

**Новый вариант
выработки
возобновляемой
энергии**

Подробности на сайте www.sim1961sim.ru

НОВОЕ УСТРОЙСТВО, преобразующее силу тяжести в механическую энергию, работающее равномерно, продолжительно, имеющее лучшие характеристики, чем ранее запатентованные устройства с патентами номер 123404, номер 150945.

Информация об авторской гравитационной энергоустановке находящаяся в процессе патентования и охраняемая законом выложена на сайте www.sim1961sim.ru

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

или зачем нужна энергоустановка

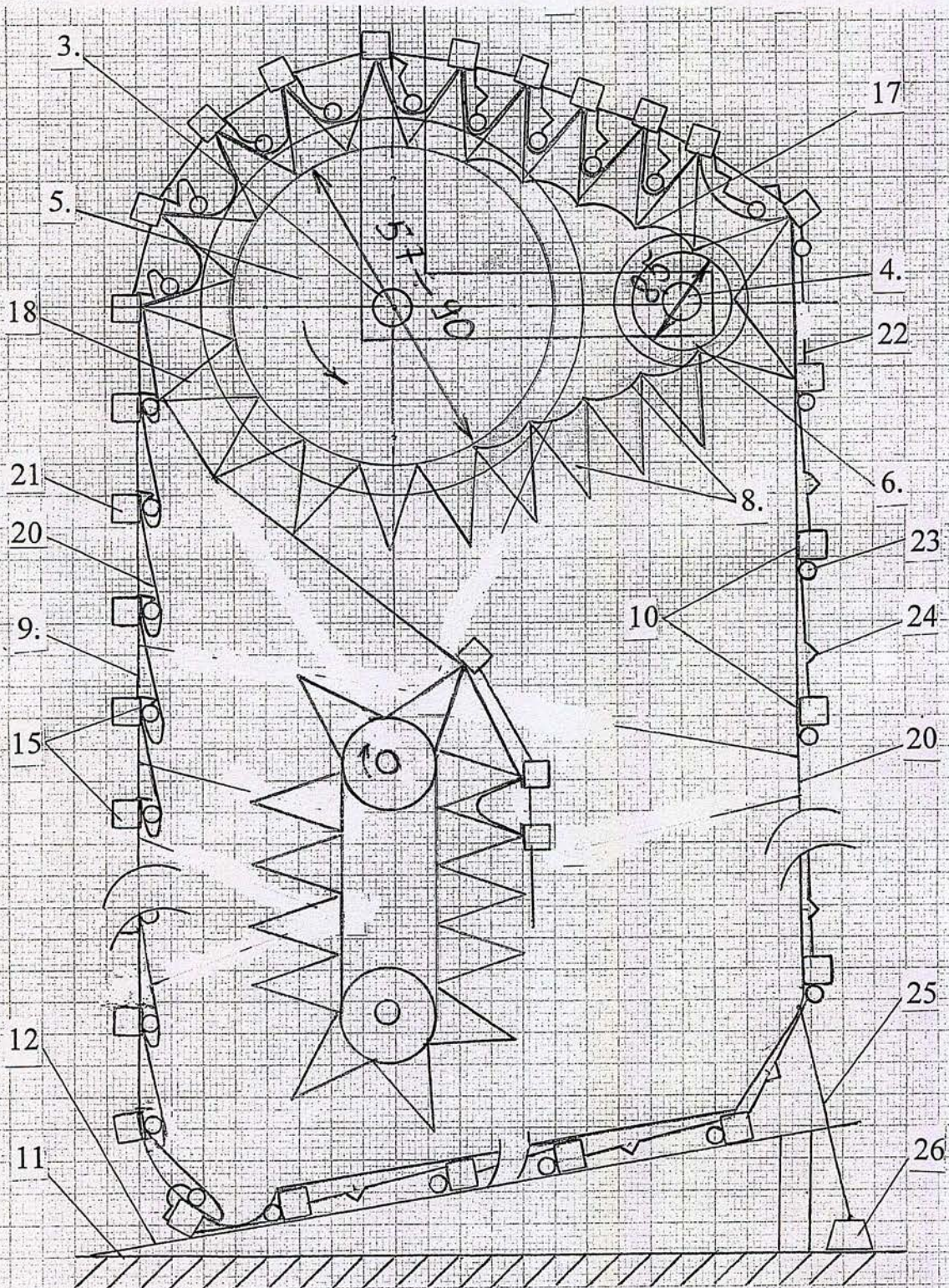
Возможности энергоустановки - это вырабатывание при использовании автогенератора - $U=12$ или 24 в., с использованием преобразователя напряжения вырабатывание $\sim U=220$ в., которые могут быть использованы для питания нагревательных элементов для отопления дома, вырабатывания сжатого воздуха, привода водяных насосов, при установке известного оборудования для гидролиза воды, вырабатывания газа ННО (Интернет).

