

Опровержение не состоятельной и ничем не подтвержденной гипотезы «О принципах работы классических центробежных винтов - самолетных, лодочных, вертолетных».

Шевов Василий Григорьевич
Инженер
Индивидуальный Предприниматель

Принято считать, то что угол атаки винта забирает воздушные или водные массы из точки «А» и центробежно направляет в точку «Б», в результате происходит отталкивание от среды движения — воздух/вода. Данный факт является глубочайшим инженерным и физическим заблуждением.

Цели и задачи поставленные подразделяю на 3 нижеследующих этапа:

- 1) Первичное опровержение теории работы винтов;**
- 2) Полное опровержение теории и установление истины движения газов и жидкостей в открытом пространстве;**
- 3) Создание уникальной/ крыльчатки/винта и испытания винта с замером характеристик.**

Эксперименты, демонстрация, со схематическим пояснением создание новой крыльчатки с приложением чертежей и расчетов:

- 1) Первичное опровержение теории работы винтов.**

Винт по — сути имеет 2 плоскости, то есть верхнюю и нижнюю, загибы — углы атаки/Крин — никак не влияют на наличие двух плоскостей.

Простой эксперимент — наполняем стакан с водой и/или иной сосуд для жидкости, берём палочку для перемешивания и/или ложку, иной предмет для перемешивания, начинаем вихревое/круговое вращение. В результате вращения мы можем наблюдать, то, что притянутый центростремительный вихрь/сила всегда вращается в сторону вращения механизма.

Таким образом, мы с лёгкостью опровергли теорию принципа работы классических центробежных винтов, так как крыльчатка/винт физиологически просто не способен забирать воздушные/водные массы с точки «А» и направлять их в точку «Б», в связи с тем, что притянутые массы вращаются в сторону вращения механизма — винт/крыльчатка (Рис.1);

- 2) Полное опровержение теории и установление истины движения газов и жидкостей в открытом пространстве.**

Берём 2 и/или 3 литровую банку с крышкой, наполняем банку жидкостью, в банку добавляем чайники из под 2/3 использованных чайных пакетиков, для визуализации эксперимента. В банку опускаем любую крыльчатку/винт на жёсткой проволоке до середины банки и начинаем вихревое/круговое вращение. В результате вихревого/кругового вращения, в независимости от стороны вращения — в право/влево будет образовывать 4 вихря/силы — 2 центростремительных и два центробежных, а именно:

- 1 — Центростремительный со дна банки до нижней части лопастей;
- 2 — Центробежный от нижней части лопастей до дна банки;
- 3 — Центростремительный от зеркала воды до верхней части лопастей;

4 — Центробежных от верхней части лопастей до зеркала воды.

Таким образом, создаётся/продуцирование встречного давления/сопротивления при движение самим человеком/инженерами без осознания данного факта.

Схематические пояснения — Рис. 1,2,3.

Задача — купирование или же преобразование сопротивления в ускорение.

3) Создание уникальной/ крыльчатки/винта и испытания винта с замером характеристик ее работы.

Учитывая все вышеизложенное, следует отметить ряд несоразмерно важных факторов, которые подлежат исключению/изменению при разработке новой — инновационной крыльчатки, а именно:

1) исключить наличие 2-х горизонтальных плоскостей. Это достигается путем перевода лопастей из горизонтального в вертикальное положение;

2) максимальное понижение трения при вращение крыльчатки/винта. Этот эффект достигается путем радиального округления/скругления лопастей в противоположенную сторону от движения/вращения крыльчатки/винта на валу мотора;

3) Преобразование встречного сопротивления в ускорение. Это достигается также путем радиального округления/скругления лопастей в противоположенную сторону от движения/вращения крыльчатки/винта на валу мотора;

4) Резолюция — крыльчатка должна иметь вертикальные лопасти, каждая лопасть должна иметь — 2 отрицательных угла атаки в сторону вращения и 2 положительных угла атаки с противоположенной стороны.

