

Dispositivos Simples de Energía Libre

No hay nada mágico en la energía libre y por "energía libre" me refiero a algo que produce energía de salida sin la necesidad de usar un combustible que tienes que comprar.

Capítulo 20: La Célula y la Bobina de Joe

El dispositivo llamado "Joe Cell" solía ser uno de los dispositivos más difíciles para que cualquier experimentador funcione correctamente, pero los nuevos datos de diseño han cambiado todo eso. Es un dispositivo pasivo para concentrar la energía extraída del entorno local y se necesita mucha perseverancia y paciencia para usar uno para alimentar un vehículo. Aquí hay información práctica sobre Joe Cell.

En 1992, en Australia, Graham Coe, Peter Stevens y Joe Nobel desarrollaron unidades previamente patentadas que ahora se conocen con el nombre genérico de "Joe Cell". Peter le presentó a Joe a Graham y volvieron a compartir las celdas patentadas que Graham conocía, utilizando materiales del Centro de producción láctea local NORCO. Peter y Joe produjeron un video de dos horas de duración que muestra la Joe Cell y la unidad que se muestra operando en el video se adjuntó a la Van Mitsubishi de Peter. A Joe le robaron su equipo y mataron a su perro, por lo que decidió mantener un perfil bajo, mudarse a la naturaleza y no generar mucha publicidad, a pesar de presentar la grabación de video de dos horas.

Primero, debe comprender que, en este momento, construir y usar una Joe Cell de cualquier variedad es tanto un arte como una ciencia. Podría explicarse mejor diciendo que crear planos de construcción es como producir planos para pintar una copia de la famosa pintura de Mona Lisa. Las instrucciones para la pintura pueden ser:

1. Compre un lienzo, si no hay uno disponible, entonces aquí le mostramos cómo hacer uno.
2. Compre algunas pinturas a base de aceite, si no hay ninguna disponible, así es como las hace
3. Compre un pincel para artistas, una paleta y carbón, si no hay ninguno disponible, entonces así es como los hace.
4. Así es como pintas la imagen.

Incluso con las instrucciones más completas y detalladas, es poco probable que muchas personas, incluyéndome a mí, produzcan una copia de alta calidad de la Mona Lisa. No es que falten las instrucciones de ninguna manera, es la habilidad y la habilidad de la persona que intenta la tarea que no están a la altura del trabajo. Solía ser que no todos los que construyeron una Joe Cell tuvieron éxito instantáneo. Sin embargo, los avances recientes han cambiado todo eso.

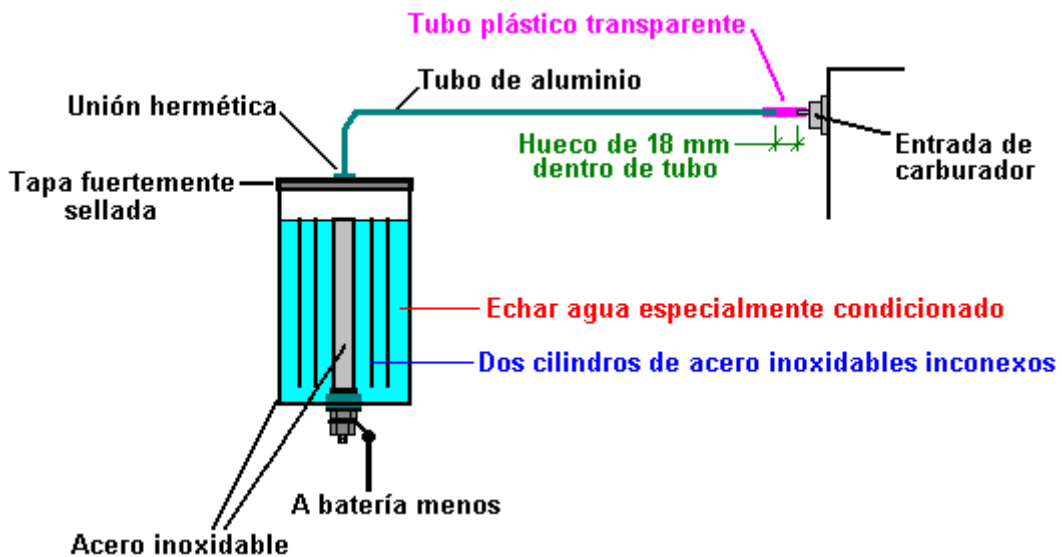
Un Joe Cell es capaz de alimentar el motor de un vehículo sin necesidad de usar combustible fósil convencional. Entonces, ¿con qué funciona el motor? Sugiero que se ejecuta en un campo de energía que aún no se menciona en la ciencia convencional. No es inusual que los recién llegados al tema se confundan con la propia Celda. La celda consta de un recipiente de metal con tubos en su interior. El contenedor tiene lo que parece agua ordinaria y, a veces, tiene un voltaje de CC aplicado a través de él. Esto hace que muchas personas salten inmediatamente a la falsa conclusión de que es un electrolizador. No lo es Joe Cell no convierte el agua en gases de hidrógeno y oxígeno para combinarlos en el motor. El agua en una celda Joe no se agota, no importa cuán lejos viaje el vehículo. Es posible hacer funcionar un automóvil con los gases producidos por la electrólisis del agua, pero Joe Cell no tiene absolutamente nada que ver con la electrólisis. Joe Cell actúa como un concentrador para nuestro campo de energía universal.