Гравитационную энергоустановку собирают, используя колесную пару в сборе от автоприцепа, доводя диаметр колес с желобом до 60 ± 90 см., закрепляют на изготовленной раме на уровне от 4 м. (можно использовать прямок), ремни транспортерных лент выбирают в зависимости от общей нагрузки, зависящей от веса ее одного грузового участка весом 30 ± 50 кг., при этом вес противовеса из 36 укороченных участков примерно 2 т. противоположной линии из 20 участков 1т. Каждый участок может иметь несколько закрепленных металлических стержней своими торцами выходящими за пределы колес. К ободу одного колеса для взаимодействия с боковой его частью закрепляют автогенератор. Второе колесо подбирают из выпускаемых промышленностью колес или катков диаметром 8,5 см.. Вся остальная оснастка за ВАМИ.

УДАЧИ

Вариант многократного укорочения грузового участка с соответствующим изменением крепежных элементов каждого участка.

Устройство RU 150 945 U1 10. 03. 2015., имеет перевес с крепежным элементом в виде угольника с сторонами 20см., 10см. и не грузовым участком $L= 20$ см. на 5,7 грузовых участках больше при расположении опоры колесе блока на уровне примерно 15м. В заявляемом устройстве не укороченный участок $L= 18$ см., укороченный равен $L= 10$ см. при расположении опоры колеса на уровне 3,6м. противовесе 36 участков в противоположной ветви 20 участков с колесами диаметром 58см. и 8,5см., размеры призм основание 7см. высота 10см.



Фиг.2

Гравитация вам в помощь!

Немало открытий полезных в быту и на производстве совершено человечеством в эпоху технократии. И этот процесс бесконечен. Особенно удивительно и приятно, что настоящие изобретатели живут рядом с нами и всегда готовы поделиться с земляками новыми идеями, как это делает житель села Майкопского Игорь Михайлович Суворов. Несколько лет назад он изобрел необычное, на первый взгляд устройство, которое, по сути, является гравитационной энергоустановкой и призвано быть весьма полезной, особенно для аграриев, а также в сфере ЖКХ.

Усовершенствовав свое изобретение, Игорь Михайлович официально запатентовал уже три варианта полезной модели, которая в документах именуется как устройство для подъема груза.

Фактически изобретен ряд моделей гравитационного «двигателя», который вырабатывает возобновляемую энергию за счет своего безостановочного движения.

Установка по своей конструкции довольно проста. В ее основе – спадающий с ускорением противовес, который раскручивает маховик, и лента, образующая грузовые полупетли. Поэтому можно сказать, что это изобретение еще раз подтверждает известное высказывание кого-то из великих: все гениальное – просто! К тому же автор идеи Игорь Михайлович уверен: его установка может стать для работников агропрома настоящим «золотым дном»!

Судите сами. Человеку, разбирающемуся в технике, такую энергоустановку собрать совсем несложно, причем, детали не

нужно даже специально покупать, а все необходимое можно найти в гаражах и мехмастерских.

Полезная модель Суворова способна вырабатывать энергию, которой будет вполне достаточно для отопления, например, теплиц или домов, либо для освещения разных помещений. Работает установка в автоматическом режиме и не требует никаких энергозатрат, а наоборот, производя энергию, сама позволяет своему владельцу существенно экономить энергоресурсы.

Наш изобретатель, зарегистрировав свое «детище» в Государственном реестре полезных моделей Российской Федерации, спешит поделиться «ноу-хау» с деловыми людьми и, в первую очередь, со своими земляками. Он обратился в краевую администрацию с предложением освоить производство гравитационной энергоустановки на территории Краснодарского края и получил обнадеживающий ответ: вопрос выработки возобновляемой энергии уже рассма-

тривается специалистами, технология детально изучается.

Внимательно отнеслись к предложению автора изобретения и в администрации Гулькевичского района. Уже можно с уверенностью сказать, что для местных аграриев такая установка будет весьма полезна.

