Власов В.Н.
vitanar@eandex.ru

Теория инерцоида.

Введение.

Вокруг инерцоидов идёт спор, как на научном, так и на обывательском уровне. Спор по этим машинкам продолжается много десятилетий. Но научный мир так и не пришёл к согласию. Одни талантливые учёные отрицают возможность их существования и использования. Другие, наоборот, считают, что инерцоиды являются доказательством Эфира или физического вакуума, настаивают на обязательном изучении и использовании в экономике, энергетике, транспорте и даже в освоении космоса.

/*/

Посмотрим, что пишет об инерцоидах Википедия, известная виртуальная энциклопедия англосаксонского мира, в которой есть и русский отдел.

«**Инерциóид**, **инерцóид**, **инерционный движитель** (ошибочное название «инерционный двигатель») — механизм, устройство или же аппарат, якобы способные приходить в поступательное движение в пространстве (или по поверхности) без взаимодействия с окружающей средой, а лишь за счет перемещения рабочего тела, находящегося внутри. Авторы инерцоидов, показывая действующие модели, либо дают некорректное объяснение их работы, основанное на известных законах физики, либо утверждают, что для создания движения используются некие «новые» (неизвестные современной науке) свойства взаимодействующих инерционных масс и гравитационных полей.

Возможность создания такого движителя отрицается современной наукой из-за противоречия закону сохранения импульса и ЗСЭ. Критики, не отрицая возможности существования неизвестных физических взаимодействий, настаивают на том, что эффекты таких взаимодействий должны быть на много порядков слабее, чем нужно для их обнаружения и использования в устройствах, предлагаемых авторами.

Принцип работы двигателя инерцоида основан на том, что внутри него находится груз, который **при помощи привода от электромотора** совершает периодическое движение по замкнутой траектории внутри корпуса машины. При движении в одном направлении сила, ускоряющая груз, мала, при движении в обратном направлении ускоряющая сила велика. Согласно **третьему закону Ньютона**, при движении груза в одном направлении он действует на корпус инерцоида с маленькой силой, не превышающей силу трения покоя инерцоида о поверхность Земли, а при движении в другом направлении — с большой силой, превышающей силу трения и приводящей в движение инерцоид.

Согласно закону сохранения импульса , где $mdv = Fdt$, m— масса грузика с пружиной на инерцоиде, dv — приобретаемый им прирост скорости, F — сила для ускорения грузика на пружине, по **третьему закону Ньютона**, равная силе действия грузика на инерцоид, dt — время ускорения грузика на пружине в одном направлении. Если величина импульса mdv равна по абсолютной величине для прямого и обратного направления ускорения грузика, то F тем больше по абсолютной величине, чем dt меньше. При ускорении грузика в одну сторону с большим dt сила F меньше силы трения покоя/ При ускорении грузика в другую сторону сила F больше силы трения покоя и силы трения движения и модель приходит в движение.

Впервые термин «инерцоид» придумал инженер В. Н. Толчин в 1930-е годы. «Тележка Толчина» представляет собой платформу на колёсах, наверху которой на

рычагах перемещаются один или два груза: в одну сторону медленно, а в другую быстрее. Для перемещения грузов используется, например, пружинный механизм от заводных игрушек. Хотя к колёсам никакой силовой передачи нет, такая тележка приходит в неравномерное, но направленное движение. Аналогичный эффект (но с движением в противоположную сторону) наблюдается и при установке инерцоида на плавающую модель.

В середине 1970-х годов тема инерцоидов была весьма популярна: эти механизмы демонстрировались в телепередачах (напр., «**Это вы можете**»), про них писали популярные молодёжные научно-технические журналы и т. п.

Принцип действия инерцоидов заключается в том, что их целенаправленное движение вызывается различием силы трения в опоре при прямом и обратном полутакте работы. При сухом трении сопротивление медленному движению превышает сопротивление быстрому (при одном полутакте, когда прилагается малая сила, сила трения покоя не преодолевается и аппарат остаётся на месте; при обратном полутакте сила трения преодолевается, аппарат движется). Объяснение эффекта в жидкостях принципиально иное (так как в жидкостях и газах нет силы трения покоя) и основано на вязкостных силах трения. Смещение корпуса инерциоида образует позади него зону пониженного давления, резкое схлопывание которой придаёт ему импульс. Так как обратное смещение происходит медленнее, то соответственно заполнение зоны пониженного давления происходит более плавно, и даёт меньший импульс в обратном направлении.

Тем самым отрицается заявленная возможность перемещения без взаимодействия с внешней средой — взаимодействие со средой происходит через трение (это доказывают и эксперименты с инерцоидами на крутильных весах, когда направленное движение не возникает; в вакууме движение инерцоидов, работающих на принципе отбрасывания воздуха, также не происходит). Гидравлические инерцоиды, принцип действия которых основан на перекачивании жидкости с разной скоростью вперёд и назад. Они движутся благодаря возникающей в них турбулентной вибрации, которая через корпус передаётся внешней среде. Двигатели, основанные на излучении электромагнитных волн разной длины внутри замкнутой конструкции (ЭМдрайв) так же являются инерцоидами, так как их принцип не предполагает взаимодействия с внешней средой.»

/*/

Дальнейшее цитирования из Википедии я посчитал лишним. Так как там приводятся бездоказательные утверждения Круглякова, что инерцоид невозможно создать по физическим критериям, так как это противоречит законам природы. Попробуем в статье доказать обратное положение.

Одним из фактов, на который борцы с лженауками не обращают внимания, является тот, что энергия для движения инерцоида берётся из внешней среды, даже, если двигатели инерцоида питаются от батарей или аккумуляторов. Уже этот факт должен ставить инерцоиды и ДВС на один уровень. Но научная братва, а другого слова для них у меня нет, делает вид, что ЗСЭ их пошива важнее экспериментальных данных.

Даже перемещение тела по замкнутой траектории в гравитационном поле из точки А в точку Б не подчиняется закону сохранения энергии, ибо на некоторых участках траектории тело будет перемещаться с положительным или отрицательным ускорением. Да и само гравитационное поле является фактором, создающим некую силу инерции.

Когда теоретик представляет тело в виде точки, он уже совершает серьёзную методологическую ошибку, ибо точка не имеет объёма и массы. И, следовательно, на точку никакие законы Ньютона не действуют. Конечно, можно натянуть сову на глобус и провести мысленный эксперимент, который любил проводить Альберт Эйнштейн. Но, как правило, реальность всегда расходится с виртуальность. Вот поэтому физика стагнирует последние 100 лет.

Другая основная проблема инерцоидов заключается в том, что все мировые ученые поделились на два враждующего лагеря. На тех, кто признаёт реальность сил инерции. И тех, кто считает силы инерции вымышленными, виртуальными силами, придуманными лишь для превращения динамической задачи в задачу статическую. Кажется, так предложил Даламбер. Вымышленными силами считал силы инерции и мой любимый Д.Бернулли. Так что, судьба инерцоидов и их практического применения зависит от ситуации в научных кругах. И чем быстрее эти круги придут к согласию строго на научном уровне, а не по своему беспределу и служебному положению, тем будет лучше как для учёных, так и для инерцоидов.

Лично я не сомневаюсь в реальности сил инерции. Мало того, считаю согласно своей теории Эфира, инерцию просто мягким варрантом ударных волн в эфире, вызванных градиентом давления Эфира. Всё силы в природе являются эфирными, создаются Эфиром. Сила – это градиент энергии. Энергия Эфира определяется его высоким давление в 10E35 Па. Если в двух соседних точках эфирного пространства давление отличается на 1 Па, то сразу же создаётся градиент давления и пропорциональная ему сила по формуле F=-grad(p)*V. Без наличия энергии, и её градиента сил не бывает. Если плотность энергии (кинетической и/или потенциальной) в пространстве распределена неравномерно, то в такой среде обязательно будут существовать безопорные (для вещества) силы. Кроме того, вещество также является Эфиром, только испорченным наличием в нём атомов химических элементов. Кто пережил удар электрическим током, никогда не забудет реальность этого мощного внешнего удара со стороны Эфира. Или кто хоть раз падал с велосипеда, не совладав с центробежной силой на крутом повороте.

Инерция и силы инерции.

Следует поговорить о силах инерции, о которых мы знаем не понаслышке. Существует два типа инерциальных сил: продольные и поперечные.

Продольные силы инерции возникают при ускорении и торможении тела вдоль вектора скорости. С этими силами инерции чаще всего встречаются водители и пассажиры транспортных средств типа личных автомобилей, автобусов и троллейбусов. Всякое неравномерно движущееся транспортное средство создает продольные силы инерции, от которых водители и пассажиры сильно страдают.

Второй тип инерции – это поперечная инерция, возникающая из-за того, что в рабочей или окружающей среде формируется поперечный градиент скорости потоков. В детстве я долго не мог понять, как правильно вычислять центробежные силы. Пока не прочитал хороший учебник по астрономии.

Неравномерность потока рабочей и окружающей среды может создавать силы инерции, которые могут быть достаточно большими, и способными повлиять на траекторию и скорость перемещения тел, попавших в зону поперечной инерции.

Это центробежная сила, сила Кориолиса, подъёмная сила и сила Лоренца. Возможно, есть и другие силы, вероятность появления которых необходимо предвидеть, чтобы не оказаться в качестве жертв соответствующих катастроф. Например, такой катастрофы, какая случилась на Саяно-Шушенской ГЭС, когда поперечными силами был выброшен турбинный блок из соответствующего колодца. Вращающуюся турбину стал неравномерно обтекать водный поток, поэтому сработал эффект Магнуса, породивший поперечный градиент давления воды, возникла поперечная сила инерции. И турбина вылетела вместе с электрогенератором на 10 метров выше пола турбинного зала. Остальное доделал мощный водный поток, хлынувший в машинный зал по водоводу и погубивших, кажется, 76 человек. Поперечные силы могут быть осень большими даже при незначительных потоках воздуха, воды или Эфира. Говорят, что чертей не существует. Существуют, просто мы их не видим.

Поперечные силы инерции используются в авиации, в ветрогенераторах, при резком повороте самолётов, автомобилей, поездов. Говорят, что заносит. И т.д. О природе инерции с точки зрения физики Эфира я неоднократно писал. Приведу эту информация и в этот раз

Для дальнейшего размышления над проблемой инерции вещественных тел нам необходимо понять, как это вещество устроено. Хотя бы с очень большим приближением.

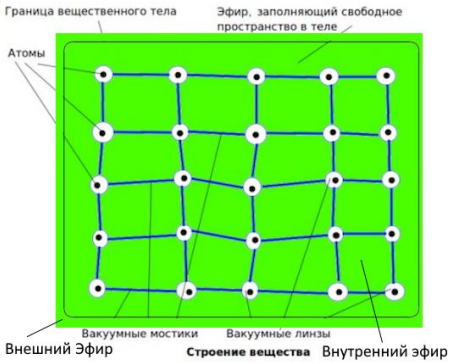


Рис.1. Строение вещества.

Любое вещественное образование (тело) плавает (!) в Эфире. Это значит, что плотность вещества меньше плотности Эфира. Между веществом и внешним Эфиром существует некоторая граница, условно показанная на рис.1 в виде прямоугольника со скруглёнными углами. В пределах этой объёмной границы сгруппированы атомы вещества, которые могут быть одного типа, могут быть различными. Эти атомы помечены как небольшие круглые точки чёрного цвета.

Так как атомы бешено вращаются, то вокруг них формируются вакуумные линзы, наподобие тех, которые создаются вокруг гравитирующих космических тел. Из-за большой скорости вращения глубина эфирного вакуума значительно выше, чем на поверхности звезд. То есть, давление Эфира вблизи атома сильно понижается, а на периферии вакуумной линзы давление примерно равно давлению Эфира, расположенному вне границ вещественного тела.

Между атомными линзами имеются вакуумные мостики, которые я изобразил в виде синих отрезков. Их, конечно, надо было изобразить широкими у вакуумных линз, и сужающимися между атомами, но уверен, что читатели меня простят за мой французский язык. Как умею, так и рисую в своей любимой программе Pinta, что на испанском языке означает Краска. Всё остальное трёхмерное пространство занято Эфиром, в котором давление практически равно давлению Эфира вне вещественного тела. Эфир обозначен зелёным цветом. Каждое вещественное тело пропитано Эфиром, как губка пропитана водой.

Таким образом, вся Вселенная заполнена Эфиром. Эфир и есть материя, пятый элемент. А вещество – это подвид Эфира. Получается, что Эфир единственная материя во Вселенной. Внутри вещества есть своя градация: плазма, газ, жидкость и плотное вещество (огонь, воздух, вода и камень). Под камнем следует понимать всё твердое, что не меняет форму при слабом воздействии – камень, металл, песок и т.п.