En la actualidad, hay al menos quince personas diferentes que han construido Joe Cells y han logrado impulsar vehículos utilizándolos. Varias de estas personas usan sus vehículos impulsados por Joe Cell a diario. La mayoría de estos están en Australia. El primer vehículo impulsado por Joe Cell fue conducido unos 2.000 kilómetros a través de Australia.

En términos generales, una Joe Cell es un recipiente de acero inoxidable de grado 316L, con un electrodo cilíndrico central, rodeado por una serie de cilindros de acero inoxidable progresivamente más grandes y lleno de agua. Esta disposición de conchas de acero y agua enfoca el campo de energía utilizado para alimentar el vehículo.

La celda en sí está hecha con la batería negativa llevada al electrodo central. La conexión a este electrodo de acero inoxidable se realiza en la parte inferior con la conexión eléctrica que pasa a través de la base del contenedor de la celda. Obviamente, esto necesita una construcción cuidadosa para evitar cualquier fuga del agua acondicionada o la energía enfocada por la Célula.

Alrededor del electrodo central hay dos o tres cilindros de acero inoxidable sólido o de malla. Estos cilindros no están conectados eléctricamente y se mantienen en posición mediante material aislante que debe seleccionarse cuidadosamente, ya que el aislamiento no es solo un aislamiento eléctrico, sino también un aislamiento de campo de energía. El cilindro exterior de acero inoxidable forma el contenedor para la celda:



La imagen de arriba muestra la construcción general de una celda de este tipo, aunque, a diferencia de la descripción a continuación, esta no tiene el borde que se usa para fijar la tapa. Se incluye aquí solo como una ilustración general de cómo se posicionan los cilindros entre sí.

Se necesitará una longitud de tubería de aluminio, generalmente de tres cuartos de pulgada (20 mm) de diámetro para conectar la celda al motor, y una pequeña longitud de tubería de plástico transparente fuerte para la conexión final real al motor, necesaria para evitar un cortocircuito eléctrico entre la celda y el motor. Este tubo de plástico debe ajustarse a presión, ya que no se utilizan clips de sujeción. Se necesita un accesorio de compresión de acero inoxidable para ajustar la tubería para hacer el sello entre esta y la tapa de la celda. Es muy importante que este accesorio sea de acero inoxidable ya que otros materiales como el latón evitarán que la celda funcione. El material incorrecto para este ajuste ha sido la razón por la cual muchas Celdas no funcionan. No se debe usar latón ni ningún otro material (que no sea acero inoxidable) en ninguna parte de la construcción, ya sea para tuercas, pernos, accesorios, conexiones de metal o cualquier otra cosa.

Idealmente, se necesita caucho natural sin aditivos ni colorantes, a falta de que la junta tórica "Buna-n" (caucho de nitrilo), o teflón, sea necesaria para el arriostamiento entre cilindros y alguna lámina para hacer la junta de la tapa circular. También un poco de material de cama blanco Sikaflex 291 de grado marino. El mejor aislante es el caucho natural sin colorantes ni aditivos, y debe usarse si es posible. Después de un uso prolongado, Bill Williams de Estados Unidos descubrió que los espaciadores de teflón funcionan mejor que el caucho, por lo que cambió a teflón.