Главный специалист районного управления сельского хозяйства, перерабатывающей промышленности и охраны окружающей среды Евгений Александрович Красюков, изучив схемы и суть дела, готов рассказать всем заинтересовавшимся идеей фермерам, представителям хозяйств о пользе и практическом применении чудо-энергоустановки (его тел. 8-86160-3-35-08, в рабочие часы).

И, конечно же, сам изобретатель Игорь Михайлович Суворов с удовольствием встретится со всеми, кто готов применить на практике его полезную модель.

Кстати, Игорь Михайлович, являясь членом районной организации «Союз Чернобыль», планирует, если позволят условия, к апрелю 2016 года - 30-лет-



На снимке: И.М. Суворов демонстрирует свое изобретение в редакции газеты. Фото автора.

ней годовщине скорбной даты аварии на Чернобыльской АЭС установить свое гравитационное энергоустройство для работы светящихся спецэффектов на памятнике ликвидаторам послед-

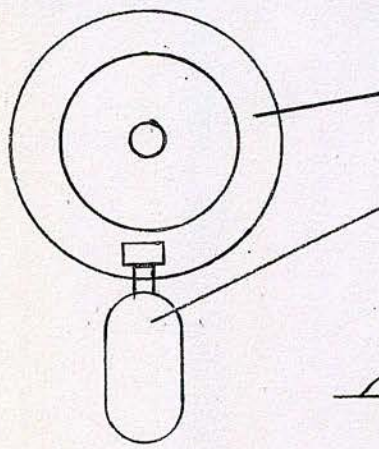
кто-то еще раньше возьмет на «вооружение» этот необычный проект, тем более, что быть «первопроходцем» не менее интересно и почетно, чем первооткрывателем. Надо пробовать!

ствии техногенной катастрофы. Памятник находится в сквере рядом со Свято-Троицким храмом г. Гулькевичи, это место дорого гулькевичанам, здесь многолюдно, и члены районной организации «Чернобыльцев» готовы не пожалеть сил для демонстрации полезных свойств своего изобретения.