В программе «Живая физика» есть заготовка, очень похожая на мою модель вещества. Там внутри замкнутого контура находится система атомов, связанных друг с другом пружинами (валентными электронами). А между атомами большое число мелких частиц, которых можно принять за эфироны. И вот эту модель предлагается подвергнуть вибрации с помощью мотора. И понаблюдать, что из этого получится. Думаю, что этот эксперимент следует провести и понаблюдать, как эфироны будут себя вести в окружении кристаллической структуры атомов. И не только потрясти такое вещество, но и

подвергнуть ударам, то есть оценить реакцию на удары и вращение. И тогда многое прояснится. Но это на будущее.

Модель пока выглядит вот так:

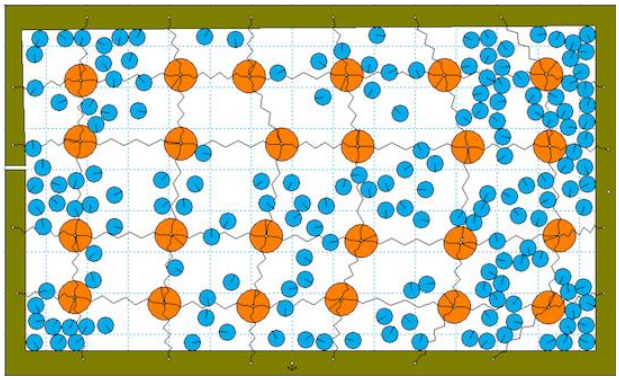


Рис.2.

Видимо, потребуется добавить в модель побольше эфиронов (голубых кружков), чтобы атомам (оранжевые кружки) был тесно. Связи между атомами имитируется пружинами, упругостью которых можно управлять. Далее попробую ввести в свойство пружины, чтобы её длина зависела от синуса времени. После запуска модели останется наблюдать, как атомы и эфироны будут друг друга толкать, как толкаются люди в переполненном автобусе.

Недостаток этой модели в том, что эфироны в ней не могут создавать вихри.

Так как объём чистого вещества (протонов и нейтронов) из-за больших относительных расстояний между атомами крайне мал по сравнению объемом внутреннего Эфира, то доля Эфира в веществе составляет 99.9...9%. Многоточие означает неизвестно какое количество девяток. Чем меньше девяток, тем сильнее вещество отличается по плотности от Эфира. Если же за вещество принимать всё, что расположено внутри прямоугольника (рис.1) со скруглёнными углами, то мы должны принять, что плотность вещества составит чуть-чуть меньше плотности чистого Эфира, хотя атомная решётка имеет плотность ниже плотности Эфира в 10-1000 раз. И поэтому атомная решётка в любом случае вынуждена будет подчиняться потокам Эфира, как некая субстанция, например пенополистирол, следует за колебаниями воды в проруби. Но так как крепче вакуума в эфирной среде нет ничего, благодаря высокому давлению большей части Эфира, то атомная решётка обладает благодаря вакуумным мостикам высокой прочностью на разрыв. Но это же тело может проявлять хрупкость при сжатии. Это позволяет алмазу царапать сталь или любой другой камень. При сжатии под прессом алмаз легко превращается в пыль.

Газы не образуют кристаллической решётки, но ряд газов создают молекулы, состоящие из 2-5 и более атомов. Газовые структуры тоже можно запрограммировать и понаблюдать за их поведением во времени.

Солнце, несмотря на то, что это плазменный объект, держит свою форму в течение многих миллиардов лет. Не отстают от Солнца её планеты, такие как Меркурий, Венера, Земля и Марс. Хотя вещество в перечисленных планетах уже представлено в виде камней, жидкостей, металлов и газов. И Солнце, как звезда, и все её планеты сохраняют свою сферическую форму или форму эллипсоида вращения потому, что они окружены чистым Эфиром, давление которого огромное. Поэтому Эфир сдавливает космические объекты со всех сторон. И благодаря гравитации не позволяет им развалиться на куски, а далее превратиться в космическую пыль. Благодаря гравитационным полям вокруг звёзд и галактик во Вселенной практически нет областей, в которых градиент давления Эфира равен нулю.

Хочу повторить, что гравитация не притягивает, гравитация сдавливает и придавливает. И очень сильно сдавливает. Это как раз не хотят понять сторонники ОТО и КМ. Так что Солнцу, несмотря на её мощь, самому никогда не выбраться из своего гравитационного колодца.

Именно наличие градиента давления позволяет Эфиру воздействовать на вещественные тела, изменяя траекторию их движения и скорости. Не зря Евгений Авшаров подчёркивает, что эфиродинамика без градиентов давления Эфира как теория невозможна. Точно также и я считаю. И советую всем, кто связывает силы в нашей Вселенной с градиентом плотности Эфира пересмотреть свои взгляды.

Если мы посмотрим на самое простое уравнение Даниила Бернулли для удельной плотности суммы кинетической и потенциальной энергий:

$$\rho*v^2/2 + p = const \qquad (1)$$

то должно понять, что после обработки этого уравнения оператором grad, мы получим интересное соотношение:

$$\rho*|v|*grad(v) = -grad(p). \qquad (2)$$

Если теперь обе части равенства умножить на объём V, то получим

$$m*|v|*grad(v) = -grad(p)*V. \qquad (3)$$

Мы получили слева второй закон Ньютона, а справа закон всемирного выдавливания Александра Букова, или по иному, закон Архимеда. То что, |v|*grad(v) - это ускорение, каждый может проверить по размерности, которая совпадает с размерностью ускорения в законе Ньютона — м/сек^2.

Формулу F=m*|v|*grad(v) можно получить и так.

$$F=m*a=m*dv/dt=m*(dv/dx)*(dx/dt)=m*grad(v)*v. \qquad (4)$$

Причём левая часть уравнения (3) – это обобщённое уравнение Ньютона. Если градиент скорости grad(v) будет направлен по направлению (или против) вектора скорости, то получаем классическое уравнение Ньютона. Если grad(v) будет направлен перпендикулярно вектору скорости тела, то получим центробежную силу, подъёмную силу или силу Лоренца. Уверен, что не все учёные знают об этом.

Получается, что инерция и силы инерции – это внешнее проявление на макроуровне результата взаимодействия атомов вещества и их вакуумных мостиков (валентных связей) с Эфиром внутри вещественного тела на микроуровне, при попытке вещества и/или Эфира изменить свою скорость или направление движения. А так как атомов в веществе и их связей между собой много, то возникает множество микросил, которые суммируясь, создают итоговую силу, которая тем больше, чем больше объём вещественного тела, и чем больше в нём атомов, нуклонов и валентных электронов..

Современная физика вместо объёма вещества говорит о массе. Но с точки зрения Эфира масса эфирная и масса привычная, это несколько иные физические сущности.

Одно дело, когда человек взаимодействует с веществом, что является взаимодействием вещества с веществом. Вещество взаимодействует с веществом своими атомными каркасами. Поэтому во многих случаях формулы классической механики работаю практически точно. Но когда движение тел становится неравномерным или тела двигаются по кривым, то появляются силы инерции и портят кое-кому настроение. А у некоторых отнимают жизнь.

Другое дело, когда вещество взаимодействует с эфирной средой, Эфир не только окружает вещество, он пропитывает вещество. Под воздействием эфиронов ядра атомов, их вакуумные сферы и мостики вакуума между сферами вакуума находятся в постоянном колебательном процессе. Думаю, что законы броуновского движения для ядер атомов вещества необходимо развивать как научное направление теории Эфира.

Чем больше в веществе атомов, чем больше в атомах нуклонов, тем сильнее инерция. Инерция – это механический аналог противоЭДС в электродинамике. Почему? Да потому, что потенциал и давление Эфира – это одно и то же. Умение управлять и использовать силы инерции как раз является целью всей деятельности людей для получения необходимого физического эффекта. Ибо инерции без градиента давления Эфира не бывает. А там, где есть градиент давления Эфира, там силы, управляя которыми можно заставить Эфир выполнять для нас полезную работу.

Инерция – это ответная реакция внутреннего Эфира на воздействие со стороны атомов вещества и вакуумных мостиков между атомами. А так как объём Эфира во много раз больше объёма вещества, то и ответная реакция со стороны Эфира будет во много раз, а иногда и в миллионы раз, мощнее, чем воздействие вещества на Эфир. Особенно, если область градиента давления Эфира больше по объёму объёма вещества, попавшего в эту область пространства с градиентом давления Эфира. Просто мы воздействие Эфира на вещество видим по реакции самого вещества, а иногда чувствуем всем своим телом. А вот взаимодействие потоков Эфира друг на друга посредством градиентов своего давления мы не видим. Таковы причины проявления некоторых чудес, выдаваемых церковью за волю Божью. Истинным Богом нашего мира является Эфир.

В чём суть силового воздействия внутреннего Эфира на атомарный каркас вещества? Когда атомарный каркас вещества изменяет скорость или направление движения, то внутренний Эфир, по сути, не связанный с атомарным каркасом вещества, продолжает движение по первому закону Ньютона в старом направлении равномерно и прямолинейно. Это ведёт к тому, что между атомарным каркасом и внутренним эфиром по законам пограничного слоя создаётся неравномерность скоростей эфирных микропотоков. Возникает множество, по сути, сил.

Если тело просто меняет скорость вдоль вектора скорости, то Эфир либо обгоняет затормозившийся атомный каркас, либо отстаёт от ускорившего каркаса. Возникает сила, неотличимая от силы тяжести, которая противодействует атомному каркасу. Если каркас ускоряется, то Эфир тянет его назад, оказывая сопротивление. Если атомный каркас тормозится, то внутренний Эфир, двигаясь по инерции, натыкаясь на атомный каркас, с силой толкает каркас вперёд. И сила тем больше, чем больше масса каркаса тела в привычном нам понимании.

Если же атомный каркас вещества совершает изменение направления движения, движется по кривой линии, то возникают уже боковые, подъёмные силы, которые, по сути, ничем не отличаются от продольных сил. Ибо природа этих сил одинаковая, внутренний Эфир либо опережает, либо отстаёт от атомного каркаса. В этом и состоит идентичность гравитационной и инерционной масс. Ибо сила тяжести также возникает в результате взаимодействия потока Эфира с атомным каркасом вещества, как результат сопротивления атомного каркаса потоку Эфира, который втекает сверху вниз под действием градиента давления Эфира, созданным эфирным вихрем вокруг вращающейся Земли.

Типы инерцоидов.

Раз существуют два вида инерции, то должны существовать два вида инерцоидов. Первые, это инерцоиды, в которых работают продольные силы инерции. Такие инерцоиды проходят мимо изобретателей, так и экспертов. Не отличаясь сильно от «обычных» устройств, они даже не подвергаются критике разных академиков.

Мне при моделировании инерцоида В.Толчина в программе «Живая физика» такой инерцоид случайно «попался». И это оказался не тот линейный инерцоид, о котором писал, например, Александр Фролов, когда груз находится на спице, на концах которой размещены пружины разной жесткости. Я провел много экспериментов с такими инерцоидами. И получил отрицательный результат, не может такое устройство работать как инерцоид, оно работает как вибратор. В одну сторону оно отклоняется быстро, а затем медленно возвращается в исходное положение.

А вот в моём, случайно созданном инерцоиде, груз выполняет роль ударника по упору на платформе движущегося средства. И если бы ударник ударял по упору по прямой, то силы отдачи были бы одинаковыми вперёд и назад. Но ударник вращается на маховике. На него постоянно действовала сила, параллельная касательной к маховику. И после удара ударник двигался обратно по окружности, при этом сила не переставала действовать, а ответная реакция заматывалась в энергию маховика. Эту модель я пока не довёл до конца. Оставил на будущее. Очень интересный инерцоид получается. Да и движется такой инерцоид туда, куда движется ударник при столкновении с упором.

Видимо, наличие постоянной небольшой силы, было решающим. Но это мы проверим в будущем.

С другой стороны такой инерцоид можно свести к обычному транспортному средству. Представьте, у Вас в руках молот. Вы бьёте по упору, но молот, отлетая от упора, описывает в воздухе полукруг, набирает с Вашей помощью высоту, и Вы в очередной раз бьете по упору. И так повторяете много раз. У противников инерцоидов я нашел рисунок, на котором показан мужчина, бьющий молотом в задний торец саней. Если, затрачивая внешнюю энергию, бить часто, то это и будет ударный инерцоид.

Это средство передвижения поедет по направлению ударов. Это и будет инерцоид нового типа, который ничем не будет отличаться от центробежного инерцоида по своему поведению, если накрыть инерцоиды непроницаемой для глаз коробкой.

Вместо одного ударника можно установить, например, четыре ударника со своими упорами, а бить по упорам ударники будут строго по гармоничному закону, но каждый ударник будет сдвинут по фазе, например, на 90 градусов. Тогда сила (тяга), которая будет толкать транспортное средство, практически будет постоянной. Как это имеет место у 4-х цилиндрового ДВС.

