униполярный электродвижитель, который будет создавать тягу, величина которой будет рассчитывать по формуле на рис.15.

Для начала немного изменим униполярный двигатель, показанный на рис.14.



Униполярный мотор с магнитами на проводниках

Рис.18.

Заменим постоянный магнит цилиндром из меди или железа. Обложим проводники с током парами плоских длинных постоянных магнитов. Теперь магниты будут создавать по-настоящему постоянное магнитное поле. Поэтому рассчитать силу тяги можно по формуле на рис.15. Зная расстояние проводников от оси батарейки, можно рассчитать момент вращения и мощность такого мотора.

Если же сменить полярность постоянных магнитов над левым проводником, то получим следующую схему:

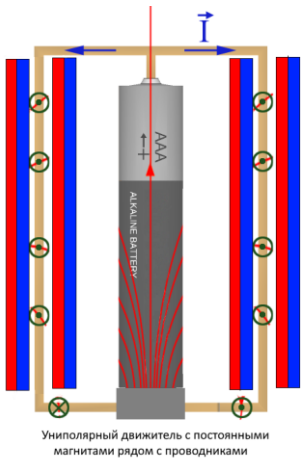


Рис.19.

Это уже будет движитель, так как силы, действующие на проводники с током, будут не только равны по модулю, но и по направления. В данном случае, силы будут направлены на нас. Согласно известной из школьного курса физики формуле, тяга зависит от магнитной индукции магнитного поля, создаваемого постоянными магнитами, силы тока в проводниках и суммарной длинны проводников в постоянных магнитных полях. Проверить наличие силы можно на крутильных весах.

А это означает, что зная потребную силу, например, для старта летающей тарелки с поверхности Земли, мы всегда может рассчитать требуемые параметры – магнитную индукцию магнитного поля, силу тока и длину проводников в магнитном поле. Так что мы сразу получим информацию, какой мощности нам нужен будет электрогенератор на НЛО, и как нам создать необходимый магнитный поток и электрический ток.

Магнитный поток мы можем усилить, используя электромагниты с сердечниками, у которых будет подходящая магнитная проницаемость. А мощный ток мы можем получить, используя моток с проводом с необходимым числом витков. Так что для полета НЛО необязательно ей иметь на борту электрогенератор мегаватной мощности. Для преодоления трудностей при конструировании НЛО важно иметь мощные мозги. И для начала можно экспериментировать с НЛО небольшой массы и размера. Например, на небольшом квадракоптере без пропеллеров.

Так что простой электрический мотор поможет нам выйти в космос. Теоретически мы знаем, как это можно сделать. Хотя, конечно, можно попробовать использовать разные механические инерцоиды. Но, думаю, что КПД электромагнитного движителя будет выше, так как не придётся преодолевать банальное трение.

Можно с таким двигателем экспериментировать дальше. И, например, заменить магниты простым мотком провода. Примерно так:

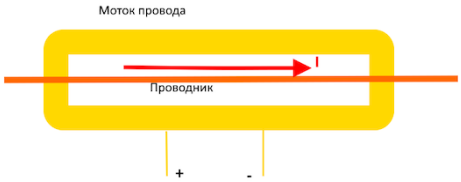


Рис.20.

Можно катушку намотать на ферритовый или железный сердечник. Но даже и без сердечника такая конструкцию создаёт движитель. Сила будет направлена вверх или вниз в зависимости от направления токов в катушке и проводнике. Такую конструкцию можно питать переменным током, сразу катушку и проводник, от одного источника, правильно подобрав токи

в проводнике и катушке. При постоянном напряжении тяга будет постоянная, а при переменном токе тяга будет пульсирующей и направленной в одну сторону.

Вот так может быть сделан движитель для квадрокоптера.

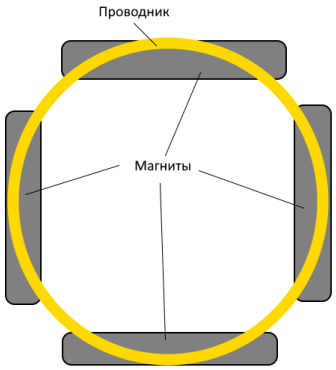


Рис.21

На рис.20 показан движитель для перемещения в горизонтальном направлении. Ничего не стоит собрать движитель для перемещения в вертикальном направлении. По мощности он должен быть больше. Осталось иметь на квадрокоптере источник энергии – небольшой ДВС с генератором, аккумулятор, эфирный генератор и т.д. И можно с таким устройством делать серьёзные вещи.