Возможно,

Бесплатный сайт: www.sim1961.sim.ru

Адрес: igor.suvorov.61@mail.ru

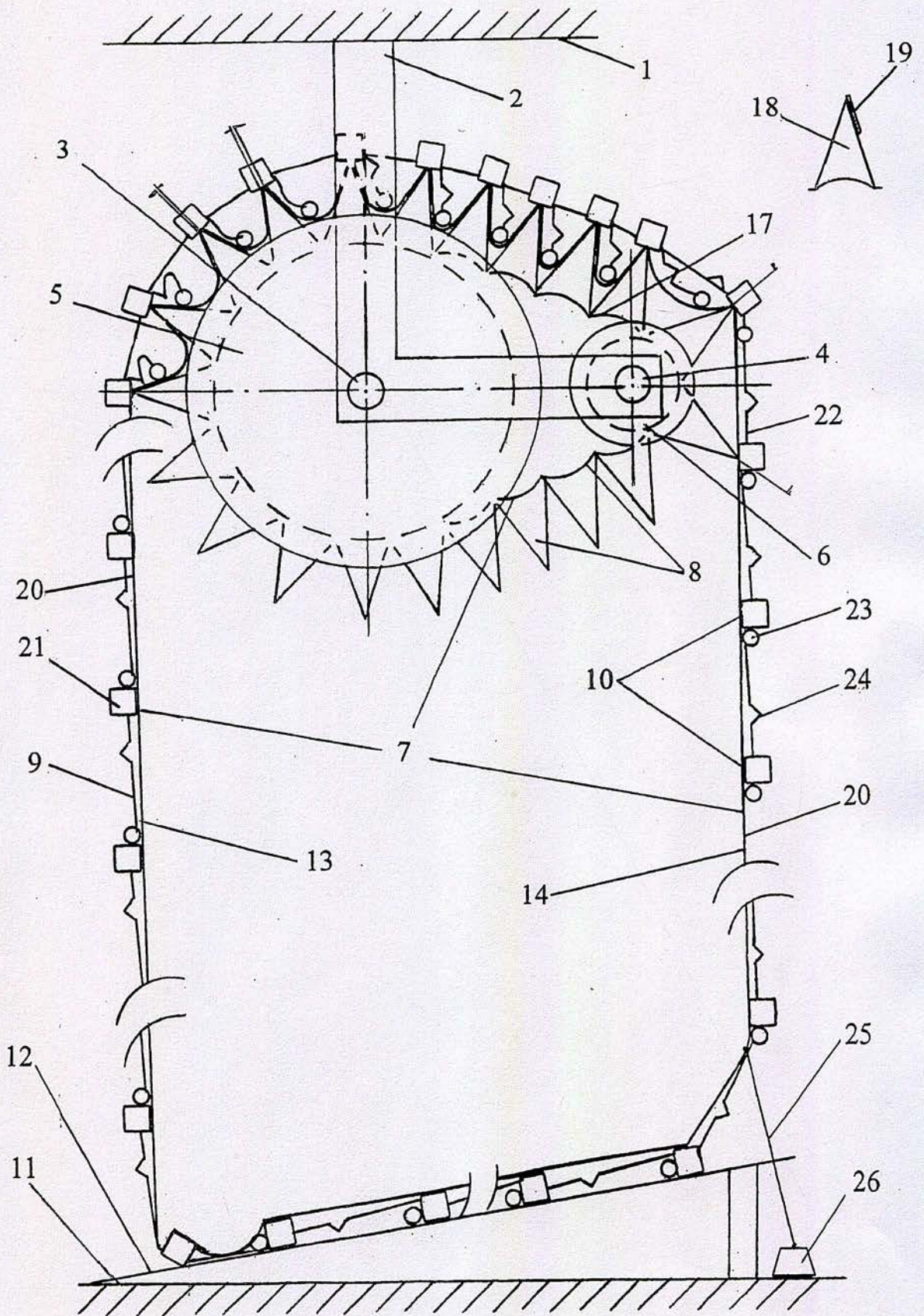


ОБВОД, КОЛЕСА

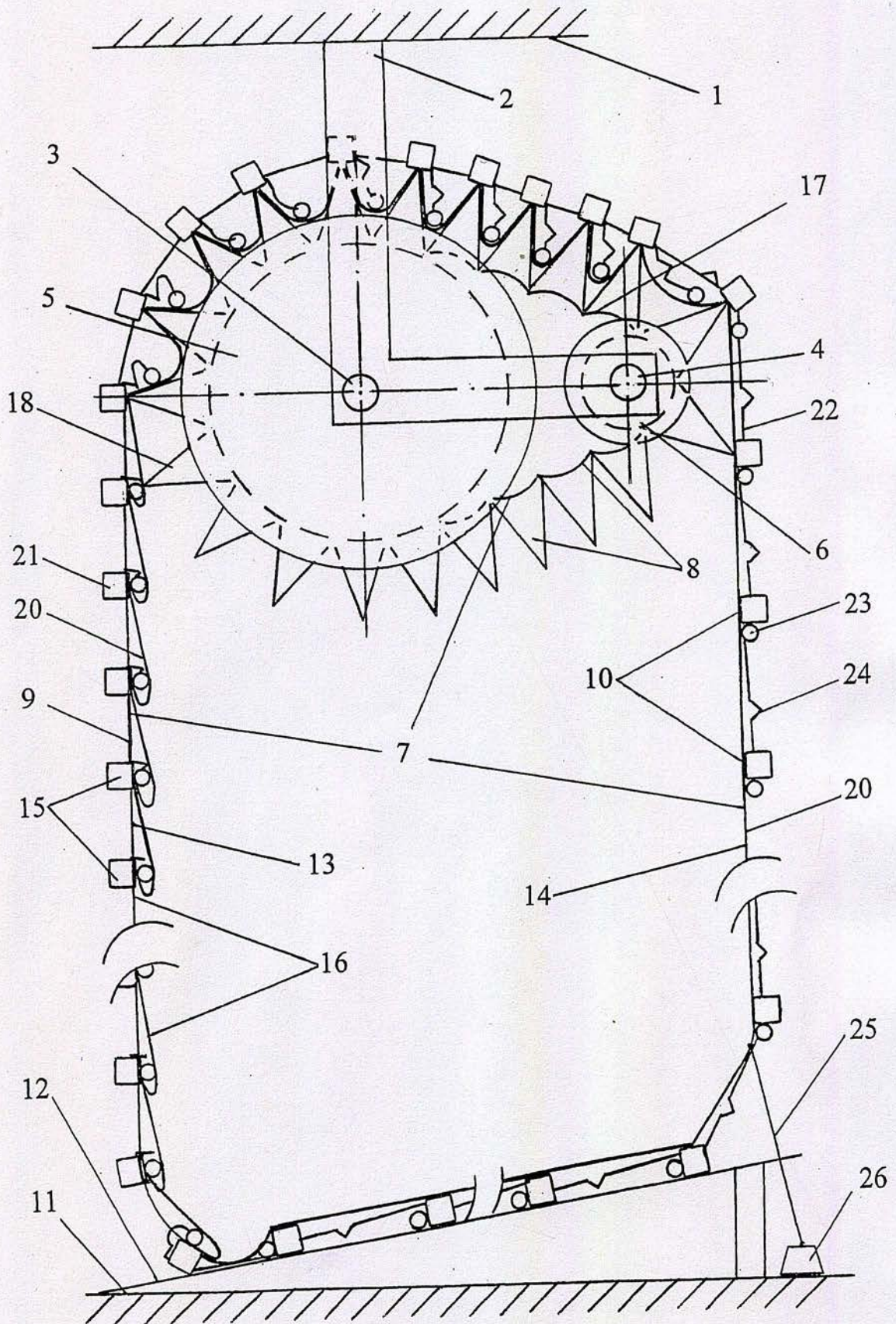
АВТОГЕНЕРАТОР - U

1

Устройство для подъема груза.



Фиг.1



Фиг.2

Работа устройства осуществляется в следующей последовательности. Расположение гибкой связи, элементов устройства в рабочем положении показано на Фиг.2.

В статическом положении линии 8, 9 комбинированной гибкой связи 7 имеют равный вес, находятся в равновесии. Заранее работники подготавливают крепежные элементы ветви 13, для создания сохраняемого неравновесного положения устройства - основы возможности безостановочной его работы в заданных пределах. Работники при заторможенных колесах 5, 6 (на Фиг.2. не показано) собирают из участков 10 ветви 13 путем их перевода в укороченные, временно закрепленные участки 15 для образования противовеса 16. Каждый участок 10 или 15 расположен между двумя корпусами одного 21 расположенного впереди по ходу движения линии связи 9 другого 21' расположенного позади корпуса 21. В полости расположенного впереди по ходу движения корпуса 21 связи 9 закреплена одним концом крепежная лента 22 другим концом с защелкой 24, концевым участком и концевым упором 23 заведена с возможностью перемещения концевого участка в полость позади расположенного корпуса 21' при этом упор 23 упирается в кромки отверстия корпуса 21' не позволяя