Наблюдая в «Живой физике» за поведением ударного инерцоида, могу отметить, что вел себя он пошустрее, чем центробежный инерцоид. Это теперь мне понятно, а во время «опыта» я от удивления открыл рот. Получается, что сделал открытие.

Возможно, что подобные инерцоиды уже предлагались другими изобретателями. Но и они не устроили борцов с лженаукой. Да и интереса к ним серьёзные люди не проявили. Погуляли образцы по выставкам. И на этом всё закончилось. Видимо, большие люди посчитали, что привычные ДВС более управляемы и помогают удовлетворить их интерес к большим объёмам бабла. А так как-то непонятно, трансмиссии нет, а транспортное средство будет перемещаться. Чертовщина какая-то!

С другой стороны ударные силы инерции могут быстро разрушить упоры и ударники. Но думаю, что не всё так ужасно, так как вместо ударников можно использовать кулачковые системы. Что-то среднее между центробежными и ударными инерцоидами. Необходимы эксперименты на реальном транспортном средстве.

Похоже, что даже академики не понимают, что любую инерцию можно использовать для создания сверхъединичных устройств. Предположим, у нас есть маховик. Периодически разгоняя, а затем, резко останавливая его, получаем силу инерции. Если дать такому маховику возможность совершить работу, то может выясниться, что выполненная им работа больше затраченной работы на его разгон. Так как вместе с вращающимся маховиком вращается и окружающий Эфир, то на последующий разгон всегда будет тратиться меньше работы, чем было при первом разгоне. Если хорошо наладить этот процесс, то получим сверхъединичное устройство,

как результат ответной реакции Эфира на разгон и торможение маховика. Индусы этим как раз занимаются. И у них кое что получается.

Возможно, именно таким образом и получают дополнительную энергию разного рода маховичные устройства, ротовертеры и т.п. устройства. В некоторых случаях маховик сам просто слегка тормозит, а потом разгоняется. Это зависит он нагрузки. Все эти незаметные для глаз человека ускорения и торможения при вращении могут оказаться мощными источниками энергии. К сожалению, официальная наука пока к такому не готова.

Есть опыты, в которых шарик, бегущий по криволинейной траектории, приходит к финишу быстрее, чем шарик по прямой наклонной траектории. Похоже, что именно чередование торможений и ускорений позволяет шарику на криволинейной траектории развить более высокую среднюю скорость вдоль оси X. Как будто, шарик сам превращается в инерцоид.

Поэтому, если мы, таким образом, заставим тормозиться и ускоряться тяжелые платформы на железной дороге, мы, возможно, тоже сможем получать энергию из Эфира. Например, заставляя их двигаться по волнистой замкнутой круговой железной дороге. В принципе изобретать ничего не надо. Следует построить такую волнистую железную дорогу, электрифицировать её и пустить по ней электровоз. Электровоз будет периодически въезжать на холмы, а затем спускаться в низины. Если выяснится, что электровоз выдаст в сеть больше электроэнергии, чем поглотит из неё, то задача будет решена. И тогда все электровозы будут разделены на две категории. Те, которые будут работать в качестве инерционных электростанций, что позволит электрифицировать все железные дороги России. И те, которые будут таскать составы по железным дорогам. Любая железная дорога превратится в безтопливный источник электроэнергии для всей страны. А это позволит закрыть все АЭС, ГЭС, ТЕС и прочие электростанции, разрушающие нашу природу.

Некоторые знакомы с таким источником энергии, как маятник Челкалиса. В нём с помощью дополнительных колёс маятник ускоряется 1-2 раза за оборот. А это как раз и есть чередование ускорения и торможения. И судя по тем видео, которые показывал Челкалис, его простые генераторы выдавали многие киловатты.

Пока это только мои предположения. Но я высказываю их в надежде, что в ближайшем будущем этим заинтересуются многие исследователи и изобретатели. Хотя в прошлом мне приходилось читать редкие статьи, авторы которых как раз и предлагали в качестве своих изобретений именно такие устройства. Например, специальные тележки для перевозки тяжёлых чемоданов. Торопиться не будем. Всему своё время.

/*/

Второй тип инерцоидов – это центробежные инерцоиды. В них тяга создаётся центробежными силами с помощью вращения грузов (дебалансов) по окружностям. Мной проведены многочисленные моделирования в «Живой физике» именно таких инерцоидов. В результате этих экспериментов выявлено множество закономерностей, которые позволили мне понять не только работу простых центробежных инерцоидов, но и глубоко вникнуть в особенности работы такого простого, с одной стороны, и такого сложного, с другой стороны, инерцоида В.Толчина. Но обо всём по порядку.

Разбор особенностей центробежных инерцоидов.

Как уже было сказано выше, в центробежных инерцоидах грузы вращаются по окружности. Или близкой к окружности кривой. Обычно используется два груза (дебаланса), вращающиеся вокруг общей оси в разных направлениях. Ось вращения дебалансов смещена относительно окружности, по которой дебалансы перемещаются. С вращением грузов по часовой стрелке или против часовой стрелки. В своих моделях я

использовал два маховика с дебалансами, вращающихся в разные стороны. В результате нейтрализуется момент вращения. Силы по оси Y обнуляют друг друга. Остаются только силы вдоль оси X, заставляющие инерцоид двигаться вперёд с переменной возрастающей скоростью.

/*/

Рассмотрим простой инерцоид.

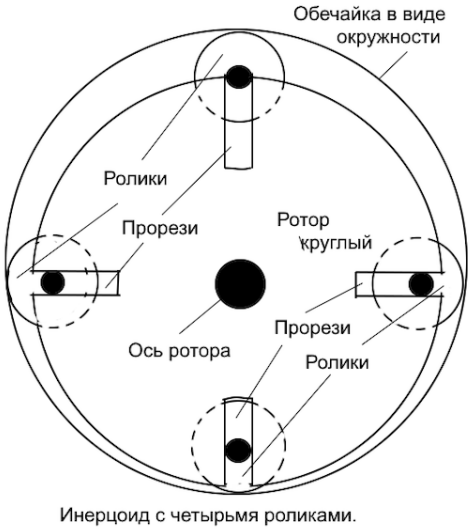


Рис.3. Центробежный инерцоид.

Такой инерцоид легко сделать. В конечном варианте можно оставить 2 и даже один ролик. Можно взять в качестве обечайки кастрюлю подходящего диаметра, под этот диаметр сделать ротор инерцоида, просверлить отверстие в дне кастрюли с небольшим смещением относительно центра дна кастрюли. Затем взять ось, крепко посадить на ось ротор с роликами, а к другому концу оси ротора инерцоида подсоединить мотор для вращения ротора.

В результате вращения ротора инерцоида ролики в нижней части рисунка будут отодвигаться обечайкой к центру ротора. А в верхней части ротора под действием центробежной силы ролик будет отодвигаться от центра ролика на максимально возможную дистанцию. Естественно, придётся подбирать диаметры роликов.

С достаточно хорошей точностью радиус оси ролика от центра вращения ротора можно вычислить по такой формуле:

$$R = r + h*\cos(\phi); \qquad (5)$$

где R – радиус (расстояние оси ролика до оси ротора), r – диаметр ротора, h – величина смещения оси ротора от центра обечайки, ф – угол поворота груза от нуля до 360 градусов. Это формула не точная, но её точности достаточно, чтобы вычислить величину средней тяги такого инерцоида за один оборот. Тем более тяга создаётся в основном в пределах максимум -45 - +45 градусов (если смотреть вверх).

В принципе, можно собрать конструкцию, в которой груз на рычаге будет двигаться по сходной траектории, если изобрести механизм, плавно удлиняющий рычаг в части траектории от -90 до + 90 градусов, и плавно укорачивающий его в пределах +90 – 270 градусов. Тут есть простор для деятельности инженеров. Тогда при стабильной угловой частоте мотора такой инерцоид будет действовать аналогично тому, что показан на рис.3. Заранее предупреждаю, что траектория грузов в виде кардиоиды тут не подходит. Проверено математически. У кардиоиды есть части траектории, на которых центробежная сила создаёт тягу назад. Сумма сил вперёд и назад уравновешивают друг

другу. У Торнсона дополнительно к кардиоиде дополнительные грузы описывают круговую траекторию, которая и создаёт тягу вперёд.

Центробежная сила в таком инерцоиде будет зависеть от угла поворота груза:

$$F = m*(r+h*\cos(\phi))*\omega^2. \qquad (6)$$

Формулы для вычисления центробежной силы приведены на рис.4.

$$F = \frac{mv^2}{R} = m\omega^2 R = mv\omega \ .$$

Рис.4. Формулы для вычисления центробежной силы.

Из этих формул понятно, что при неизменной массе, радиусе и угловой скорости ротора инерцоида сила вычисляется по формуле $F=mR\omega^2$. Это означает, что при увеличении радиуса оси ролика от центра ротора центробежная сила F линейно увеличивается, а при уменьшении расстояния до оси вращения ротора также линейно уменьшается. Так как верхний ролик находится от оси ротора дальше, чем нижний, то центробежная сила в верхней точке будет больше. А это означает, что в целом тяга, пульсируя, будет направлена вверх.

Если всмотреться в формулу (4), то станет понятно, что изменяя **h** в пределах **–h** до **h**, можно изменять тягу от максимума до нуля. А далее тяга может быть изменена от нуля до отрицательного значения. То есть, легко можем менять ускорение транспортного средства от максимума до нуля, и от нуля до максимума торможения.

Такие ускорители (движители) можно устанавливать в виде отдельных блоков, а можно их встраивать непосредственно в колёса (парное число). При правильном использовании таких колёс можно добиться значительного снижения горючего, или использования в транспортном средстве моторов с меньшей мощностью. В прошлом читал предложения некоторых изобретателей использовать в качестве инерцоида большой подшипник. Его следует посадить на ось колеса и давить с одной стороны внешнего кольца.

Тогда шарики или ролики начнут вращаться по окружности, но со слегка смещённым центром относительно центра подшипника (оси вращения вала). Появляется тяга, которая тем выше, чем выше угловая скорость вращения колеса, на котором установлен такой подшипник.

Владимир Леонов предлагает свой квантонный двигатель. Но любой инерцоид является также является эфирным движителем, он ничем не хуже двигателя Владимира Леонова. Главная проблема тут в необходимости правильно подобрать материалы, чтобы у них была достаточная прочность при высоких оборотах моторов.

Обращаю внимание читателя, что при разных радиусах центробежная сила линейно зависит от массы ролика. Поэтому можно собрать внешне простой абсолютно круглый инерцоид, но масса каждого ролика в нём может изменяться (в модели это можно сделать программно) точно также как и расстояние от оси вращения ротора инерцоида. То есть, математически изменение массы от угла поворота ролика ничем не будет отличаться от математического изменения радиуса этого ролика по формуле.

$$M = M_o + m*\cos(\phi). \qquad (7)$$

В этом случае центробежная сила будет изменяться по такой формуле

$$F = (Mo+m*\cos(\phi))*r*\omega^2. \quad (8)$$

Можно собрать инерцоид, в котором радиус ролика от оси вращения ротора и масса роликов будут изменяться подобным образом синхронно. Что приведёт в итоге к увеличению тяги.

$$F = (M_o+m*\cos(\phi))*(r+h*\cos(\phi))*\omega^2. \quad (9)$$

Средняя сила за один или множество оборотов будет равна

$$F_{cp} = (Mo*r + m*h/2)* \omega^2 \quad (10)$$

Красивая получилась формула, но пока я не знаю, что с ней делать.

Как это будет реализовано в каждом конкретном инерцоиде, это другой вопрос. Но если радиус ролика можно в инерцоиде изменять на несколько процентов, то массу можно изменять в более широких пределах. Просто надо создать быстроходную и надёжную конструкцию.

Многочисленные моделирования показали правильность данного предположения, о чём можно познакомиться в статьях, ссылки на которые есть в Источниках.

Моделирование инерцоидов показало, что тяга, как правило, изменяется пульсирующе, но средняя величина ускорения держалась на одном уровне, скорость платформы инерцоида пульсирующее и линейно возрастала, а пройденный путь изменялся, возрастал по параболе с еле заметными колебаниями вниз и вверх.

Есть ещё важный момент для центробежных инерцоидов. Дело в том, что в некоторых инерцоидах важно правильно управлять теми центробежными силами, которые возникают при его вращении. Почему силами? Да потому, что центробежный инерцоид может по периметру ротора содержать от одного, до десятка и более грузов (гравитонов, дебалансов). И все грузы должны создавать итоговую центробежную тягу, направленную в нужном направлении.

А это значит, что важно не только уметь создавать центробежную силу, вращающуюся вокруг оси инерцоида, меняющую свой модуль в зависимости от угла поворота, но и нейтрализовать центробежную силу на некоторых отрезках траектории.