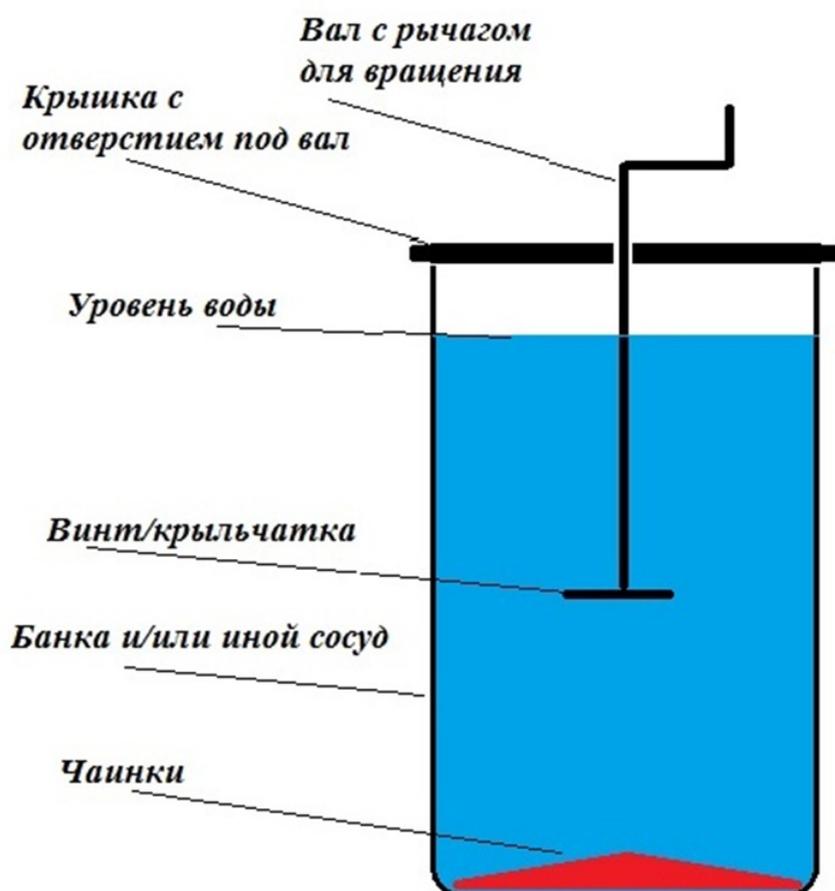
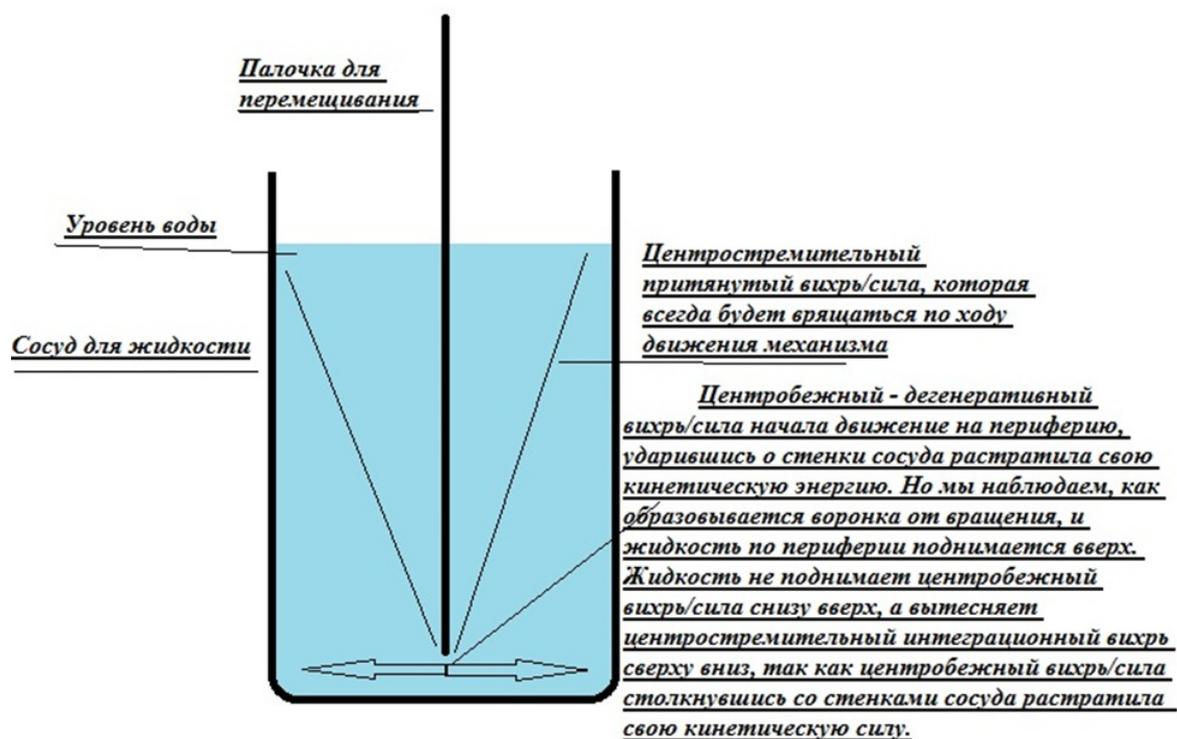
На рисунке/чертеже № 4 как мы прекрасно видим — нам удалось достичь поставленных задач.

Резолютивная часть испытаний

Разработанная крыльчатка имеет преобладающие характеристики от любых (испытано было 8 различных классических лодочных крыльчаток совместно с разработанной). Преобладающие силы колеблются от 2.5 до 3.5 крат от всех испытанных классических крыльчаток.

Таким образом — использование центростремительного вихря/силы является более целесообразным, чем использование центробежного вихря/силы для движения.

Приложение № 1, 2, 3, 4



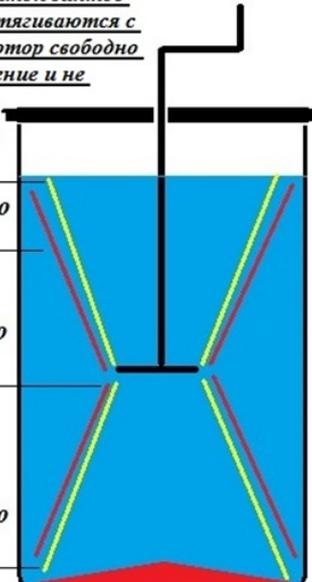
В связи с наличием 2 плоскостей у классических крыльчаток/винтов интеграционные центробежные вихри/силы притягиваются с двух сторон, как бы стискивая крыльчатку и не дают мотор свободно ее вращать. В результате происходит шум, сопротивление и не обоснованное растрачивание ресурсов

Движение центробежного интеграционного вихря/силы

Движение центробежного - дегенеративного вихря/силы энергии распада

Движение центробежного - дегенеративного вихря/силы энергии распада

Движение центробежного интеграционного вихря/силы



При вращении любой классической крыльчатки винта будет образовываться 4 вихря – 2 центробежных и 2 центробежных

