



УКРАЇНА

(19) UA (11) 14991 (13) U
(51) МПК (2006)
H02N 11/00

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ДВИГУН ПОЛЮСНИЙ "КЛОН"

1

2

(21) u200510557

(22) 08.11.2005

(24) 15.06.2006

(46) 15.06.2006, Бюл. № 6, 2006 р.

(72)

(73) Кушнір Дмитро Юхимович

(57) Двигун полюсний, що містить металевий каркас, який складається з двох крайніх та двох середніх частин, на яких корінними шийками з колодками закріплено 4х4 полюсатори внутрішні, що попарно з'єднані магнітопровідною втулкою, до колодки середньої корінної шийки закріплено чотири магніти на провідних стійках полюсаторів

зовнішніх, які жорстко фіксуються у верхній частині сердечника металевими каркасами, а на їх нижніх кінцях магнітних полюсів, на яких змонтовано шток, що з'єднуються із верхніми частинами полюсаторів внутрішніх, праворуч встановлено блок рознесення напруги, в якому є ексцентрик на 180°, що замикає та розмикає контакти, ліворуч на валу встановлено шків пасової передачі до генератора з передаточним числом 1:2,5, також двигун містить для охолодження трубчасті охолоджувачі, а для запуску та роботи – пульт, причому клемма мінус йде на масу, а клемма плюс – на блок розведення напруги.

Назва двигун полюсний «КЛОН» пішла від легенди, якій 150 років. Тоді в 1855 році вирішувалася доля теорії Менделя першої частини. Тут йшлося про клонування у неживій природі мікрочастин металу та мікрочастин рідини. При цій взаємодії фізичного процесу мікрочастини утворюють рухому матерію, яка рухаючись перетворюється в механічну енергію, а крутний момент дорівнює 360° з ККД-100 і більше процентів. Отриманий так називається «КЛОН» замінить місце вічного двигуна, або його місце на шабелі вище. Та ця теорія Менделя була віднесена, як не реальна фантастична і не тільки не визнаною, але і ніде в літературі не зафіксована. А згодом у 1860 році і сам Г.І. Мендель визнає свою теорію, як помилкову, надаючи перевагу двигуну внутрішнього згорання, який на той час був вперше винайдений Етьєном Ленуаром.

Решту три частини теорії Менделя про клонування рослин та живих мікроклітин було визнано в 1865 році.

Двигун полюсний «КЛОН» - це механічний пристрій магнітного процесу багаторазового запуску. Перший запуск ні в чому не відрізняється від наступних. Запускається від напруги акумуляторних батарей, а в роботі напруга свого генератора, який виробляє її, порівняно, значно більше ніж витрачає. Працює завдяки застосуванню нових конструктивних елементів та нових технічних, цілеспрямованих, багатократних магнітних сил пос-

тійності з використанням безструнних електромагнітних сил, за новими фізичними законами перетворення одночасно з магнітних сил в магнітну енергію, а з магнітної енергії в механічну енергію, надаючи колінвалу крутний момент 360° без холостих ходів - перетворюючи їх у робочі ходи. Досягаючи цим велику кількість кінських сил, без затрати палива, тепла та енергії ззовні, з ККД значно більше за 100%.

Двигун полюсний «КЛОН», відноситься до типу двигунів в яких немає аналога. Найголовніше в нього те, що він безпаливний, безкомперсійний, беззвучний, силовий, компактний, в екологічному плані чистий, простий по конструкції, без холостих ходів. У двигуні полюсному «КЛОН», в залежності від конструктивних елементів, їх кількості та їх магнітної сили можна збільшувати, як показник кінських сил, так і ККД до безмежності у всіх галузях науки, техніки, промисловості та с/господарстві.

У двигуні полюсному «КЛОН» вперше у науці і техніці використовуються складні електромагніти - полюсатори. Полюсатори зовнішні постійно з магнітною силою і відносяться до нерухомих. Полюсатори внутрішні закріплені до шатунних шийок колінвала, та з'єднані штоками полюсаторів зовнішніх, які при взаємодії відштовхуються, надаючи колінвалу крутний момент 360°. Полюсатори внутрішні із напругою тільки 180°, друга половина оберт колінвала 180° без напруги. За цей час полюсатори внутрішні, які без напруги становляться як

(13) U
(11) 14991
(19) UA

«залізяка» - «Fe» і 180° оберту колінвала притягуються до полюсатора зовнішнього, перетворюючи холостий ход у робочий хід, без затрати напруги та будь-якої енергії. У технічному плані двигун полюсний «КЛОН» вперше працює за новими фізичними законами на нових технічних, цілеспрямованих, багатократних магнітних силах постійності. Вперше в електромагнітах отримується безструмна та сукупна магнітна сила. При застосуванні вище перерахованих чинників, вочевидь, що двигун полюсний «КЛОН» затрачує мізерну кількість напруги свого генератора, порівняно, ніж її виробляє, отримуючи багато прибуткових сил. Завдяки яким збільшується механічна енергія, а показник по ККД далеко залишає межу 100%. Двигун полюсний «КЛОН» найекономічніший, відповідає вимогам сьогодення.