Такие силы можно создавать прямо на инерцоиде с помощью миниатюрных инерцоидов другого типа. Например, есть инерцоид на базе маховика с дебалансом, вращающегося вокруг двух осей с одинаковой угловой скоростью. У такого маховика дебаланс будет всегда находиться по одну сторону плоскости в пространстве. Тяга будет пульсирующей, и изменяться по формуле $F=F_o*\sin(\phi)^2$.

В некоторых случаях даже частичное экранирование основной центробежной силы позволит получить тягу необходимой величины, направленную в нужном направлении. Такие операции, возможно, потребуются один раз на миллион.

В основном многие вопросы можно решать установкой инерцоидов, тяга которых будет у одних направлена в горизонтальной плоскости, а у других вертикально вверх. Например, космический корабль для отрыва от поверхности Земли нуждается в мощной тяге, направленной вверх. Но когда космический корабль отлетит далеко от Земли, то вертикальная тяга ему уже будет не нужна, но крайне необходима будет тяга горизонтальная, направлением которой можно было бы управлять из рубки корабля.

Моделирование инерцоида Толчина.

Моделирование такого простого инерцоида, как инерцоид В.Толчина, показало, что этот инерцоид не так прост, как об этом писал сам В.Толчин, а также такой исследователь этого инерцоида, как Г.И.Шипов.

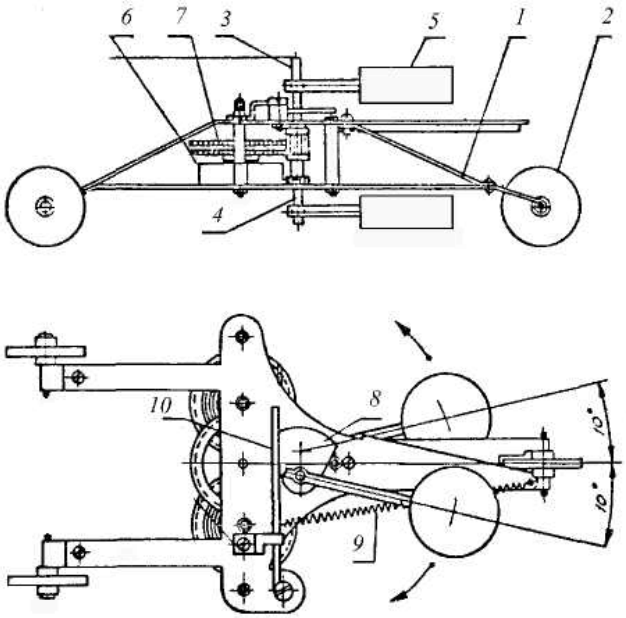


Рис.5.

Прошу обратить внимание на детали 8, 9 и 10 – это тормоз, пружина и планка. Назначение этих деталей вначале мне показалось странным, Зачем? Но теперь понятно, что тормоз замедляет движение грузов в пределах от 180 до 210 градусов. Пружина при своем резком сокращении заставляет планку ударяться об упор, создавая продольную инерцию и силу, направленную по направлению движения инерцоида. Одновременно пружина толкает тормоз, заставляя тормоз ослабить давление на груз, и толкает груз вперёд. Вот почему В.Толчин требовал, чтобы пружина обладала достаточным коэффициентом упругости. Слабая пружина не сможет создать нужной силы удар планкой по корпусу инерцоида и по тормозу.

Многие исследователи уверены, что за счёт изменения только угловой скорости в разных секторах окружности можно создать тягу в выбранном направлении. Но моё моделирование в программе «Живая физика» показали, что в этом случае получается несимметричный вибратор, который в одну сторону смещает центр масс платформы быстро, а в другую медленно. Причём скорости смещения как раз соответствуют угловым скоростям в секторах окружности, вдоль которой движется грузы. Так что получается, что инерцоид В.Толчина перемещался благодаря какой-то иной закономерности.

Моделирование показало, что выбранную угловую частоту следует не менять, или делать это крайне осторожно. И помнить, что от угловой частоты вращения ротора тяга зависит заметно, тяга пропорциональная квадрату угловой скорости. И для мотора крайне важно работать на постоянной частоте.

Глубокий анализ привёл меня к выводу, что движение грузов в инерцоиде В.Толчина сопровождалось созданием центробежных сил, как в зоне разгона, так и в зоне движения груза по инерции. А вот в зоне торможения происходило разрушение центробежных сил. Вместо них создавались тормозом с пружиной продольные силы инерции. Поэтому тяга, по сути, создавалась центробежной силой в зоне разгона (-30-+30) градусов и ударом планки по корпусу. В остальных частях траектории создаваемые центробежные силы на суммарную тягу влияния не оказывали.

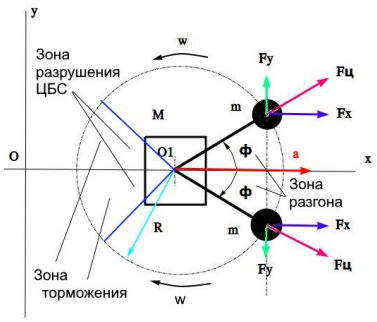


Рис.6.

На рис.6 показано, в каких зонах происходило создание центробежных сил, а где центробежные силы разрушались. Вне области разрушения ЦБС центробежная сила создавалась. Но эти силы от дебалансов уравновешивались, и на величину тяги вдоль оси X уже не влияли.

Все эти мелочи не отражаются на главном – на механизме создания тяги, в которой важную роль играет тормоз и пружина. Не зря В.Толчин в своей книге писал, чтобы упругость пружины была подобрана правильно. Ибо с одной стороны она обеспечивает задержку грузов, а потом, сокращаясь, отбрасывает грузы к области разгона. Вот как раз в той зоне, где пружина взаимодействует с грузами, и происходило разрушения или обнуление ЦБС.

У меня есть подозрение, что Толчин ввел пружину и планку после сборки первого варианта инерцоида, в котором из-за тормоза угловая скорость грузов в пределах 90-270 градусов уменьшается. Это тот самый феномен, о котором я уже неоднократно писал – разная угловая скорость на разных участках траектории грузов просто превращает машинку в вибратор.

Для инерцоида В.Толчина также можно вывести формулу для вычисления силы тяги, ускорения всего инерцоида, его скорости и пройденного пути.

Вычислим силу тяги. Для этого примем, что центробежная сила создается только в зоне разгона. Центробежная сила в каждом конкретном градусе поворота груза равна

$$F = m*R*\omega^2 \qquad (11)$$

В начале разгона ЦБС, точнее её проекция на ось X равна при угле -30 градусов $F_{-1}=F*\cos(-30^o)$, в середине при угле 0 градусов $F_o=F$, а при угле 30 градусов $F_{+1}=F*\cos(30^o)$. Чтобы получить точный результат для вычисления средней силы, необходимо провести операцию интегрирования и потом вычислить средний результат. Но мы возьмём средний результат от этих трёх значений, чтобы не создавать лишний рисунок, рисуя интеграл. Полученное грубое среднее значение не сильно будет отличаться от точного значения.

$$F_{ср}= (F_{-1}+F_0+F_1)/3 = (0.866+1.000+0.866)*F/3 = 2.732*F/3 = 0.911*F. \qquad (12)$$

Теперь остаётся вычислить среднее линейное ускорение всего инерцоида в области разгона, -30 - +30 градусов.

$$a = F_{ср}/(2m+M) \qquad (13),$$

где m – это масса одного дебаланса, а M – масса платформы с двигателями, тормозом, пружиной и колёсами без дебалансов.

Будем считать, что в остальных 300 градусах **ф** ЦБС не создаётся. Поэтому среднее ускорение за один оборот составит 1/6 часть от ускорения **a**, полученного по формуле (11).

$$a_{ср}=a/6. \qquad (14)$$

Тогда скорость ц.м. инерцоида через t сек будет равна

$$v= a_{ср}*t \qquad (15).$$

А пройденный путь ц.м. будет равен

$$S = a_{ср}*t^2/2 \qquad (16).$$

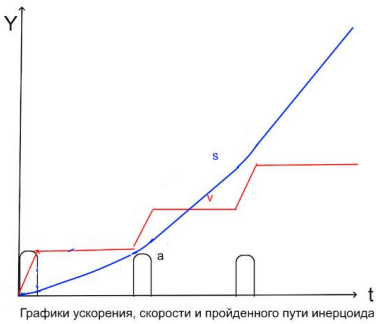
Результат, конечно, получится приблизительным, но мы примерно будем знать, куда убежит наш инерцоид за время t, если будут известны его основные параметры.

Если подходить к вычислению скорости белее серьёзно, то скорость инерцоида, когда ускорение не равно нулю, будет возрастать линейно, но как только ускорение станет равно нулю, то скорость перестанет возрастать и до следующего прихода грузов в сектор ускорения (разгона) инерцоид будет двигаться с постоянной скоростью (трение не учитываем). Далее опять скорость **v** в пределах 60 градусов будет возрастать по линейному закону, затем скорость останется постоянной до следующего перемещения грузов в зону разгона. И далее скорость инерцоида будет расти ступенчато и линейно.

Пройденный путь **s** будет возрастать, а график будет состоять из коротких парабол и более длинных линейно возрастающих отрезков. Там, где ускорение будет положительным, пройденный путь будет возрастать по параболе, а там, где скорость будет постоянна, там путь будет возрастать линейно. И чем выше будет скорость, тем круче будет возрастать график для пройденного пути.

Таким образом, для создания теории центробежного инерцоида, а также инерцоида В.Толчина, нет необходимости использовать тензорный анализ, привлекать ОТО, СТО или квантовую механику. Ничего нового, всё придумано до нас. Обычная математика и классическая физика. Просто потребовалось понять основные моменты в механике инерцоида В.Толчина. Остальное было делом техники.

Графически это будет выглядеть примерно так.



Графики ускорения, скорости и пройденного пути инерцоида

Рис.7.

На графике видно, что ускорение у инерцоида В.Толчина должно быть пульсирующим. Это могут быть синусоидальные, треугольные, или прямоугольные импульсы, продолжительность которых составляет 1/6 часть всего цикла. На рис.5 ускорение ц.м. платформы инерцоида показано чёрным цветом. Красным цветом показан график скорости ц.м. платформы инерцоида. Во время действия ускорения скорость возрастает примерно линейно, а когда ускорение равно нулю, инерцоид движется по

инерции, его скорость постоянная. Пройденный путь ц.м. платформы инерцоида возрастает при наличии ускорения по параболе, а когда ускорение равно нулю, а скорость постоянная, то пройденный путь возрастает линейно. Такие графики я обычно получал при моделировании разных видов инерцоидов. А сама кривая является непрерывной, у неё нет точек, в которых имеются разрыв производной. График пройденного пути состоит и коротких участков в виде парабол и длинных участков в виде прямых отрезков. Причём в связи с возрастанием скорости возрастает наклон прямых отрезков в графике пройденного пути. Получается кривая, похожая на параболу.

Вот один из графиков, построенный индикатором при моделировании варианта инерцоида Толчина в программе «Живая физика».

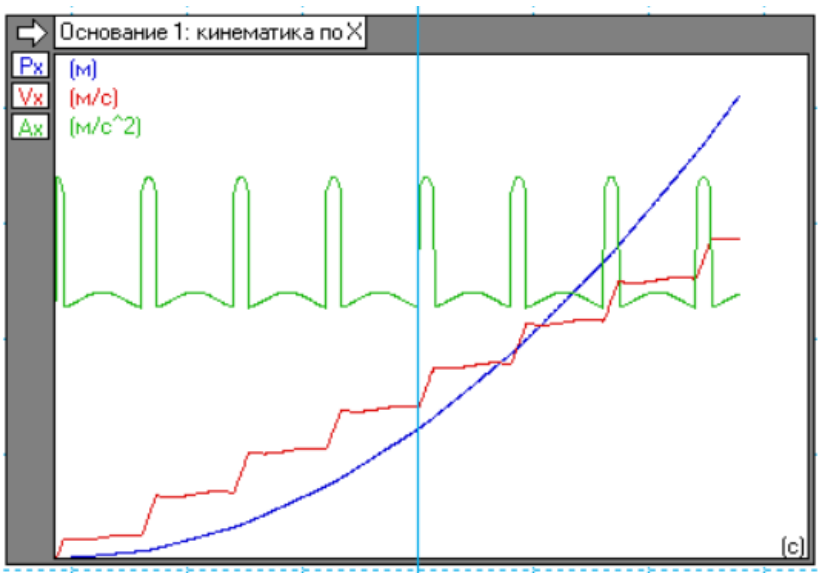


Рис.8.

Предлагаю обратить внимание, что импульс ускорения создаёт ускорению ц.м. платформы, но это ускорение, скорее всего, продольное, и по величине значительно меньше, чем импульсное центробежное ускорение. Это очередное открытие на кончике пера.