Я постарался буквально разжевать варианты простых электрических моторов, которые на деле являются родными братьями стандартного электромотора постоянного тока, такого, какие стоят в обычных шуруповёртах или дрелях. Это означает, что из дрели при желании можно создать движитель для велосипеда или детского автомобиля. Достаточно поменять полярность магнита рядом с одной из щеток.

/*/

На рис.21. я показал схему движителя, который позволит перемещаться в горизонтальной плоскости. Но можно собрать движитель немного по другой схеме.

Самый простой, взять моток провода и на половину его наложить магнит. Примерно так.

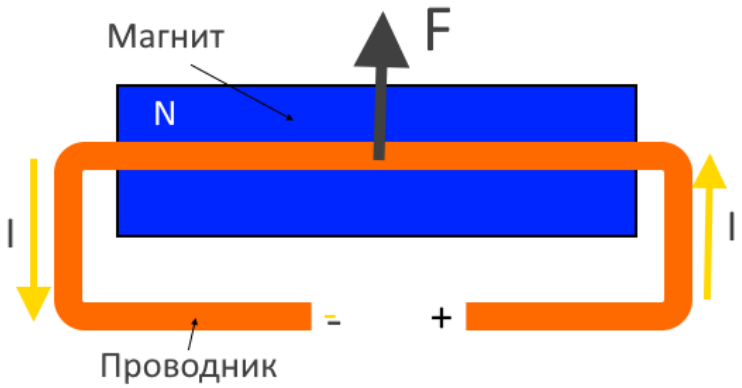


Рис.22.

В этой схеме предполагается, что источник энергии, проводник с током и магнит крепко скреплены вместе, поэтому под действием силы F будут перемещаться с ускорением, которое можно вычислить по формуле Ньютона, если будет известна суммарная масса этой конструкции.

Но чтобы у нас проводник с током использовался с большей пользой можно схему слегка изменить.

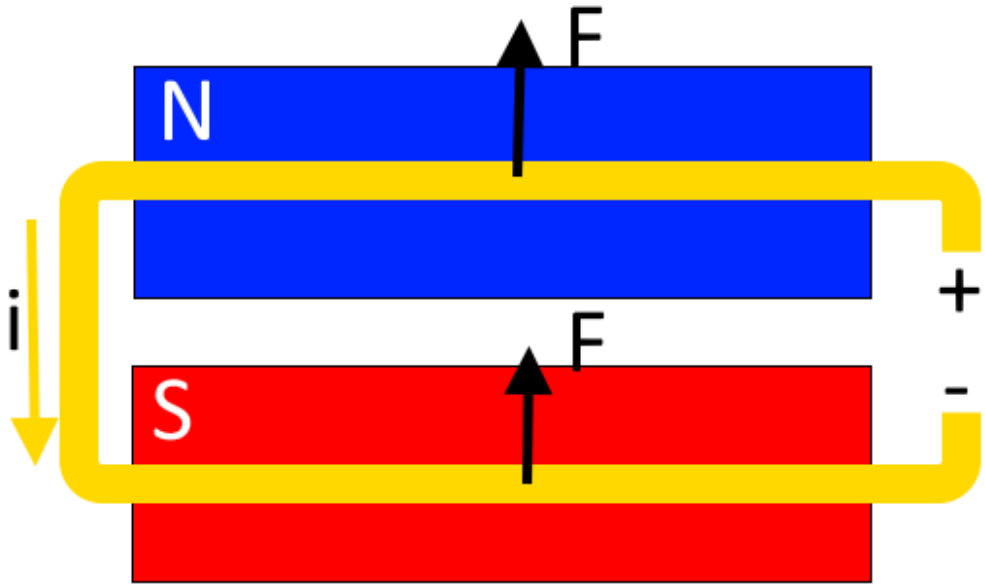


Рис.23.

Такой движитель позволит получить удвоенную тягу. Можно проводник с током уложить змейкой. И тогда сил (тяг) будет столько, сколько будет магнитов. Важно только правильно установить полярность магнитов. Если вместо магнитов использовать электромагниты, то можно создать движитель, величину тяги которого можно изменять во времени в зависимости от поставленных целей, а при смене полярности электромагнитов изменять направление тяги на противоположное.

Если изменить опять немного схему движителя, то получим движитель, с помощью которого можно изменять направление движения.