No pulir los tubos y nunca, nunca use papel de lija o papel húmedo y seco en ninguno de los componentes, ya que el resultado es superficies marcadas y cada puntaje reduce la efectividad de la celda. El Joe Cell parece una construcción de acero muy simple que cualquier aficionado podría hacer fácilmente. Si bien puede ser construido por un aficionado, no es una construcción simple, ya que es importante mantener las propiedades magnéticas adquiridas al mínimo. En consecuencia, se sugiere que no se use una amoladora angular para ninguna de las carpinterías metálicas, ni herramientas manuales para cortar y dar forma. Además, si la herramienta de corte se ha usado previamente para cortar algo que no sea acero inoxidable, no se debe usar, o al menos, limpiar a fondo antes de usar, ya que la contaminación de los componentes de su Celda a través de partículas de otro material es crítica y puede evitar la Célula de trabajo. Se debe enfatizar nuevamente que los materiales utilizados en la construcción de una Célula son absolutamente críticos para garantizar el éxito. Si tienes un amigo experimentado que ha hecho funcionar muchas Celdas, entonces puedes experimentar con diferentes materiales, pero si esta es tu primera Celda y estás trabajando por tu cuenta, entonces usa los materiales exactos que se muestran aquí y no termines con Una célula que no funciona.

Desarrollos recientes de Joe Cell.

Uno de los mayores problemas con el uso de un Joe Cell ha sido ponerlo en funcionamiento. La razón de esto probablemente se deba a la falta de comprensión de la teoría básica de la operación. Esta falta se está abordando en este momento y se está desarrollando una comprensión más avanzada del dispositivo. Estas dimensiones de diseño hacen que el agua corriente del grifo pase inmediatamente a la "Etapa 3" completamente funcional y permanezca en ese estado indefinidamente, por lo que la única forma de detener la Célula es desarmarla físicamente.

Si bien todavía es bastante temprano para sacar conclusiones rápidas y duras, una serie de resultados indican que hay tres dimensiones separadas y no relacionadas que son de gran importancia para construir un Joe Cell "sintonizado" adecuadamente. Es necesario enfatizar que estas medidas son muy precisas y que la construcción debe ser muy precisa, con una decimosexta de pulgada (1 mm) que hace una gran diferencia.

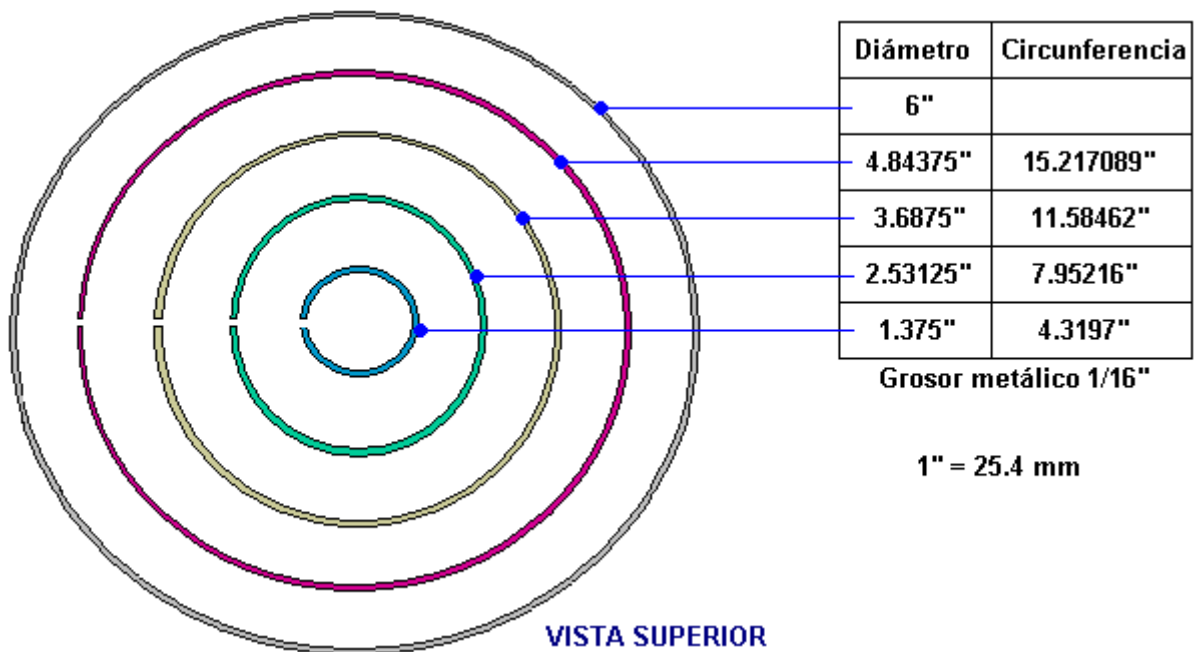
Las dimensiones se especifican con este grado de precisión, ya que representan el ajuste de la célula a la frecuencia de la energía que está siendo enfocada por la célula. El hecho de que haya tres dimensiones separadas, me sugiere que probablemente hay tres componentes del campo de energía, o posiblemente, tres campos de energía separados.