График ускорения показан зелёным цветом. График скорости показан красным цветом. А график пройденного пути отмечен синим цветом. Если сравнить графики на рис. 7 и рис.8, то можно увидеть, что в основном они похожи. Существенное отличие наблюдается только у графика пройденного пути. Он практически чётко возрастает по параболе. При внимательно взгляде можно, конечно, увидеть отрезки парабол и прямых, но так как кривая непрерывная, то точки перехода найти очень сложно. И если хорошенько присмотреться к рис.8. то тоже можно заметить, что пройденный путь увеличивается не совсем линейно, а немного задирается вверх при каждом обороте.

Кроме того, на плавности графика пройденного пути отражается обнаруженный эффект преобразования импульса центробежного ускорения в медленное продольное ускорение ц.м. платформы инерцоида.

Поэтому, когда придётся анализировать подобные графики в работах других авторов, следует понимать, что графики ускорения, скорости и пройденного пути должны соответствовать законам старой доброй механики, которые изучаются в средней школе.

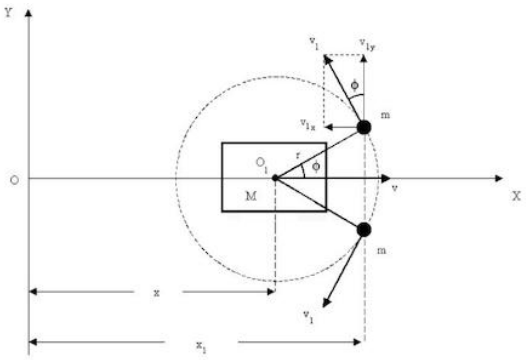
Аналогично будет вести себя ударный инерцоид, если неким механизмом без отдачи бить по упору ударником этого механизма. В принципе, так забиваются сваи в грунт при строительстве высотных зданий. А Велко Милкович аналогичным механизмом предлагает перекачивать жидкости. Голь на выдумки хитра, и просто из благоразумия не называет свои устройства инерцоидами особого типа.

Получается, что инерцоид В.Толчина является частично центробежным, а частично ударным. Хочу сделать дополнение в отношении тормоза, пружины и планки. На рис.5 видно, что планка не взаимодействует с рычагами грузов. И значит, она не может подталкивать грузы, хотя через тормоз это возможно. Но тогда почему В.Толчин сделал в данном варианте инерцоида только один тормоз, а не два?

Сравнение результатов моих опытов с результатами работы Г.И.Шипова.

После того, как стали известны и осмысленны результаты моих опытов в программе «Живая физика», мне стало интересно сравнить их с результатами, полученными Г.И.Шиповым.

На рис. 6 показано моё понимание сил, создаваемых в инерцоиде В.Толчина во время вращения грузов. На рис.9 показано понимание сил, создаваемых в инерцоиде В.Толчина в работах Г.И.Широва. Разница огромная.



Принципиальная схема четырехмерного гироскопа

Рис.9.

Сразу видно, что у нас разный подход к теоретическому осмыслению работы инерцоида В.Толчина. Г.И.Шипов, опираясь на закон сохранения импульса и на принцип Лагранжа, получает дифференциальное уравнение

$$(M + 2m)\ddot{x} - 2mr\dot{\omega}\sin\phi - 2mr\omega^2\cos\phi = 0.$$

Рис.10.

Г.И.Шипов предполагает, что грузы вращаются вокруг оси с переменной угловой скоростью, на что указывает помимо наличия квадрата угловой частоты наличие производной угловой частоты в его формуле.

Опираясь на это и ещё несколько уравнений, Г.И.Шипов делает выводы, с которыми я во многом согласен, если следовать логике его постулатов. Математика тут безупречна, в ней я кое-что понимаю. Но у меня есть и возражения. Почему Г.И.Шипов не рассматривает в своей теории 4-D гироскопа центробежные силы? Почему в его теории обходятся стороной процессы, происходящие в зоне торможения инерцоида Толчина? Почему он не рассматривает предназначение тормоза, пружины и планки? Без этого моделирование инерцоида Толчина бессмысленно.

У меня сложилось такое впечатление, что Г.И.Шипов теоретически создал теорию вибратора, выбрав для этого мощный математический аппарат в виде тензорного анализа. Хотя некоторые его графики созданы на основе реальных опытов, в которых активно использовался тормоз. Но какой конструкции был этот тормоз? Есть ли у этого тормоза пружина и продольный ударник для создания продольной инерции? Кроме того, меня

удивляет попытки объяснить некоторые особенности инерцоида Толчина изменением угловой скорости вращения грузов, так как я точно знаю, что изменение скорости вращения грузов в разных участках траектории движения, особенно противоположных, без воздействия на грузы тормоза, пружины и планки бесполезны.

Когда я знакомился с работой В.А.Жигалова, то у меня появилось множество вопросов. Жигалов неоднократно подчёркивал, что он оперировал данными, которые ему любезно были предоставлены членами команды Г.И.Шипова

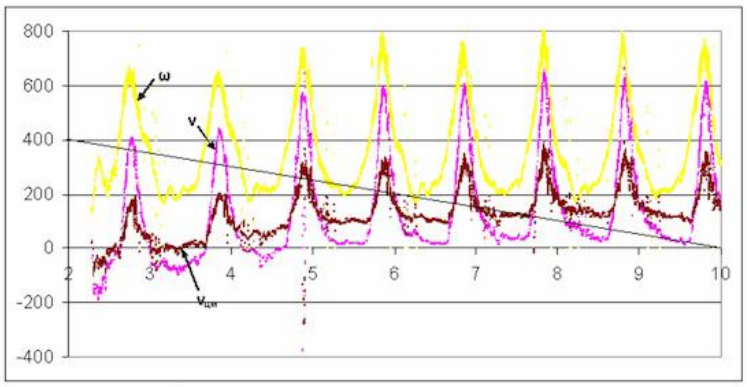


Рис.11.

Опираясь на данные, предоставленные членами команды Г.И.Шипова, Жигалов составил ряд графиков, в которых попытался связать угловую скорость грузов со скоростью грузов и скоростью центра масс инерцоида. К сожалению, в этих графиках я не нашёл кривых ускорения, и длины пройденного пути центра масс инерцоида. А без этих показателей, считаю проделанную работу бесполезной.

Кроме того, быстрая стабилизация скорости центра масс инерцоида без её повышения линейно и волнисто, указывает, что либо это данные вибратора, либо Жигалову предоставили не те данные. Поэтому результат обработки этих данных у Жигалова вызвал с моей стороны массу вопросов.

Со своей стороны я создал модель вибратора (инерцоида), в которой грузы описываю полуокружность справа с угловой скоростью **w,** а полуокружность слева от моторов грузы проходят с угловой скоростью **w/3**. То есть, слева угловая скорость в три раза меньше, чем справа. Как и многие исследователи, я поначалу ожидал получить тягу слева направо, но получился вибратор. Инерцоид при прохождении груза в правой половине окружности резко смещался вправо за t сек, а при движении груза по левой половине окружности в 3 раза медленнее за 3t сек возвращался на начальную позицию. Несимметричный вибратор. Инструмент полезный, но для перемещения транспортного средства полностью бесполезный.

Я ввёл в индикатор для регистрации параметров этого вибратора ещё один параметр – угловую скорость одного из грузов. И когда появились графики ускорения, скорости и пройденного пути ц.м. инерцоида вместе с угловой скоростью грузов, то всё стало понятно.

Когда угловая скорость грузов была высокой, то появлялся импульс ускорения (зелёный график), резко возрастала скорость (красный график), но почему-то уменьшался пройденный путь. Когда угловая скорость грузов снижалась, то обратный импульс ускорения был слабым, но продолжительным. А пройденный путь делал попытки увеличиться.

Формула для угловой скорости мотора выглядит так:

$$\text{if(Body[10].v.y<0, 1, 3)} \qquad (17)$$

Чёрным цветом показан график изменения угловой скорости грузов. Можно, конечно, для угловой скорости взять иную зависимость, но знаю, что ничего принципиально нового получить не удастся.

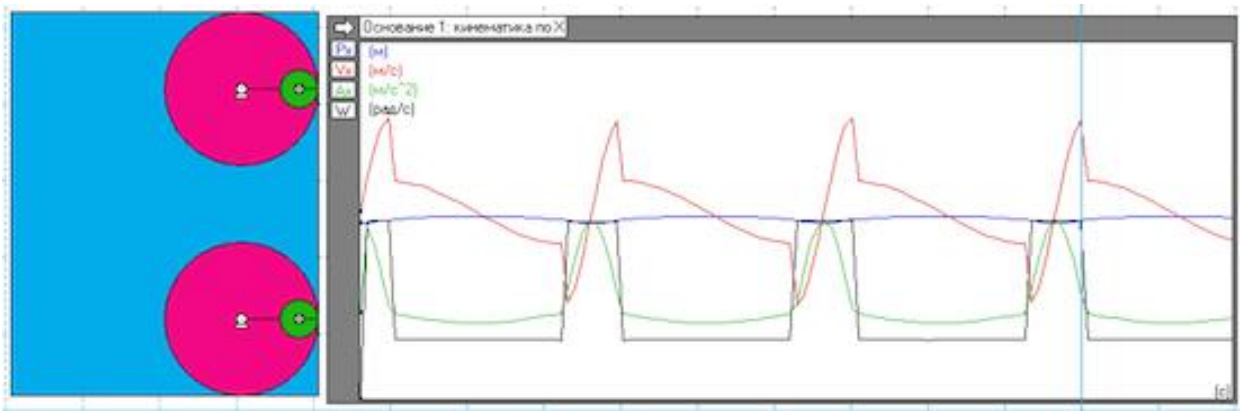


Рис.12.

По графику видно, что график скорости (красный цвет) реагирует на разрывы в графике ускорения (зеленый цвет).

Внимательный читатель, сравнив рис.11 и рис.12, поймёт, что принципиальной разницы между ними нет. Вибратор всегда выдаёт себя своим поведением. На рис.12 видно, что среднее ускорение, скорость и пройденный путь центра масс инерцоида равны нулю, несмотря на то, что моторы развивают разное угловое ускорение в правой и левой половине траектории грузов.

Решил ввести в свойство мотора новую формулу для угловой скорости

$$3+1.5*\cos(Body[2].p.r) \qquad (18)$$

Теперь угловая скорость мотора плавно изменяется по косинусу от 4.5 до 1.5. Изменение в три раза.

Получились вот такие графики. Кривые стали плавнее, но тенденции остались прежними. Угловая скорость моторов и грузов меняется от 4.5 до 1.5 рад/с. Получил очередной вибратор.

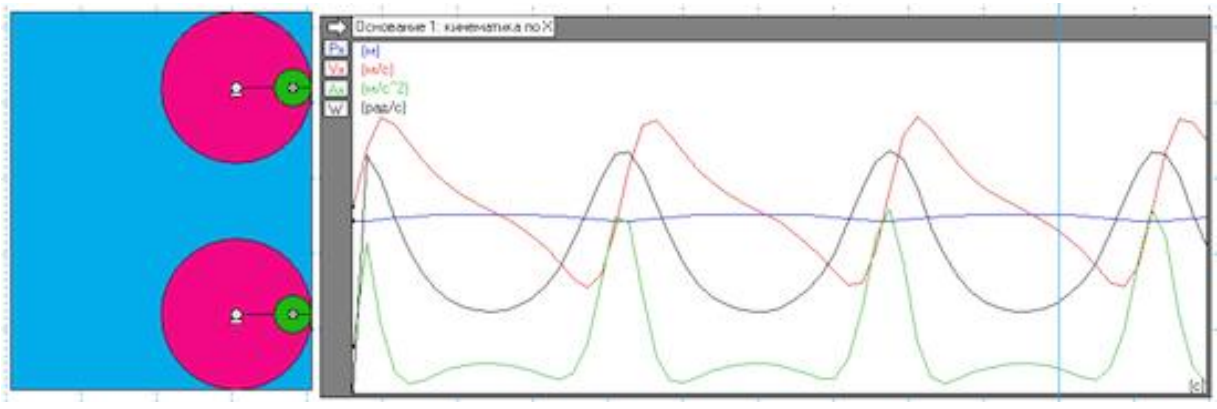


Рис.13.

Но и на безрыбье и рак рыба. Вибраторы тоже можно использовать в хозяйстве. Например, для выработки энергии, помня о том, что вибратор, хоть и не доделанный инерцоид, но является усилителем мощности. Можно применять такое устройство в качестве интересного пресса.