Двигун полюсний «КЛОН», по його технічним результатам показників, як по силі, так і по ККД відносяться на щабель вище, вічного двигуна. А ще двигун полюсний «КЛОН», це найпростіше, найекономічніше, силове, чисте в екологічному плані, технічне творіння, третього тисячоліття. Його спроможність працювати, як на землі, так і під землею. Як на воді, так і під водою. Як у небі, так і в космосі. Використання без обмежень земних призначень, водних та космічних. У будь-якому винаході людина підтримує недоторканості енергоносіїв нафти та газу, і в будь-якому випадку отримаємо прибуткову механічну енергію.

Двигун полюсний «КЛОН» працює від взаємодії складних електромагнітів-полюсаторів, які відносяться до рушіїв двигуна. Назва полюсатор пішла від родинного слова «полюс». Ми постійно маємо справу з полюсами, маніпулюємо ними. Та у двигуні повинні бути полюсатори з різними означеннями.

Полюсатори зовнішні, сердечники мусять бути із монолітного феросплава, завдяки чому в полюсаторі повільніше розмагнічування, та швидше нагрівання. Вони закріплюються на корінній шийці колінвала і їх може бути два і більше. При роботі двигуна, на полюсатори зовнішні подається напруга ритмічно, через 180° , але оскільки розмагнічування на них повільне, то обмежений час магнітна сила буде постійна і беззмінна. І тут вочевидь, що затрата напруги тільки 50%. Та коли в полюсаторах збільшувати магнітну силу до безмежності, та в будь-якому випадку, затрата напруги буде тільки 50%. Якщо говорити про збільшення кратної магнітної сили постійності, то це означає, що зменшення кількості магнітних полюсів, на цю кількість кратність збільшення магнітної сили постійності.

Полюсатори внутрішні - це два простих електромагніта, в яких сердечники із пластин трансформаторного заліза, для швидкого намагнічування та швидкого розмагнічування, які з'єднуються між собою послідовно. Полюсатори внутрішні закріплюються на шатунних шийках колінвала за допомогою магніто-провідної втулки. Напруга на них подається тільки тоді, коли вони у вищій мертвій точці. Верхня частинна полюсатора з'єднується із штоком полюсатора зовнішнього. Через 180° оберту колінвала напруга відмикається. Такий фізичний процес відбувається у всіх полюсаторах внутрішніх. Застосування у полюсних двигунах

полюсаторів внутрішніх проводяться вперше.

Блок розноски напруги - це мозок двигуна. В його функції входить за допомогою ексцентрика вчасно ввімкнути напругу на потрібний полюсатор, та вчасно відімкнути. У блоці розноски напруги є чотири контакти, які завдяки ексцентрику на 180° контакти змикаються. Контактне змикання та розмикання відбувається тільки з однією клемою плюс. Клема мінус з'єднується з масою. У перспективі блок розноски напруги двигуна полюсного «КЛОН», буде замінено на контактний комутатор.

Двигун полюсний «КЛОН» працює таким чином. Натиском на пульті (8), кнопки «Пуск» напруга акумулятора (10) поступає на блок розноски напруги (4). За допомогою ексцентрика на 180° , який закріплений на колінвалу (1) напруга поступає на контакт регульованого положення колінвала, за допомогою якого струм поступає на пластину (12), а щітка передає струм на полюсатор внутрішній (3), який знаходиться у постійному русі, - у верхній мертвій точці. На полюсатори зовнішні (2) напруга поступає від контактів блока розноски напруги ритмічно через 180° , але так, як полюсатори зовнішні повільно розмагнічуються, при оберті колінвала дозволяє підтримувати беззмінну магнітну силу на увесь час роботи двигуна. Полюсатори внутрішні, коли вони у самій нижній точці, у них струм відмикається і вони як «залізяка» «Fe» притягуються магнітною силою полюсаторів зовнішніх. Коли двигун запущений, за допомогою шківів, який на колінвалу пасовою передачею з'єднаний генератор (8), виробляючи напругу, якою обслуговує полюсатори та за допомогою реле R (9) підсилює акумулятор. Таким чином взаємодія полюсаторів надає колінвалу крутний момент 360° . Застосування електромагнітів-полюсаторів у моторобудуванні в науці і техніці не передбачено. А що стосується, що у двигуні відсутні холості ходи, то це новизна.

Щоб визначити ККД двигуна полюсного «КЛОН», потрібно з'ясувати, яку магнітну силу має одна котушка із сердечником, як полюсаторів зовнішніх, так полюсаторів внутрішніх. Нехай один магнітний полюс дорівнює силі 50кг. Відповідно, двох магнітних полюсів 100кг. Трьох - 150кг. Чотирьох - 200кг.