своей ленте 22 спадать между соответственно корпусом 21, 21' к средней части большей стороны которых закреплен ремень 20 участка 10. В моменты перемещения закрепленного между колесами 5, 6 и расположенного в желобах этих колес передаточного ремня 17 связи 8 закрепленные к нему каждые соседние призмы 18, 18' последовательно в зависимости от места своего расположения своими вершинными углами между собой сходятся, расходятся, выходя из положения с наименьшим расстоянием между своими вершинными углами. Работники начиная с участка 10 расположенного вне поверхности желоба колеса 5 и с стороны ветви 13 защелки 24 этого и каждого ниже расположенного участка 10 зацепляют за кромку стороны корпуса 21', при этом перемещаются вверх через отверстия и полость каждого из этих корпусов 21' концевые участки этих лент 22. Участки 15 расположенные на поверхности желоба колеса 5 и между колесами 5, 6 уже находятся в подготовленном положении для дальнейшей работы устройства. Участок 10 с расположением своих корпусов 21, 21' на двух призмах 18, 18' расположенных на поверхности желоба колеса 6 находится в исходном положении при сцеплении его ремня 20 с зубцами пластин 19 этих призм 18, 18' позволяющим его перевод в участок 15, при этом упор 23 упирается в кромки отверстие корпуса 21' при равной длине ремня 20 и ленты 22 этого участка 10. Колеса 5, 6 освобождают от закрепления и из-за примерно большей в пределах