Прошу обратить внимание на поведение графика ускорения инерцоида (зеленого цвета). Между пиками имеется выпуклая волна. Это связано с тем, что в этот момент платформа совершает неравномерное движение вправо. Хотя в этот момент груз создаёт ЦБС, значение которой в 9 раз меньше той силы, которая создавалась в правой части траектории груза. Это продольная инерция платформы инерцоида, которую смогла изобразить программа «Живая физика». Очередное открытие или ошибка в расчетах программы «Живая физика»? Необходимо учесть, что масса синей платформы во много раз больше массы зелёных грузов. Поэтому продольная инерция платформы вполне могла оказаться во много раз больше ЦБС грузов.

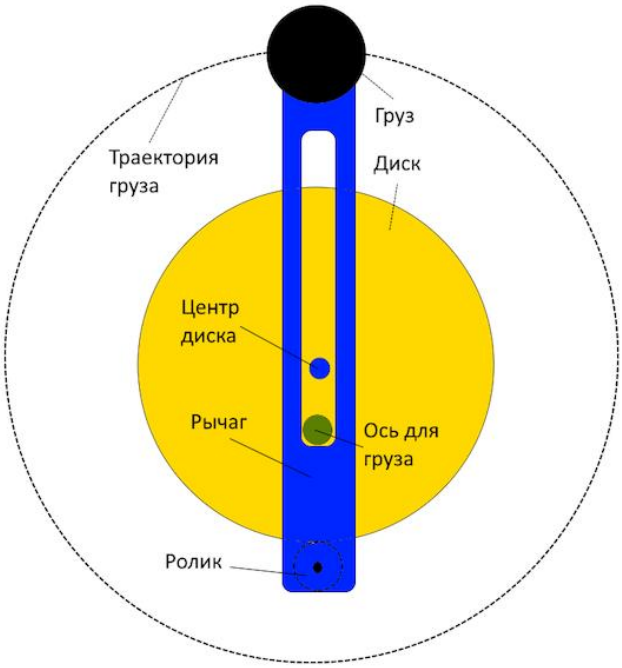


Рис.14. Простой инерцоид.

Под конец появилась мысль, как мог бы В.Толчин сделать свой инерцоид без тормоза, пружины и планки. Механизм мог бы быть таким, как это показано на рис.14.

Диск закреплён жёстко, а рычаг, на одном конце которого закреплён груз, а на другом ролик, вращается специальным ухватом вокруг оси для груза. Благодаря этому, груз на рычаге будет вращаться по пунктирной окружности относительно желтого диска, но по отношению к мгновенной оси вращения груза эта окружность будет смещена. Поэтому радиус вращения груза относительно оси его мгновенной оси вращения, как это показано на рисунке, будет максимальным, но когда ухват повернёт рычаг на 180 градусов, радиус между центром груза и ось вращения груза станет минимальным. Об этом позаботится ролик.

Естественно между ухватом, который на рисунке не показан, и синим рычагом трение должно быть минимальным. Это можно добиться применением специальных материалов, высоким качеством обработки поверхностей ухвата и рычага, а также использованием масел, например, силиконового.

То есть, таким простым механическим способом можно сделать инерцоид, тяга которого будет направлена вверх. В принципе, такой механизм управления радиусом вращения груза В.Толчин мог придумать сам. Но что-то пошло не так. Или вариант с тормозом, пружиной и планкой оказался проще.

В сети гуляет вот такой рисунок, по которому можно сделать инерцоид.



Рис.15.

Этот инерцоид, по сути, ничем не отличается от моего инерцоида

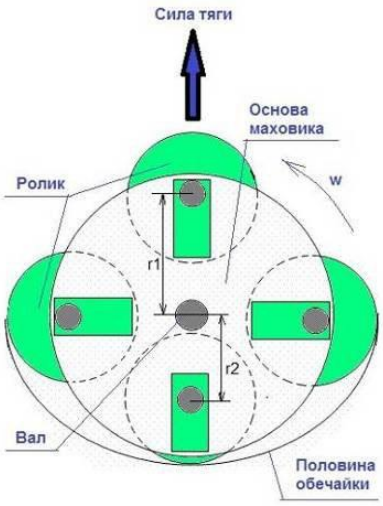


Рис.16.

Можно в качестве инерцоида использовать и такое гравитационное колесо, только расположить его надо горизонтально, а не вертикально.

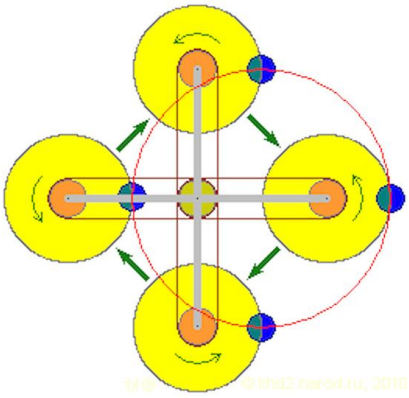


Рис.17.

На рис.17 показан аналог колеса Орфира, используемый в качестве инерцоида, но его можно использовать и в качестве гравитационного усилителя мощности, если принудительно вращать в вертикальной плоскости, одев на ось между мотором и электрогенератором. Возможно, в таком случае такой гравитационный усилитель следует посадить на трещётку или обгонную муфту.

Естественно, для инерцоида необходимо две такие конструкции, показанные на выше приведённых рисунках, которые должны вращаться в разных направлениях, один груз по часовой стрелке, а другой против часовой стрелки.

Показываю отдельным рисунком (рис.18) важные элементы инерцоида Толчина

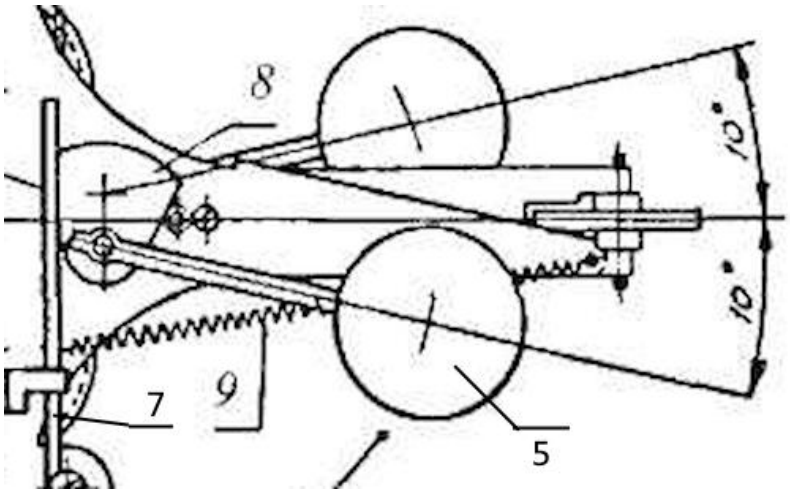


Рис.18.

Это верхний груз 5 с рычагом и осью, тормоз 8, сидящий на одной оси с грузом 5, планка 7 и пружина 9. Взаимодействие этих частей инерцоида приводит к тому, что примерно в пределах 180-210 градусов поворота груза 5 тормоз 8, благодаря пружине 9, начинает давить на планку 7. Между тормозом 8 и планкой 7 возникает сила трения, величина которой определяется произведением силы давление между тормозом и планкой, то есть упругостью пружины, на коэффициент трения между тормозом и планкой. Чем больше сила трения, тем быстрее будет тормозить тормозная система.

Но через 30-40 градусов поворота груза трение между тормозом и планкой исчезает. Пружина начинает быстро сокращаться, подгоняя тормоз и груз, а затем планка резко ударяет по тормозу, создавая продольную инерцию и дополнительный ударный импульс силы.

Грузы ускоряются, увеличивая свою угловую скорость. А когда он оказывается в первоначальной позиции в районе 0 градусов, то включается опять часовой мотор, каждый груз получает ускорение. И процесс повторяется.

То есть, в районе 180-210 градусов происходит резкое уменьшение угловой скорости вращения грузов. Только нижний груз повторяет поведение верхнего груза симметрично по вертикали. Центробежная сила резко уменьшается и дополнительно создаётся продольный импульс, направленный вперёд. Это примерно соответствует тому, что я предполагал с самого начала.

Поэтому, мне думается, что проводить анализ работы инерцоида Толчина с помощью мощного математического анализа (тензорное исчисление), а тем более привлекать к этому ОТО, нет никакой необходимости. Все эти сложности связаны с тем, что официальная академическая наука не хочет признавать Эфир, не понимает природу инерции и сил инерции.

Если бы В.Толчин сделал инерцоид по схеме, как на рис.14, то у многих академиков отвисла бы челюсть. И они бы быстрее пришли к согласию. К сожалению, история не знает сослагательного наклонения. Кроме того, сам Толчин по непонятным для меня причинам показал свою неприязнь к ЦБС. И тем самым сильно запутал дело, втянул общественность и научных работников в ненужный и бесполезный спор.

/*/

.

Центробежно-ударный инерцоид

В дополнение к проделанной работе решил создать модель центробежно-ударного инерцоида. Внешний вид модели, думаю, понятен по рис.19.

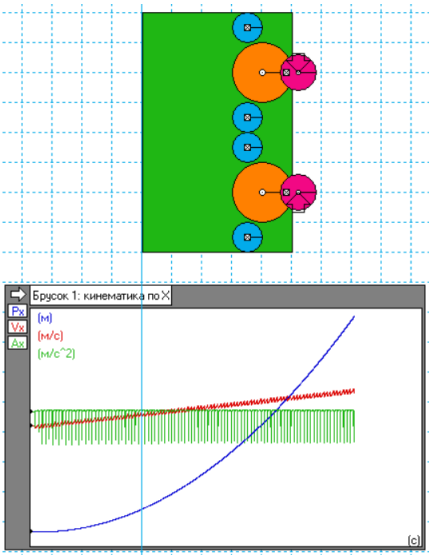


Рис.19.

Инерцоид работает так. Станина весом в 500 кг. Синие упоры по 5 кг. Оранжевые маховики весом в 20 кг, Красные ударники по 10 кг. Имеется две силы на каждом ударники. Если верхний ударник поднимается вверх, то сила направлена вверх и равна по величине 5 н. Если этот ударник опускается вниз, то его сила направлена вниз и равна по величине 5 н. Точно также ведёт себя сила на нижнем красном ударнике. Ударники работают противофазно. Когда верхний ударник опускается вниз, то нижний ударник поднимается вверх. И наоборот. Ударники бьют по упорам, отскакивают от них и двигаются к другому ударнику, чтобы ударить по нему и от него вернуться к первому.

В нижней части рисунка 19 показаны графики. Зелёным цветом показано ускорение. Оно меняется волнисто, но в момент удара ударников по упорам появляется импульс, направленный вниз. Это приводит к тому, что график скорости красного цвета нарастает линейно, но заметна зубчатость из-за импульсов ускорения. Пройденный путь синего цвета устойчиво возрастает по параболе, как и должно быть по законам старой доброй механики.

Имеется фильм в формате avi. Ссылка на него есть в источниках.

Почему я решил сделать эту модель? Дело в том, что удалось разобраться с некоторыми формулами «Живой физики». Решил проверить идеи, которые появлялись у меня раньше. О них я уже писал. Решил оценить, как влияют удары на инерцию платформы инерцоида, а заодно оценить роль центробежной силы в таком режиме работы. В одной из статей я высказал сомнение в возможность работы одного инерцоида в связи с наличием в нём продольных сил инерции. Но как показал данная модель, центробежная сила возникает независимо от продольной инерции. И наличие центробежной силы показывает поведение инерцоида данной конструкции. Модель устойчиво двигается слева направо, хотя я ожидал перемещения справа налево из-за наличия частых ударов ударника по упорам. Так что есть надежда, что применяя коленчатый вал, можно сделать инерцоид.

Конечно, центробежно-ударный инерцоид ведёт себя безобразно. У него сильная вибрация по скорости, но достаточно гладкая кривая по пройденному пути. Уверен, что инженеры могут с таким инерцоидом поработать и получить работоспособный экземпляр.

Удивило меня и то, что две силы по 5н спокойно (без трения) могут разогнать транспортное средство массой более 500 кг. Конечно, на реальном транспортном средстве придётся ставить более мощные силовые агрегаты. Но не думаю, что для перемещения легкового автомобиля потребуются моторы, создающие более 500н тяги вдоль движения ударников.

Провёл я моделирование и потому, чтобы показать, что инерцоиды самой разной конструкции устойчиво показывают один и тот же качественный результат. У всех них ускорение стабильно держится в широких параметрах их составных элементов. Что наибольшую роль играет центробежная сила, которой можно и необходимо правильно управлять. Самое главное, инерцоиды были, есть и будут. Так что дело за научным сообществом. Чем раньше у учёных, прежде всего у академиков, проснётся совесть, тем быстрее инерцоиды войдут в нашу жизнь.