Щоб отримати складний електромагніт з чотирьох котушок, та чотирьох сердечників, їх слід з'єднати послідовно за допомогою бруса із ферометала. Утворені 2 магнітних полюса "N" та 2 магнітних полюса "S" вже будуть мати магнітну силу не по 50кг, а збільшену кратності на скільки зменшується кількість магнітних полюсів. Тобто $50\text{кг} \times 4\text{шт.} = 200\text{кг}$. Виходить, що коли скласти у ряд чотири котушки з сердечниками паралельно, то в кожного магнітна сила по 50кг. А коли до них під'єднати перпендикулярно брус із ферометала - а з'єднання мусить бути послідовне - на кожному магнітному полюсі буде сила 200кг . І тоді в одному полюсаторі буде магнітна сила $200\text{кг} \times 4\text{ шт.} = 800\text{кг}$. Прибуткова сила дорівнює $800\text{кг} - 200\text{кг} = 600\text{кг}$ на одному полюсаторі зовнішньому. А коли взяти 4 полюсатори, то буде дорівнювати $600\text{кг} \times 4 = 2400\text{кг}$ за 180° оберту колінвала. На 360° $2400\text{кг} \times 2 = 4800\text{кг}$.

В двигуні полюсному «КЛОН» вперше застосовані в полюсаторах безструмна магнітна сила.

Якщо полюсатор зовнішній затратує на себе тільки 50% напруги за 360°, він отримає прибуткової сили 2400кг.

Ми вже знаємо, що полюсатори внутрішні також з'єднані послідовно і мають магнітну силу по 100кг. Коли вони у верхній мертвій точці. У такому випадку утворюється магнітна сила магнітного полюсатора зовнішнього, та магнітного полюса полюса-тора внутрішнього. Отримаємо $200\text{кг} + 100\text{кг} = 300\text{кг}$. Така сила буде, як на одному магнітному полюсі полюсатора, так і на другому, а це знову ж таки прибуткові магнітні сили. На полюсаторі зовнішньому на 360° $100\text{кг} \times 16\text{шт.} = 1600\text{кг} \times 2 = 3200\text{кг}$. На полюсаторі внутрішнім 360° $200\text{кг} \times 8\text{шт.} \times 2 = 3200\text{кг}$ прибуткової магнітної сили. В полюсаторі внутрішньому 180° без напруги, і як «залізяка» «Fe» притягується з самої нижньої токи на 180° з силою 200кг у верхню мертву точку $200\text{кг} \times 8 \times 2 = 3200\text{кг}$.

Якщо вичислити всі магнітні сили разом з прибутковими магнітними силами і виразити їх у кілограмах, а цю суму поділити на магнітні сили, на які затратується напруга виражена в кілограмах, а ще від цієї суми відминувати 1/3 цієї суми на непередбачувані погрішності, та затрати, ми отримаємо ККД більше 300-400%.

Для того, щоб полюсатори зовнішні мали надійне охолодження, у сердечниках полюсаторів зовнішніх просвердлено по дві дірки, де змонтовано трубчасті охолоджувачі з азотним заповнювачем. Труби мусять бути з нержавіючої сталі, щоб не закорючувати магніти, та надати більшої жорсткості.

На фіг.1 та на фіг.2 креслення, показано відри-

зок роботи двигуна полюсного «КЛОН» одного оберту колінвала на 360°. У першій та другій фігурі відображено фізичний процес взаємодії, коли полюсатори внутрішні у верхній мертвій точці ліворуч зафіксовано у 0° до 180°, фігура 1. Та полюсатори внутрішні у верхній мертвій точці праворуч зафіксовано у 180° до 360°, фігура 2.

Нумерація частин чисел у описі, відповідає нумерації частин чисел фігур креслення.

1. Колінвал. На йому три колодки корінних шийок, та дві колодки шатунних шийок. Ліворуч, шків ремневої передачі до генератора. Праворуч ексцентрик на 180°.

2. Полюсатори зовнішні 4 шт. На фігурі показано тільки 3 шт.

3. Полюсатори внутрішні 16 шт., які з'єднані за допомогою штоків полюсаторів зовнішніх. На фігурі показано тільки 12 шт.

4. Блок розноски напруги, в якому 4 контакти.

5. Трубочасті охолоджувачі.

6. Металевий каркас із чотирьох частин.

7. Болти фіксації з магнітонепровідного металу для жорсткої фіксації полюсаторів зовнішніх.

8. Генератор з пасовою передачею із шківом двигуна.

9. Пульт пуску та зупинки двигуна.

10. Акумуляторні батареї.

11. Кабель з'єднання полюсаторів, акумуляторних батарей, генератора, пульта, реле та блока розноски напруги.

12. Пластини для передачі напруги на полюсатори внутрішні.

13. Закріплення клеми мінус.