A estas tres dimensiones se les han asignado nombres y son las siguientes:

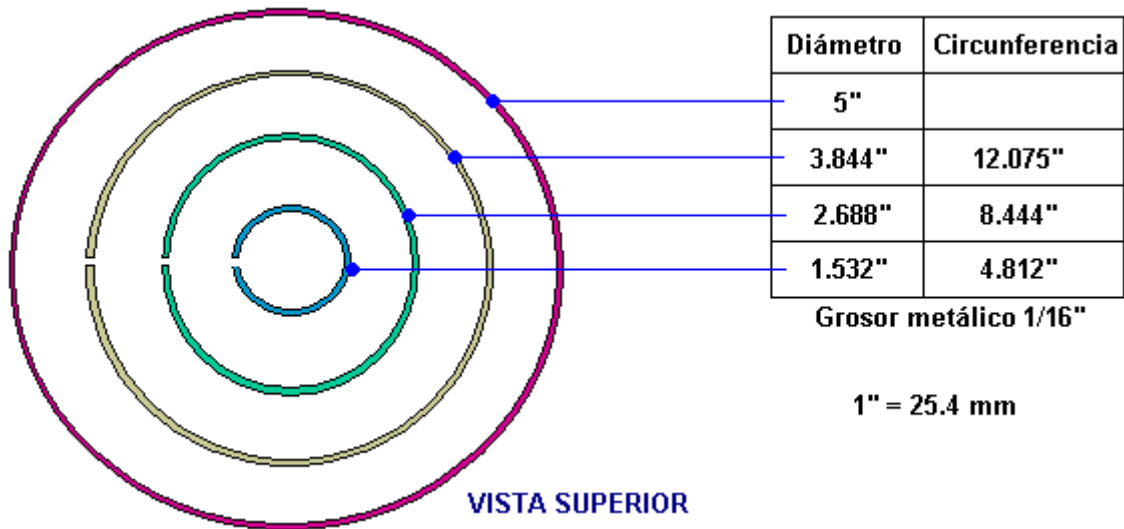
Dimensión dorada: 1.89745 "(48.195 mm)
 Dimensión azul: 3.458 "(87.833 mm)
 Dimensión diamagnética: 0.515625 "(13.097 mm)

Se sugiere que una Joe Cell se construya con alturas de cilindro que sean múltiplos de la longitud "Dorada". Además, la altura del agua dentro del recipiente debe estar por debajo de la parte superior de los cilindros internos y ser un múltiplo de la longitud básica elegida para la construcción. Los cilindros internos deben colocarse en la dimensión "Diamagnética" por encima de la base de la celda. También deben construirse con acero inoxidable de un grosor de 0.06445 "(1.637 mm, que está muy cerca de 1/16") y debe haber un espacio horizontal "Diamagnético" entre todas las superficies verticales.

Los cilindros internos deben estar contruidos de chapa de acero inoxidable que está soldada por puntos en la parte superior e inferior de la costura, y todas las costuras deben estar exactamente alineadas. La tapa debe ser cónica e inclinada en un ángulo de 57º, con su superficie interna que coincida con la superficie interna de la carcasa y la superficie interna del tubo de salida. La carcasa exterior no debe tener ningún sujetador con cabeza de domo utilizado en su construcción. La longitud del tubo de salida debe estar hecha de aluminio y debe ser de 15.1796 "(385 mm) para cilindros de altura 'Golden'. Eso es 8H para Golden y si fuera necesario un tubo más largo, entonces esas longitudes deberían duplicarse o triplicado ya que las dimensiones individuales ya no se aplican (esto es un efecto fractal). En este momento, estas son solo sugerencias ya que la ciencia aún no se ha establecido firmemente. Aquí se muestra un posible arreglo:

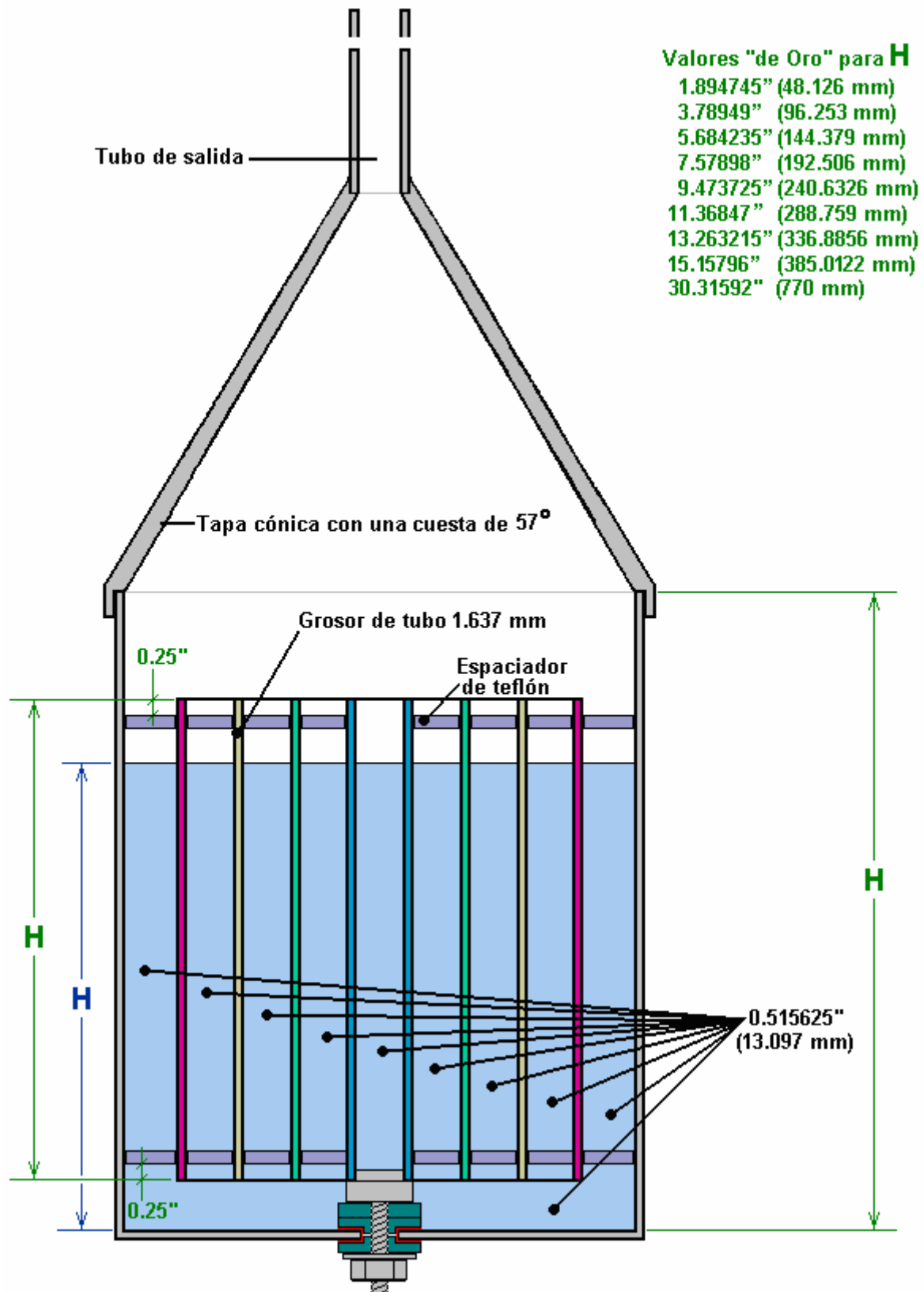


No es necesario que haya cuatro cilindros internos, por lo que una alternativa podría ser:



A continuación se muestra un diseño sugerido de Joe Cell. Este diagrama muestra una sección transversal a través de una celda Joe con cuatro tubos internos concéntricos de acero inoxidable. Estos tubos se colocan 0.515625 pulgadas (13.097 mm) sobre la parte inferior de la celda y el espacio entre cada uno de los tubos (incluida la carcasa exterior) es exactamente la misma distancia de resonancia "diamagnética".

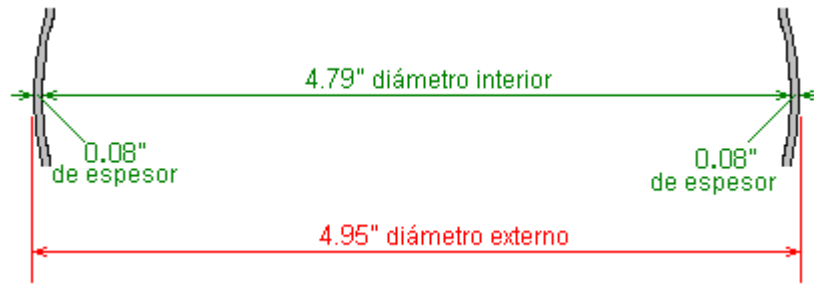
Debe entenderse claramente que una célula Joe tiene el efecto de concentrar uno o más campos de energía del entorno local. En este momento sabemos muy poco acerca de la estructura exacta del entorno local, los campos involucrados y los efectos de concentrar estos campos. Tenga en cuenta que un Joe Cell que está construido adecuadamente tiene un efecto mental / emocional definido en las personas cercanas. Si las dimensiones son correctas y la construcción precisa, entonces el efecto en los humanos cercanos es beneficioso.