от полутора до двух раз большем количестве в противовесе 16 грузовых участков 15 чем равных им по массе грузовых участков 10 в ветви 14, противовес 16 спадает с средней постоянной скоростью с параметрами зависящими от массы поднимаемого груза 26 заставляя, связь 8 перемещаться в свою сторону, как и вращаться колесам 5, 6, заставляя участки ветви 14 подниматься снизу, при этом большая разность количества участков 15 в противовесе 16 зависит от увеличения диаметра колеса 5 по сравнению с неизменным диаметром колеса 6, при котором расхождение между соседними призмами 18, 18' расположенными на поверхности желоба колеса 5 уменьшается, что увеличивает разность длины участка 10, 15. Призмы 18, 18' расположенные на поверхности желоба колеса 6 имеют максимальное расхождение своих вершинных углов равное длине участка 10 и после момента начала поднятия ветви 14 эти призмы 18, 18' начинают сближаться, элементы закрепленного к их пластинам с зубцами 19 участка 10 принимают следующие положения, ремень 20 начинает спадать между расположенными под ним соседними призмами 18, 18', упор 23 совместно с элементами грузового участка защелкой 24 ленты 22 спадает перемещаясь через полость корпуса 21' между поднимающимися позади следующей стороной призмами 18' и призмы 18" с провисанием участка ленты 22 расположенным между корпусом 21 и 21' как и ремня 20 в пространство между призмами 18, 18' до момента расположения этих призм между колесами 5, 6; при этом расстояние между этими призмами минимально и меньше чем при расположении призм на поверхности желоба колеса 6. Призмы 18, 18' в момент начала расположения их на поверхности желоба колеса 5 расходятся вершинными своими углами на расстояние равное длине участка 15 определенное длиной участка ленты 22 расположенного между этими призмами и защелкой 24, которая в этот момент поднимается с зацеплением нижерасположенной своей стороной за кромку отверстия корпуса 21', с образованием очередного временно закрепленного для противовеса 16 участка 15, который совместно с противовесом 16 спадает вниз. Участок 15 спадает на поверхность настила 12 с расположением корпуса 21, 21' и их сторон с закрепленным ремнем участка ремня 20 вверх, при этом защелка 24 спадая вниз выходит из зацепления с кромкой корпуса 21' и при дальнейшем перемещении по настилу 12 входит в его полость как и концевой участок ленты 22 до момента взаимодействия упора 23 с кромками отверстия корпуса 21', с образованием участка 10 который входит в состав ветви 14 и к ремню 20 которого закрепляют веревку 25 с грузом 26 поднимая вверх с последующим откреплением веревки 25 от груза 26 на заданном уровне.

Перечень элементов устройства.

1. Основание.
2. Рама.
3. Опора.
4. Опора.
5. Колесо с желобом и опорой 3.
6. Колесо с желобом и опорой 4
7. Комбинированная гибкая связь
8. Линия связи 7 вспомогательная.
9. Линия связи 7 грузовая.
10. Участок линии связи 9.
11. Основание.
12. Настил
13. Сбегающая с элементов линии 8 ветвь связи 9
14. Набегающая на элементы линии 8 ветвь связи 9
15. Укороченный участок 10 .
16. Противовес.
17. Ремень передаточный.
18. Призма прямая прямоугольная
19. Пластина с зубцами.
20. Ремень грузовой многослойный.
21. Корпус прямоугольный.
22. Лента крепежная с концевым участком.
23. Упор ленты 22 концевой.
24. Защелка автоматическая.
25. Веревка крепежная.
26. Груз

В статическом состоянии гибкая, бесконечная, грузовая, связь, элементы устройства находятся в равновесии и расположены, как показано на Фиг.1. К основанию 1 закреплена рама 2, к которой с установленными по горизонтальной линии своими горизонтально расположенными опорами 3, 4 закреплены парные колеса с желобами 5, 6. Колесо 5 выполнено в разы с большим диаметром чем колесо 6 и через желоба, которых перекинута гибкая, бесконечная, комбинированная связь 7 состоящая из двух линий, одной вспомогательной 8, выполненной с крепежными элементами через которые перекинута вторая грузовая линии 9 состоящая из поочередно закрепленных подобных грузовых участков 10 выполненных с подобными крепежными элементами и образующая свисающие над установленным под наклоном относительно основания 11 настилом 12 сбегаящую с колес 5, 6 ветвь 13, набегающую ветвь 14 на колеса 5 и 6 которое установлено с стороны этой ветви 14 и в сторону которой направлен подъем настила 12. Крепежные элементы каждого участка 10 установлены с возможностью при взаимодействии с крепежными элементами линии 8 образования равновесного, укороченного участка 15 и образования из таких участков 15 с стороны ветви 13 противовеса 16, имеющего в своем составе постоянно большее количество участков 15 чем количество участков 10 в ветви 14 и с набираемой в зависимости от высоты расположения колес 5, 6 разности масс ветвей 13, 14 позволяющей перевести находящееся в равновесии это устройство в устройство с постоянно спадающим вниз этим противовесом 16. Линия 8 выполнена в виде взаимодействующего с желобами колес 5, 6 передаточного ремня 17, к внешней стороне которого с минимальным промежутком поочередно установлены крепежные элементы каждый выполнен в виде прямых треугольных призм 18 в основании каждой из которых треугольники выполнены остроугольными, равнобедренными, основание которых и одной боковой стороны призмы 18 изогнута в виде дуги, окружность которой соразмерна части окружности желоба колеса 6 и внешней частью этой стороны закреплена к широкой части ремня 17 с возможностью плотного прилегания на поверхность желоба колеса 6 этого участка линии 8. В вершинных углах треугольников каждой призмы 18 закреплена к одной прямоугольной ее стороне пластина 19 выполненная с зубцами, предназначенными для удержания очередных участков 10 каждый из которых поочередно расположен между соседними призмами 18, 18' в момент расхождения их вершинных углов между собой на расстояние равное длине участка 10 при взаимодействии их оснований с поверхностью желоба колеса 6 и закрепленных к ним части ремня 17 и последующего схождения их на