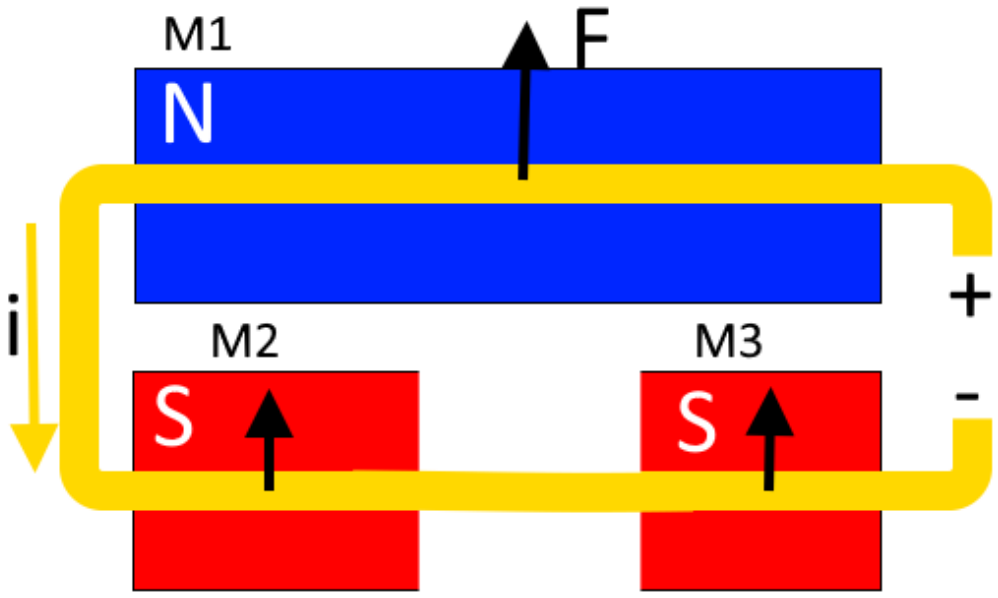


Рис.24.

Такой движитель позволит при замене магнитов на электромагниты изменять направление движение, поворачивать влево и вправо. А при необходимости совершать разворот на 180 градусов.

Можно предложить ещё множество вариантов движителей, использующих принцип работы электрического двигателя постоянного тока. Но можно при полной замене магнитов на электромагниты подавать на электромагниты и проводник с током импульсный или переменный ток. В таком случае данный движитель, по сути, практически не будет отличаться от двигателя Владимира Леонова:

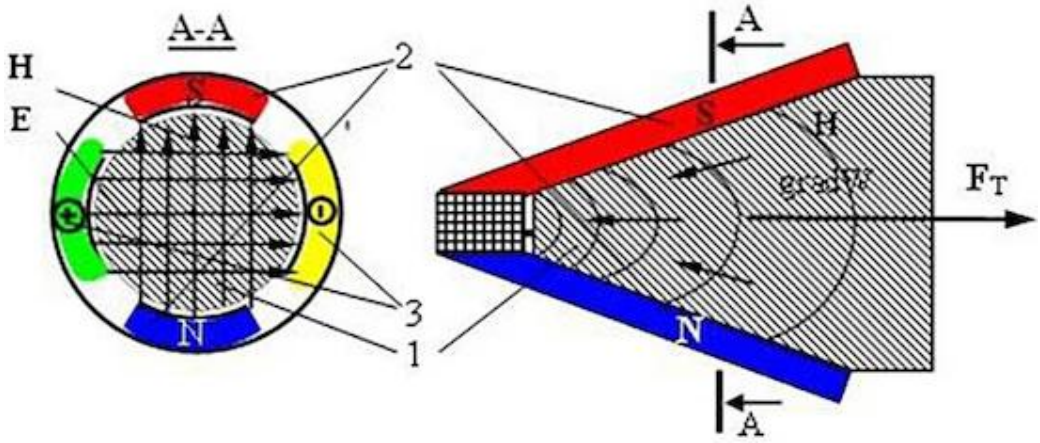


Рис.25.

Отличие состоит только в том, что в обычном двигателе постоянного тока использует ток проводимости, а в двигателе Леонова – ток смещения. Естественно, при больших мощностях следует использовать ток смещения, так как это будет практическая сверхпроводимость, а в двигателе «постоянного» тока придётся переводить проводник в сверхпроводящее состояние. Но для начального освоения новых принципов перемещения в пространстве можно некоторое время потерпеть, и использовать ток проводимости. Особенно это актуально будет для автостроения, самолётостроения и кораблестроения. Подводные лодки с такими движителями будут практически безшумными. Да и автомобили, самолёты и корабли будут двигаться тоже без сильного шума.