Cabe señalar que Joe Cells se construirá con los materiales que son fáciles de manejar y no necesariamente aquellos con las dimensiones óptimas. Si se elige una hoja de acero inoxidable que no tenga el grosor óptimo sugerido, se debe elegir una hoja más delgada en lugar de una más gruesa. En caso de que el método de cálculo de los diámetros y circunferencias de los cilindros internos no esté claro, así es como se hace:

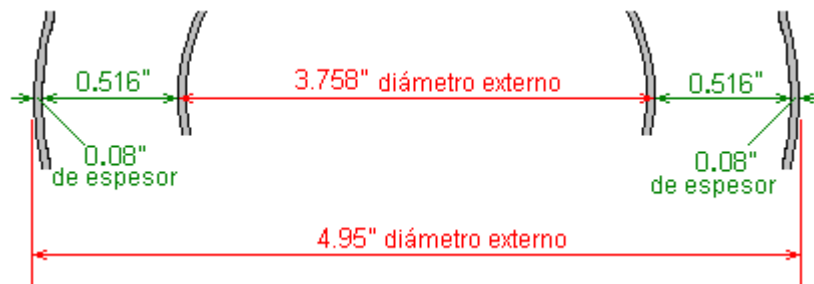
Para los propósitos de este ejemplo, y no porque estas cifras tengan un significado particular, digamos que la lámina de acero tiene un grosor de 0.06" y el cilindro exterior tiene un diámetro de 4.95" y un grosor de 0.085".

Las personas que desean trabajar en unidades métricas pueden ajustar los números en consecuencia donde 1 " = 25.4 mm.

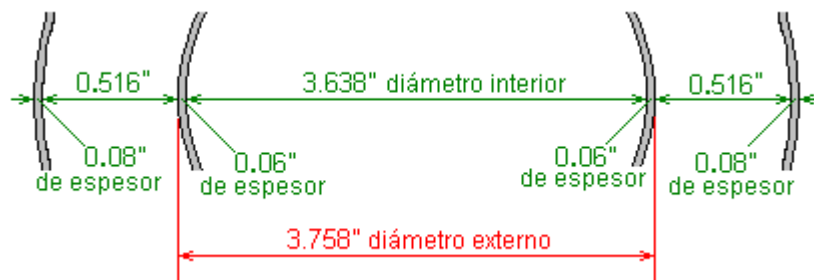


Entonces, el diámetro interno del cilindro externo será su diámetro externo de 4.95 ", menos el grosor de la pared de ese cilindro (0.08") en cada lado, que resulta ser 4.79 ".

Como queremos que haya un espacio de 0.516 "(en términos prácticos, ya que no podremos trabajar con una precisión mayor que eso), entonces el diámetro exterior del mayor de los cilindros internos será el doble de esa cantidad, lo que es 3.758 ":



Y, dado que el material del cilindro interno tiene un grosor de 0.06 ", entonces el diámetro interno de ese cilindro será 0.12" menos, ya que ese grosor ocurre en ambos lados del cilindro, lo que resulta ser 3.838 ":



La longitud del acero inoxidable necesaria para formar ese cilindro será la circunferencia del diámetro exterior de 3.758 ", que será $3.758 \times 3.1415926535 = 11.806$ pulgadas.

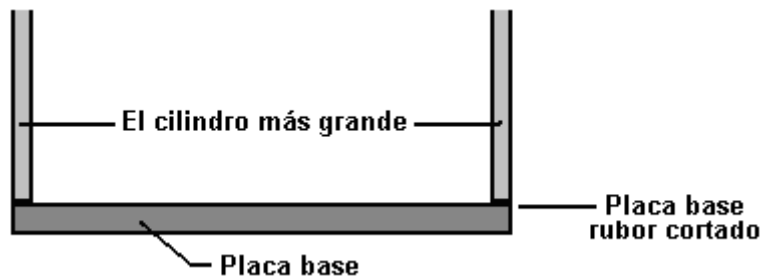
Las dimensiones de los otros cilindros internos se calculan exactamente de la misma manera, teniendo en cuenta que cada espesor de acero es de 0.06 ". Los resultados para tres cilindros internos serían entonces:

Diámetro	Circunferencia
4.95"	
3.758"	11.806"
2.606"	8.187"
1.454"	4.568"