Положительный результат при моделировании центробежно-ударного инерцоида заставил меня вспомнить, что в предыдущей статье про инерцоиды я скептически и даже негативно отнёсся к инерцоиду Устьянцева. Пришлось вспомнить, чтобы реабилитировать как этого изобретателя, так и его инерцоид. По сути, если удалить из моей последней модели упоры, то движение ударников полностью соответствуют движению грузов в инерцоиде Устьянцева.

Устьянцев Леонид Степанович предложил свой центробежный движитель. Принцип работы движителя Устьянцева можно уяснить из рисунка, взятого из его патента (рис.20).

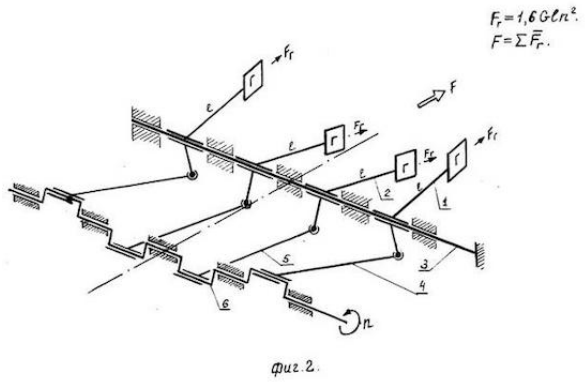


Рис.20. Схема центробежного движителя Устьянцева Л.С.

В этой схеме коленвал заставляет вибрировать грузы Г, укрепленные на концах рычагов. Так как при вибрации грузы Г перемещаются по части окружности, то при этом создается центробежная сила, которая направлена в сторону, показанной стрелкой с F на конце.

31.08.2025 имел контакт в Дзене с Дмитрием Лосинцом. Этот молодой учёный серьёзно работает с Эфиром. У него есть канал «Осенило» на Дзене. И я через комментарии спросил его, как он относится к инерцоидам. Он мне ответил, что, так как безопорных сил не существует, инерцоиды работать не будут. Если бы мне так ответил другой учёный, то я бы особо не обратил на это внимание. Дело в том, что Дмитрий Лосинец является создателем замечательной теории Эфира. Но как оказалось, даже сторонники Эфира, могут отрицательно относиться к инерцоидам. И тем самым противоречить самим себе.

Проверка важной идеи.

Создавая разные модели инерцоидов в программе «Живая физика», я перепробовал множество вариантов моделей инерцоидов. В силу некоторых недостатков этой

программы я не мог строить модели, который были бы просты в изготовлении, например, те же центробежные инерцоиды. Поэтому вместо изменения радиуса для грузов приходилось закладывать в программу изменение масс во время вращения грузов вокруг оси вращения маховиков.

Но обратил внимание на тот факт, что в формуле для вычисления центробежной силы $\mathbf{F=mrw^2}$ масса **m** и радиус **r** входят в формулу в первой степени. А это значит, что если мы будем изменять массу **m** или радиус **r** незначительно, как это имеет место в реальных инерцоидах, то можно смело заменить изменения радиуса на изменение массы по одной и той же формуле с простой заменой радиуса на массу.

Поэтому подставив эти формулы в итоговую формулу, мы получим один и тот же результат. Пусть у нас есть инерцоид с двумя шариками, массой m, шарики обегают ось мотора так, что сзади r=2 м, а справа 2,2 м. Поэтому мы можем описать эти изменения формулой

$$R = 2+0.1*(1+\cos(body[2].p.r)). \qquad (19)$$

Но если мы зафиксируем радиус и станем варьировать массу, то получим аналогичную формулу

$$M = 2+0.1*(1+\cos(body[2].p.r)). \qquad (20)$$

То есть мы можем написать, что радиус, описываемый массой M равен 2 м, а масса изменяется по формуле (20), вместо того чтобы написать, что масса груза равна 2 кг, а радиус изменяется по формуле (19). Цифры в формулах могут быть другие, главное, чтобы изменение массы в процентах соответствовало изменению радиуса в процентах.

А так как в программе «Живая физика» изменять массу элементов проще, чем линейные размеры, то можно воспользоваться открывающимися возможностями, чтобы оценить влияние на свойства исследуемой модели того простого факта, что масса и радиус входят в формулу для расчета центробежной силы в первой степени. Заменяя один параметр на другой, мы получим тот же результат.

Сказано – сделано. Построена новая модель инерцоида, которая показана на рис.21.

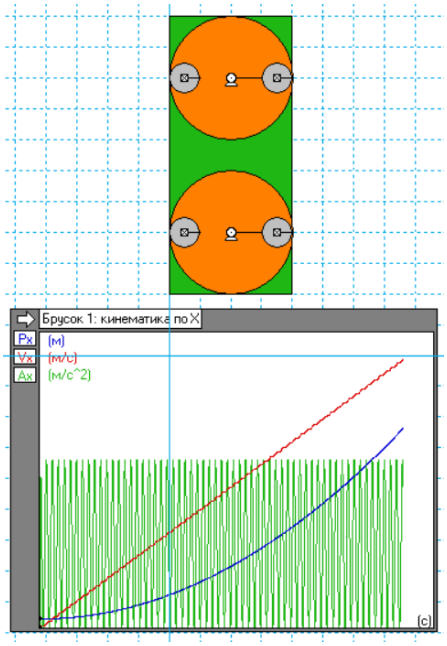


Рис.21.

Внешне эта модель ничем не отличается от одной, рассмотренной ранее. Только теперь масса серых грузов изменяется по формуле

$$M1 = 2+0.1*(1+\cos(body[2].p.r)). \quad (21)$$

Масса груза на другом конце диаметра на этого же маховика будет изменяться по формуле

$$M2 = 2+0.1*(1+\cos(body[2].p.r+pi())). \quad (22)$$

В модель можно добавить ещё по два груза на каждый оранжевый маховик. Но тогда обилие грузов смазало бы суть сделанной замены радиуса на массу.

Модель состоит из станины зелёного цвета. Масса её 100 кг. Двух маховиков по 10 кг каждый. Двух моторов, у которых угловая скорость установлена на 1 и -1 рад/с. Один мотор (верхний) вращается против часовой стрелки (положительное направление), а второй по часовой стрелке (отрицательное направление). Расстояние центра серых грузов от оси вращения 1,5 м. Массы их запрограммированы в выше указанных формулах.

Результат моделирования оказался классическим. Ускорение станины (зелёная кривая) описывается косинусом. Скорость станины (красная кривая) получается наложением синуса на восходящую прямую линию. А пройденный путь (синяя кривая) рисует практически параболу.

А теперь можно сделать так. Заменить радиус на массу, а массу на радиус. Метры на килограммы, а килограммы на метры. Результат от этого не изменится. Зато мы получим поведение модели инерцоида.

Если в такой центробежный инерцоид добавить ещё 2 или 4 груза, то ускорение практически станет постоянной по величине (с небольшой волнистостью). Скорость платформы будет нарастать практически линейно. А пройденный путь будет нарастать параболически.

Такой инерцоид использовал Берсенёв в своём игрушечном автомобиле, чтобы доказать Президенту РФ и Министру обороны РФ Шойгу возможность использования инерцоидов. Ему ответили, что в таких механизмах РФ не нуждается. На нет и суда нет. Насльно мил не будешь. Правда мне не понравилось, что Берсенёв клялся и божился, что его игрушка не является инерцоидом, ибо настоящий инерцоид вначале проезжает 50 см вперёд, затем 20 см назад, а его игрушка ехала устойчиво только вперёд. Думаю всё дело в высокой скорости вращения применяемого в его машинке электродвигателя. Поэтому колебания скорости он просто не увидел, а пройденный путь, если судить по результатам моего моделирования, показывает только движение вперёд.

Вводить демпфер вращения в моторах не имеет смысла, так как моторы вращаются с постоянной низкой угловой скоростью. Но на поверхности Земли платформу инерцоида придется ставить на колёса с минимальным трением в подшипниках. Или рассчитывать тягу таким образом, что машина может преодолеть практически любое сопротивление и свободно подниматься на горку под углами до 80 градусов. Например, танк должен быстро ездить по любым дорогам, преодолевать реки и болота. И для этого такая машина должна иметь мощный безтопливный источник энергии. Этот генератор можно сделать на тех же инерцоидах.

Покопался в возможностях программы «Живая физика». Оказывается в некоторых случаях возможно управление радиусом круглых объектов. Такими, какими являются оранжевые маховики. А значит, что можно моделировать инерцоиды, у которых во время работы меняется радиус маховиков, на которых закреплены грузы. При этом груз должен быть один на маховик, как в инерцоиде В.Толчина. Будем решать эту задачу в ближайшем будущем.

После всех мучений с разными моделями инерцоидов можно утверждать, что инерцоиды также реальны, как горение древесины или мазута. Но как заставить учёных изменить своё мнение об инерцоидах, я не знаю. РАН - птица вольная, академики что хотят, то и творят. Время, естественно излечивает всех от всех болезней, как тела, так и ума. Вопрос тут в другом. Хватит ли человечеству времени, чтобы понять, что инерцоиды возможны, что из каждой точки пространства Эфир может дать людям энергии столько, сколько нам надо. И что нет никакой необходимости вести войны за природные ресурсы. Как нет необходимости использовать деньги в экономических отношениях людей между собой.

Как говорили на Кубани, посади палку в землю и она превратится в высокое дерево. Так и с Эфиром, поставь в любом месте гравитационное колесо, и оно обеспечит тебя энергией по самый гроб жизни. Пора людям это понять, иначе глупые или неграмотные политики натворят в очередной раз таких дел, что уже выжить человечеству не удастся. Давление воздуха упадёт ниже критического, уровень кислорода в нём понизится до уровня смерти. Не останется никого, кто бы мог организовать поминки по человечеству и жизни на Земле.

Заключение.

Простой анализ показывает, что теория инерцоида не нуждается в создании каких-то неоднозначных постулатов и использовании сложного математического аппарата. Достаточно физики и математики из школьных учебников. Этому также помогает программа «Живая физика», в которой можно собрать простые модели инерцоидов, гравитационных колёс и транспортных средств с инерцоидами как в корпусе, так и в колёсах.

Интересные инерцоиды получаются из гравитационных колёс. В которых момент вращения и даже масса в правой части колеса принудительно будет больше, чем в левой. Получается устройство три в одном: гравитационное колесо, гравитационный усилитель мощности и инерцоид с горизонтальным вектором тяги.

В последнее время почему-то считал, что вращающийся в праще камушек, вылетает не по касательной, а под неким углом, значение которого определяется соотношением между скоростью движения пращи с камушком по окружности и силой ЦБС. Провёл опыт в программе «Живая физика», который показал, что мгновенное исчезновение ЦБС приводит к тому, что камушек из пращи вылетает по касательной к окружности.

Тогда зачем ЦБС? А для того, чтобы можно, опираясь об Эфир, раскрутить пращу и камушек до высокой скорости. Без ЦБС сделать это невозможно. Говорят, что Эфира не существует. А он даже при бросании камней из пращи помогает. Давид, убивший Голиафа, не даст соврать.

Мгновенность исчезновения ЦБС при исчезновении условия для движения тела по окружности кажется на первый взгляд неожиданной. Но если подумать, и вспомнить природу инерции согласно моей теории Эфира, то всё становится на свои места. Эфир в теле при исчезновении центростремительной и центробежной силы моментально восстанавливает траекторию тела и заставляет его двигаться по прямой линии. А прямая линия в данном случае – это касательная к окружности, по которой движется тело.

Так что мне нет необходимости не верить программе «Живая физика», так как она позволила мне даже совершить несколько открытий, которые в учебниках физики, как школьных, так и для технических вузов не показаны. Это касается, в том числе, разгадки особенностей инерцоида В.Толчина.

Хотелось бы отметить, что члены комиссии РАН по борьбе с лженаукой показали свою безграмотность в важных вопросах, в результате инерцоиды были причислены к лику святых, которым нельзя молиться. Суть в том, что любой инерцоид – это система с

большими силами инерции, с вращением колёс и грузов, поэтому их поведение тесно связано с внешней средой. Кроме того, энергию для вращения грузов инерцоид получает из внешней среды. Так что инерцоид – это открытая система с мощными силами инерции. Поэтому ЗСЭ в инерцоиде не работает.

Особенно «приятно» было читать обвинение Шипова, Меньшикова и других «лжеученых» со стороны Круглякова в огромной растрате средств и нанесении экономического вреда России. Но почему мы не слышим возмущение членов комиссии, когда компетентные органы сообщают о краже 11 триллионов рублей из бюджета МО РФ? Тем более, многие работы Шипов и Меньшиков сделали на свои деньги или деньги меценатов. Вообще, смешно читать возражения членов комиссии, если бы не было так грустно.