расстояние равно длине укороченного участка 15 в момент их расположения на поверхности желоба колеса 5 и последующим выходом участка 15 из сцепления с зубцами пластин 19 в момент расположения его в нижней части колеса 6. Линия 9 выполнена в виде многослойного сетчатого ремня 20 с равномерно поперек него закрепленными грузовыми стержнями имеющими заданный вес. Одни крепежные элементы линии 9 выполнены в виде корпусов 21 имеющие форму прямоугольных, неравносторонних параллелепипедов с средними противоположными сторонами полностью открытыми и образующие прямоугольные отверстия и средней частью своей одной большей стороной равномерно закреплены вдоль ремня 20 на расстоянии друг от друга равным максимальному расхождению вершинных углов между двумя соседними призмами 18 18'. Вторые крепежные элементы участков 10 связи 9 предназначены для взаимодействия с элементами своих двух корпусов 21, 21' и удержания участков 15 в составе противовеса 16, выполнены в виде крепежных лент 22 расположенных в шахматном порядке в полости своих корпусов 21, 21', каждая одним своим краем закреплена к половине внутренней поверхности стороны впереди по ходу движения расположенного корпуса 21 и прилегающей к ремню 20, вторым своим краем заведена с возможностью перемещения с тем же расположением в полость второго корпуса 21' позади следующего за первым. Второй край ленты 22 имеющий концевой участок с длиной меньшей разности длины участка 10 и 15 выполнен с концевым в виде стержня упором 23 не позволяющим своей ленте 22 имеющей длину равную длине участка 10 выход из полости корпуса 21. Стержень упора 23 выполнен с параметрами больше параметров отверстий корпуса 21'. Перед началом концевой участка поперек ленты 22 установлена защелка 24 и выполнена в виде загнутой в средней своей части под острым углом прямоугольной пластины к равным внешним сторонам которой закреплена лента 22 с возможностью в момент расположения участка 10 между колесами 5, 6 ее спадания из полости корпуса 21' между призмами 18' и следующей за ней призмой 18'', как и концевой участка с упором 23 и последующим в момент расположения призм 18, 18' на поверхности колеса 5 и расхождением между их вершинными углами на расстояние равно длине участка 15 при котором возможно возвращение одной стороны защелки 24 в полость корпуса 21' и зацепления другой ее стороны с кромкой отверстия стороны прилежащей к ремню 20 с провисанием его между корпусами 21, 21', и натянутой части ленты 22 между ними, с сохранением такого положения крепежных элементов участка 15 в момент вхождения в состав противовеса 16, спадания в его составе до

момента расположения корпуса 21' на поверхности настила 12 с поворотом вверх его стороны закрепленной к ремню 20, и опусканием защелки 24 вниз и выходом ее из зацепления с кромкой этой стороны отверстия корпуса 21', выходом из состава противовеса 16 участка 15, взамен которому сверху для противовеса 16 образован очередной участок 15 при этом концевой участок ленты 22 имеет возможность перемещения в полость корпуса 21' до взаимодействия упора 23 с кромками отверстия этого корпуса 21' и в момент подъема с поверхности настила 12 вхождение участка 10 в состав ветви 14 к ремню 20 которого имеется возможность закрепления веревкой 25 груза 26 с освобождением от закрепления на заданном уровне.