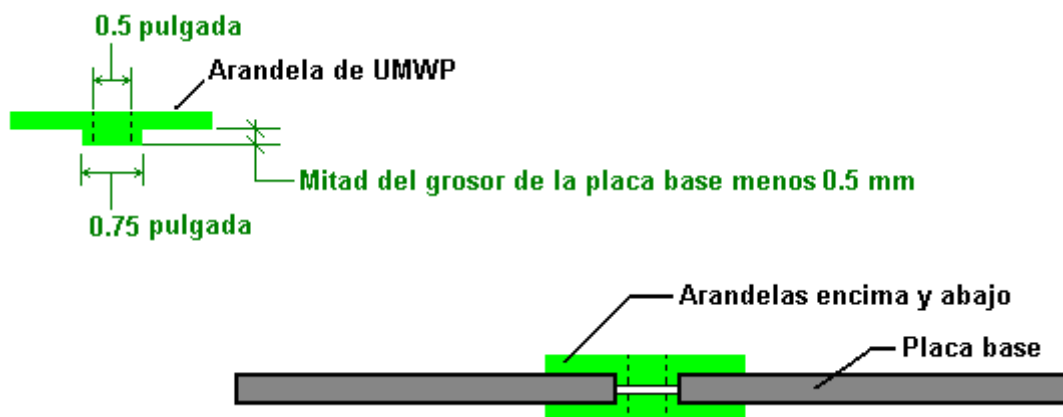
o

Diámetro	Circunferencia
125.7 mm	
95.5 mm	299.9 mm
66.2 mm	208.0 mm
36.9 mm	116.0 mm

El primer paso es construir la placa base, utilizada para formar el fondo del contenedor. Corte el tubo de mayor diámetro a su longitud correcta. (Si tiene dificultades para marcar la línea de corte, intente envolver un trozo de papel alrededor, manteniendo el papel plano contra el tubo y asegurándose de que el borde recto del papel se alinee exactamente a lo largo de la superposición, luego marque a lo largo del borde del papel). Coloque la tubería en una lámina de plástico umwp (tabla de cortar) y marque alrededor de la parte inferior de la tubería. Corte el plástico para formar una placa circular que quede al ras con el fondo del tubo:



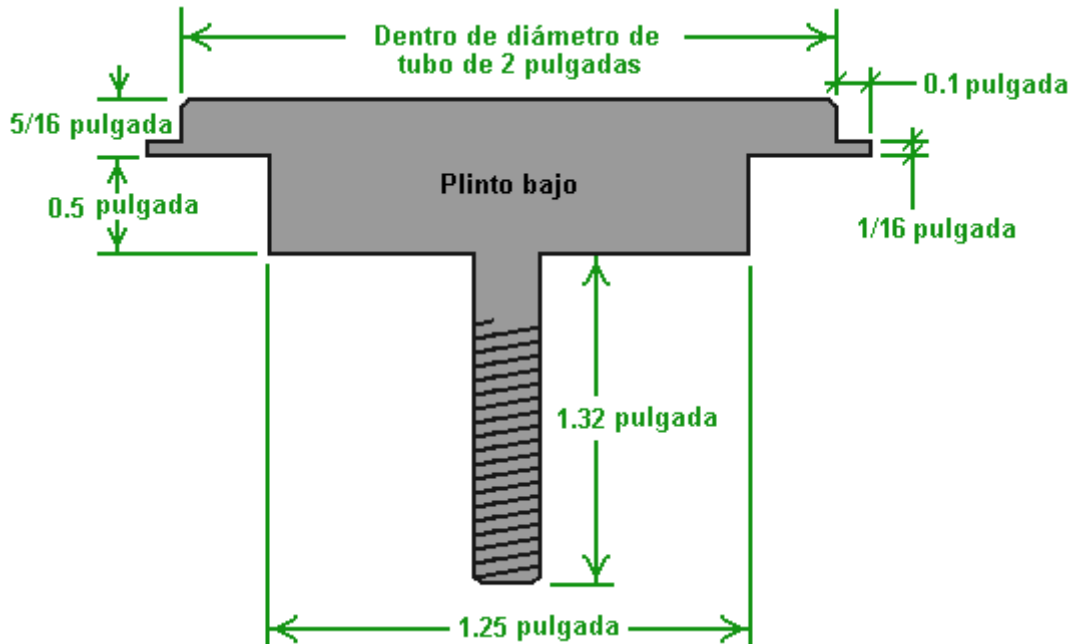
El siguiente paso es montar el tubo más interno rígidamente en la placa base. El montaje de la tubería debe estar exactamente en el centro de la placa y exactamente en ángulo recto. Aquí es probablemente donde se debe hacer el trabajo más preciso. Para complicar las cosas, el montaje debe estar conectado eléctricamente fuera de la base, estar completamente aislado de la placa base y hacer un ajuste completamente hermético con la placa base. Por esa razón, el arreglo parece un poco complicado. Comience perforando un agujero de tres cuartos de pulgada (18 mm) en el centro de la placa base. Construya y coloque dos arandelas aislantes de modo que un perno de acero inoxidable de media pulgada se ajuste a través de la placa base mientras se aísla de forma segura. Las arandelas están hechas de polietileno de peso molecular ultra alto (las tablas de plástico para picar alimentos generalmente están hechas de este material):