Мне также не понятно, почему данная комиссия создана самовольно группой академиков, которые посчитали себя самыми грамотными в российской науке? Почему они занимаются самоволкой, а не работают на народ и государство по заданию народа и государства? Им же за их должности деньги платят, и немалые, из государственного бюджета за счёт наших налогов. А они тратят свои полномочия на борьбу с ветряными мельницами. Мне понятно, почему мельницы вращаются, и зачем их придумали и используют люди, но причём тут академики, которые ведут себя как слоны в посудной лавке.

Почему такая комиссия не была создана на заседании РАН. Или у одних академиков больше прав, чем у всех прочих академиков. Кто предоставил право членам комиссии диктовать свой произвол остальным учёным, определять, чьи работы будут опубликованы в научных журналах, а чьи не будут? Это просто за гранью фантастики.

Нет, если бы комиссия ограничила свою деятельность только пропагандой официальной науки и словесной критикой того, с чем они не согласны, то это было бы терпимо. По крайней мере, честно.

Но академики явно используют своё служебное положение для сведения счётов с теми, кто с ними не согласен. Поэтому немудрено, что члены комиссии публикуют свои «разоблачающие» статьи только в газетах, популярных или жёлтых изданиях. Умная политика. Если начнут привлекать к ответственности, то всегда можно отмазаться, заявив: «я не я, и подпись не моя». Мол, это сами журналисты написали.

Интересно, зарегистрирована эта комиссия как юридическое лицо? Если зарегистрирована комиссия как юрлицо, то мы будем знать, на кого в суд подавать для взыскания морального вреда. А если нет, то извините. Частное мнение одного академика, самовольно присвоившего себе право называться членом некой комиссии, шерифа не интересует. Считаю, что любой академик должен действовать и иметь власть строго в пределах РАН или официально выступать от имени РАН. А для этого у него должна быть доверенность от имени руководителя РАН. Если доверенности нет, то частное мнение академика шерифа не интересует. В РФ, к сожалению, не казарменный социализм, а капитализм, где каждый отвечает за себя сам. Да и поведение академиков сильно смахивает на интересные виды преступлений.

Инерцоиды позволили бы изменить автопром, снизить потребление автомобилями топлива, а также послужить основой для безтопливной энергетики. Ибо любой инерцоид – это усилитель мощности, а силы инерции – это аналоги противоЭДС, на основе использования которой сегодня некоторый исследователи за рубежом сумели предложить рынку очень интересные электромоторы. В РФ Зацаринин с Конарёвым неоднократно показывали чудеса с мотор-генераторами. Правда, они свои достижения неправильно интерпретировали, но это не снижает значимости их работ в альтернативной физике и энергетике.

Можно наладить выпуск детских игрушек на базе инерцоидов. Например, детские машинки с пружинным двигателем, но у которых колеса не были бы связаны с мотором. Что-то жужжит внутри, машина едет, но колеса просто обеспечивают опору о землю и

превращают трение скольжения в трение качения. Прекрасная игрушка для развития детского интеллекта. Или некий небольшой куб, в котором сила тяги была бы направлена вверх. Ставим такой куб на весы, фиксируем вес. Заводим инерцоид, запускаем и ставим на весы. Фиксируем уменьшение веса. Для школы было бы прекрасное наглядное пособие, что полёт в космос возможен без ракет.

Самое важное, инерцоиды, даже в виде механических конструкций, могли бы, при правильной проработке этой темы, стать движителями для летающих тарелок, космических аппаратов, с помощью которых мы бы давно слетали на Луну или Марс. А ракетные двигатели можно было разобрать на запчасти.

Простые расчёты показывают, что для инерцоидов с диаметром 50-100 см и массой грузов в 1-2 кг при частоте вала в 2000-3000 об/м достижима тяга в десятки, а то и сотни тонн. Нужны прочные материалы. Хотя вместо одного инерцоида можно использовать десять. Это повысит безопасность космического или иного аппарата. С другой стороны это означает, что при наличии моторов в десятки киловатт можно получить с помощью инерцоидов тягу в десятки тонн, что позволяет выводить грузы с десятками тонн веса, а также слетать очень быстро к Луне или Марсу.

Боюсь, что такие платформы в США появятся раньше, чем в РФ. Так как там очень многое заточено на повышение эффективности во многих сферах деятельности. Гегемон, несмотря на то, что это капиталистическая страна, уважительней относится к своим изобретателям, крадёт и переманивает умы из других стран. Причём, многие разработки давно уже разработаны, проработаны и задокументированы, и ждут своего часа. Просто их до поры до времени положили под сукно, или самый дальний ящик рабочего стола, чтобы они не разрушали у некоторых олигархов давно налаженный бизнес.

Если после моих статей американцы опередят российскую космонавтику, то я буду считать такую ситуацию предательством и государственной изменой со стороны РАН.

Это не реверанс в сторону США, просто за державу обидно!

Конечно, в США тоже есть проблемы с изобретателями. Постоянно идут сообщения о пропаже или смерти очень одарённых изобретателей, но если бы в РФ было бы такой закон о патентной службе, какой есть в США, то это бы решило многие проблемы в РФ. Лично я получил массу ценной информации с сайта http://rexresearch.com/index.htm. На этом сайте в полном беспорядке размещена информация о многочисленных патентах всего мира. Если там покопаться, то можно найти много ценных сведений об изобретениях, которые в России трактуются немного иначе.

Инерцоиды могут заменить мощные моторы в танках, самолётах, кораблях, грузовых автомобилях. При этом отпадает необходимость в трансмиссии, а мощность моторов можно уменьшить до 5 раз. «Лишний» вес можно будет направить на утолщение брони. Неужели МО РФ не нужны танки, которые не будут вязнуть в болотах и лужах? Или никому не нужны военные суда, способные «выползать» из моря на сушу без помощи колёс? Или подлодки и торпеды без винтов?

Так что сказка Мюнхгаузена о его способности вытаскивать себя из болота за волосы не такая уже сказка. Надо просто правильно вести себя, и действовать как инерцоид, либо ударный, либо центробежный. Или на всякий случай постоянно такой аппарат носить с собой. В конце концов, есть же случаи левитации людей или зависании птиц в полёте. Чем не Мюнхгаузен?

Появилась шальная мысль, что человечество давно использует инерцоиды. Но просто сильно занято, чтобы это понять. Например, копьё или стрела – это инерцоиды. Любой силовой аппарат – это инерцоид, так как вызывает инерцию и силы в рабочих органах станков или механизмов. Разве гончарный круг или водяное колесо – это не инерцоиды? Или всеми любимый ДВС, разве это не инерцоид? Всякое устройство, способное создавать постоянно или импульсно некую полезную силу – это инерцоид. И вся история цивилизации – это замена одних инерцоидов на другие, более эффективные и

надежные. А заодно, это приводило к поиску других источников энергии для возможности использования новых инерцоидов. Даже ядерная бомба – это тоже инерцоид, так как она создаёт вокруг себя мощное излучение и ударную волну.

Инерция – это такое природное явление, которое давно используется с пользой каждый человек. Даже лёжа на диване, человек использует инерцию в виде силы тяжести. Без гравитации Земля давно развалилась бы на части. А гравитация – это тоже инерция, только постоянная. Мы к ней привыкли и не замечаем.

Например, летит ракета. Академики, начиная с Циолковского, объясняя полёт ракеты, опираются на закон сохранения импульса. Но тогда, что толкает ракету вперёд, разве не инерция? Просто ракета создает продолжительный импульс силы. Силы направлены в разные стороны. Одна сила выбрасывает плазму из сопла ракетного двигателя с большой скоростью, а другая сила толкает ракету в противоположном направлении. Поэтому физика ракетного полёта хорошо изучена. Ракета и газы разлетаются от области с высоким давлением рабочей среды.

А вот какой-то там инерцоид В.Толчина создает силовые толчки импульсами, да ещё имеет в своей конструкции непонятки, что многие академики оказались в стопоре, пытаясь ответить на вопрос: «А откуда берёт энергию этот инерцоид». Откуда? Из мотора и силы инерции. Сила – это градиент энергии. И если они не смогли ответить на этот вопрос, то, по мнению властных академиков инерцоида нет. Это заблуждение. Это иллюзия. А ведь можно было объявить конкурс среди молодых учёных, чтобы последние смогли объяснить, почему инерцоид Толчина вел себя необычно. И дать за это объяснение государственную премию. Нет, проще запретить, чем дать указание провести подробное исследование.

Предлагаю всем талантливым ученым, конструкторам, инженерам и изобретателям подумать над судьбой инерцоидов. Возможно, этим самым будет сделан первый шаг к созданию новой физики, новой науки, новых технологий, о которых мы можем только мечтать. Сегодня много сил направлено на возрождение дирижаблестроения. А может вместо дирижаблей строить платформы с центробежными дублирующими инерцоидами? Которые будут переносить по воздуху десятки и сотни тонн грузов на расстояния в тысячи километров без всяких дорог. Их ведь можно собрать уже сегодня с использованием современных ДВС любой мощности. Это позволит выводить в ближний космос крупные космические корабли (спутники), а при необходимости с помощью летающих платформ спутники можно забирать с орбиты и нежно опускать на поверхность Земли. А там до Луны рукой подать, без дыма и копоти.

Источники:

1. Центробежная сила // Большая Советская Энциклопедия. — Советская Энциклопедия, 1978. — Т. 28. — С. 525.
2. А.Эйнштейн.Закон сохранения движения центра тяжести и инерция энергии” (т. 1, Собр. трудов. “Наука”. М., 1965. с.39-44).
3. Г.И. Шипов, 4D гироскоп в механике Декарта // «Академия Тринитаризма», М., Эл № 77-6567, публ.13938, 26.10.2006
4. Шипов Г.И., Сидоров А.Н. Теоретические и экспериментальные исследования реактивного движения без отбрасывания массы // «Академия Тринитаризма», М., Эл № 77-6567, публ.10724, 03.10.2003
5. Жигалов В.А. Ещё раз о движение инерциоида Шипова // Торсионные поля и информационные взаимодействия – 2009. Материалы международной научной конференции. Сочи, 2009
6. Меньшиков В. А., Дедков В. К. Тайны тяготения / под общ. ред. В. А. Меньшикова. — ил. — Библиогр.: с. 328—331 (48 назв.). — М.: НИИ КС, 2007. — 331 с.

7. В.А. Меньшиков, Антигравитационный двигатель – правда или вымысел? // «Академия Тринитаризма», М., Эл № 77-6567, публ.14570, 13.09.2007
8. Толчин В. Н. Инерцоид. Силы инерции как источник поступательного движения. — Пермь: Пермское книжное издательство, 1977. — 99 с.
9. Демонстрация работы инерцоида автором изобретения Толчиным
10. Инерциоид Толчина — Видео от Аксимум Некрасюк
11. Околотин Владимир. В поисках инерцоида // «Наука и техника», 18.02.2000
12. Гулиа Нурбей. Алфизики XX века // Техника — молодёжи. — 1986. — № 8.
13. Парадоксы Инерциоида Толчина. Невероятные Механизмы. Дзен. 2019 г.
14. Инерциоиды или безопорное движение. Квантовая теория.
15. А. Б. Шуркевич. ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ ИНЕРЦИОННЫЙ ДВИЖИТЕЛЬ (ИНЕРЦОИД) .
16. Власов В.Н. Что такое инерция? // «Академия Тринитаризма», М., Эл № 77-6567, публ.29032, 29.06.2024
17. Власов В.Н., Очередное моделирование инерцоидов в программе «Живая физика» // «Академия Тринитаризма», М., Эл № 77-6567, публ.29627, 18.08.2025
18. Власов В.Н. Моделирование инерцоида Толчина.
19. Власов В.Н. Моделирование инерцоида Толчина 2.
20. Власов В.Н. Моделирование инерцоида Толчина 3.
21. Власов В.Н. Танки грязи не боятся.
22. Власов В.Н. От магнитного мотора до звездолёта.
23. Власов В.Н. Теория инерцоидов и барабанные инерцоиды в качестве движителя для разных видов транспорта.
24. Власов В.Н Моделирование гравитационного колеса и шайтан арбы с алгоритмами Альдо Коста и Черногорова.
25. Власов В.Н. Архив моделей инерцоидов для ЖФ.
26. Власов В.Н. Модель центробежно-ударного инерцоида.
27. Г.И. Шипов Открытие в России поля инерции и сумма торсионных технологий
28. Г.И. Шипов. Объяснение движения инерцоида Толчина в неголономной механике.
29. Г.И. Шипов. Проблема инерции как причина застоя в теоретической физике.
30. В.И. Богомолов. Открытие поля центробежных сил инерции и изобретения устройств для решающих экспериментов.
31. Гулиа Н. В. Инерция. — М.: Наука, 1982. — 152 с.
32. Ишлинский А. Ю. Классическая механика и силы инерции. — М.: Наука, 1987. — 320 с.
33. Хайкин, С.Э. Силы инерции и невесомость. — М.: Наука, 1967. — 312 с.

Текст составлен 31.08.2025.