В принципе, предлагаемые мной двигатели (движители) тоже можно перевести на ток смещения, для этого по торцам магнитов можно через диэлектрическую прокладку установить конденсаторы и подавать на эти конденсаторы высоковольтные импульсы. В этом случае такие движители уже ничем не будут отличаться от двигателей В.Леонова и Г.Иванова.

При желании можно из магнита, через который пропускается переменный или импульсный электрически ток, создать большой-большой генератор энергии, в котором будет работать эффект Холла. Только в датчике Холла получается при появлении магнитного поля слабый энергетически импульс, а если мы начнём серьёзно относиться к данному эффекту, то пропуская сотни ампер через боковые стенки магнита, мы будет получать сотни киловатт электроэнергии с других боковых стенок с помощью приёмников лучистой энергии Николы Тесла. Это громко сказано, а на деле это обычные два плоских электрода. Главное при этом, не разрушить магнит при пропускании через него электрического тока. Думаю, что вместо тока проводимости можно использовать ток смещения. Уверен, что именно так был устроен генератор Марка. Тут главное, принцип действия, а конструкция может быть самой разной.

Из таких движителей можно легко собрать двигатели, у которых мощность на валу будет гораздо больше, чем придётся тратить электроэнергии для работы электромагнитов и омических потерь в проводниках. Это позволит собрать двигатель, похожий на современный двигатель постоянного тока.

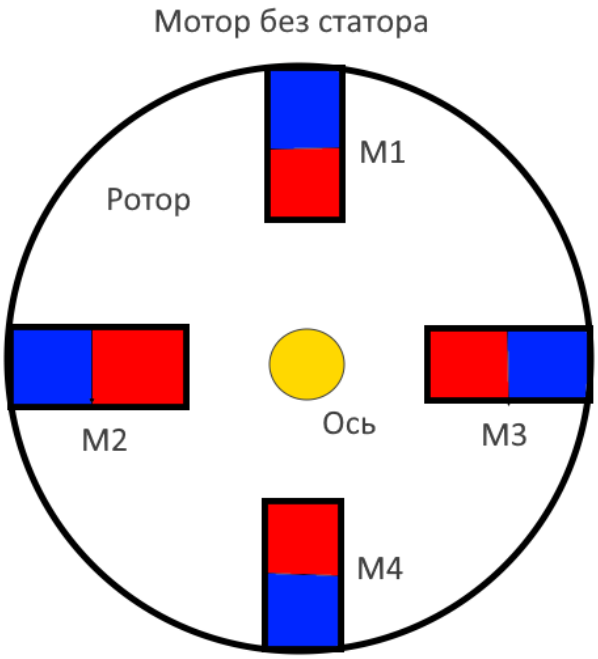


Рис.26.

Но у этого двигателя не будет статора. Он ему не нужен. Если с переднего торца на задний каждому магниту, сделанного из токопроводящего материала, подать напряжение, то через магниты потечёт электрический ток. Появится тяга и ротор (двигатель) начнёт вращаться либо против часовой, либо по часовой стрелке. Такое предложение было сделано ещё во времена СССР Р.Сигаловым. Только журналисты писали о неких массивных двигателях, которые будут гонять поезда метро.



Рис.27

Можно было и так, но важен принцип. А сознание найдёт ему применение. И опять, вместо тока проводимости можно использовать ток смещения.

Вместо пропускания тока через сам магнит, ток можно пустить по проводнику, расположив его прямо внутри магнита (сердечника электромагнита). Но можно задействовать другие предложения Р.Сигалова. И собрать простой движитель из мотка проводника и кусков железа. Это предложение сделано недавно мной.

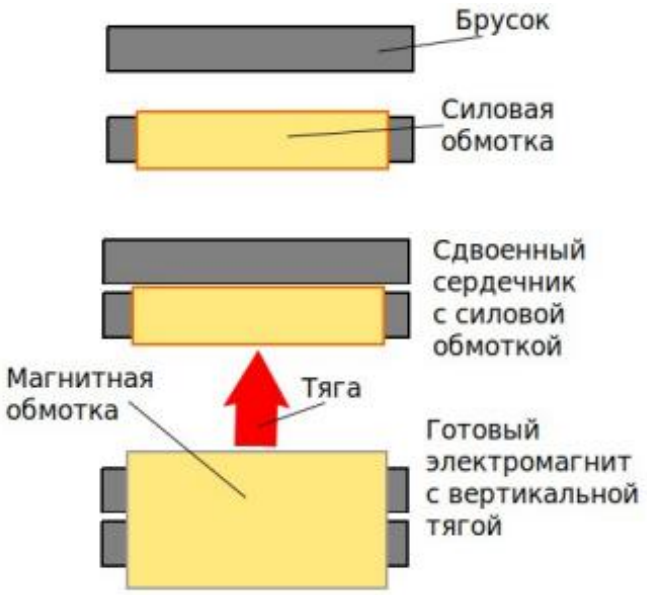


Рис.28.

Этот движитель также можно использовать для сборки базстаторного двигателя. К тому же у данного двигателя механическая мощность на валу будет во много раз больше потреблённой электрической мощности. Но это на любителя и умных людей.

Боюсь, что многие начнут говорить, что такой движитель нарушает закон сохранения энергии. Но они при этом не понимают, что такой движитель создаёт тягу, которая направлена под углом 90 градусов к вектору электрического токаи вектора индукции магнитного поля. Тратится электроэнергия на создание силы, направленной под прямым углом к току и магнитным силовым линиям. А это означает, что созданная тяга производит работу, которая зависит от векторного произведения силы тока, на длину проводника в магнитном поле и на магнитную индукцию внутри составного электромагнита. По сути это вектор Умова-Пойнтинга. На этот вектор действие закона сохранения энергии не распространяется. Он управляется суммарной силой тока, длиной проводников и магнитной индукцией. Все эти параметры можно изменить.

Я уже как-то раз писал аналогичную статью об эфирных движителях. Несмотря на очевидность и злободневность, похоже, что данная тема интересует небольшое число учёных и изобретателей. Хотелось бы, чтобы ещё при моей жизни, а мне уже за 70 лет, в России стали производить летающие тарелки и космические аппараты больших размеров, которые смогут долететь не только до Луны или Марса, но и до ближайших звезд. Тем более последние события показали, что ползать по поверхности Земли уже не комильфо. Как и использовать обычные ракеты, даже с ядерным реактором на борту.

Что я предлагаю делать сегодня. Использовать твёрдотельные, без всякого вращения, движители в игрушках, детских машинах, детских велосипедах, велосипедах и мотоциклах для взрослых, с последующей установкой движителей на автомобилях, лёгких летательных аппаратах, дирижаблях, небольших подводных лодках, катерах и т.д.

Также следует на основе эфирных (электромагнитных) движителей начать выпуск электрогенераторов небольшой мощности типа двигатель-генератор: с 1 до 10 кватт. Такие генераторы позволят без проблем электрифицировать отдалённые населенные пункты и отдельные дома, куда до сих пор не проведены электричество и газ. Да и дорог нормальных нет.

Если такие двигатели-генераторы начнут устанавливаться на автомобили, то можно такие автомобили использовать в качестве электростанций небольшой мощности как для электрификации дома и участка, так и выезжать на природу, готовить там еду, без разведения костра.

Изобретатели разных стран показали, что электроэнергию можно получать сотнями способов. Но многие из них, так или иначе, требуют сырья. Это технологии Валентина

Марухина, Меркулова, РОШ, Андреа Росси. Стэнли Мейера, Я же, как и Владимир Леонов, предлагаю с помощью эфирных движителей добывать электроэнергию из любой точки пространства, заполненного Эфиром. Эфира от этого меньше не станет.

Меня поражает, что люди давно знают, как работает электродвигатель постоянного тока, но при этом ни у одного учёного не возникла идея на основе двигателя построить движитель с высоким коэффициентом усиления мощности. Хотя линейные двигатели тоже выпускают в больших количествах для промышленности. Ведь всё находится в открытом доступе. Эти электродвигатели штампуются миллионами штук самой разной конструкции. И почему-то ни одному инженеру не пришла идея из шуроповёрта получить движитель для велосипеда, которым можно заменить мотор-колесо. Если две силы в шуруповёрте вращают якорь электромотора, то две силы, направленные в одном направлении, спокойно могут толкать велосипед. Тем более, преобразовать шуруповёрт в движитель проще, чем собирать мотор-колесо.

Напоминаю слова Максима Горького: «рождённый ползать летать не может». Человек тем отличается от любого животного, что он может летать, опираясь не на силу своих крыльев, а на силу своей мысли. Так что, всем нам придётся пересилить себя и научиться летать с использованием эфирных движителей.

Для этого необходимо собрать вначале мощный эфирный электрогенератор, а к нему добавить из электромагнитов и проводников мощный движитель. Всё для этого уже есть. Есть теория, созданная ещё в 19 веке. Остаётся собрать всё воедино. И можно будет отправляться в полёт к ближайшей галактике.

Статья написана 07.03.2025.