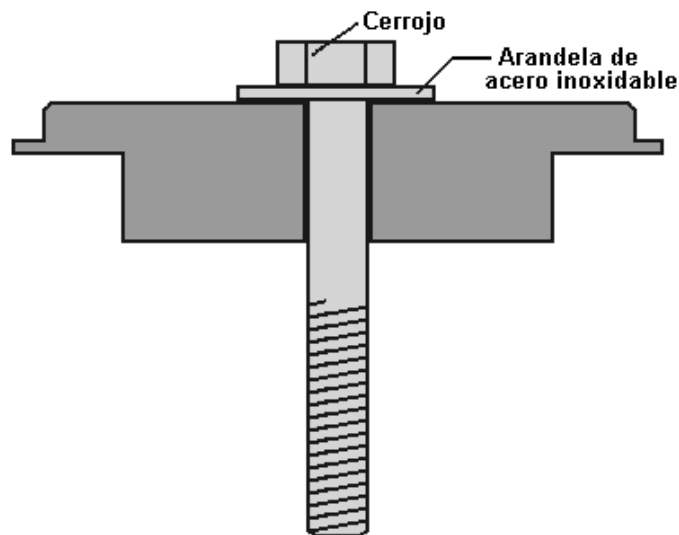
Las arandelas que encajan en el orificio de la placa base deben tener un poco menos de la mitad del grosor de la placa para que no se toquen realmente cuando se sujetan firmemente contra la placa base, como se muestra en la parte inferior del diagrama. Corte otra arandela, usando todo el grosor de la lámina de plástico. Esto actuará como un espaciador.

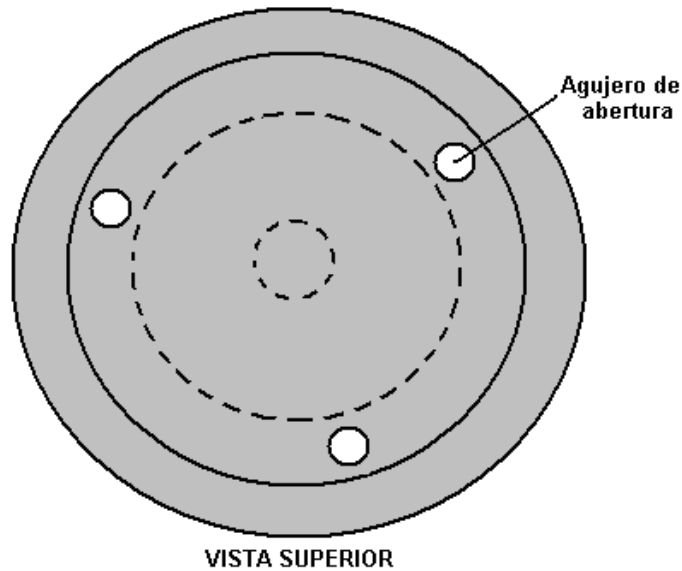
A continuación, se debe hacer el zócalo para el cilindro central. Este es el único componente complicado en la construcción. Es posible hacer este componente usted mismo. La universidad local o la universidad técnica a menudo estarán dispuestas a permitirle usar su torno y su personal generalmente hará el trabajo por usted o lo ayudará a hacerlo usted mismo. De lo contrario, su taller local de fabricación de metales seguramente podrá hacerlo por usted. Si todo lo demás falla y este equipo simplemente no está disponible, entonces es posible que deba usarse una impresora 3D.

Es necesario mecanizar una pieza grande de acero inoxidable 316L para producir el zócalo que se muestra a continuación. El cilindro central real necesita un ajuste apretado en la parte superior de este componente. Para facilitar el ensamblaje, el jefe central recibe un ligero chaflán que ayuda a la alineación cuando el tubo se empuja hacia abajo sobre él. Peter Stevens recomienda que se usen soldaduras por puntos (en acero inoxidable usando una soldadora TIG) para conectar el zócalo al exterior del cilindro. Se perforan tres orificios de ventilación espaciados uniformemente en el zócalo para permitir que el líquido dentro de la celda circule libremente dentro del cilindro central.

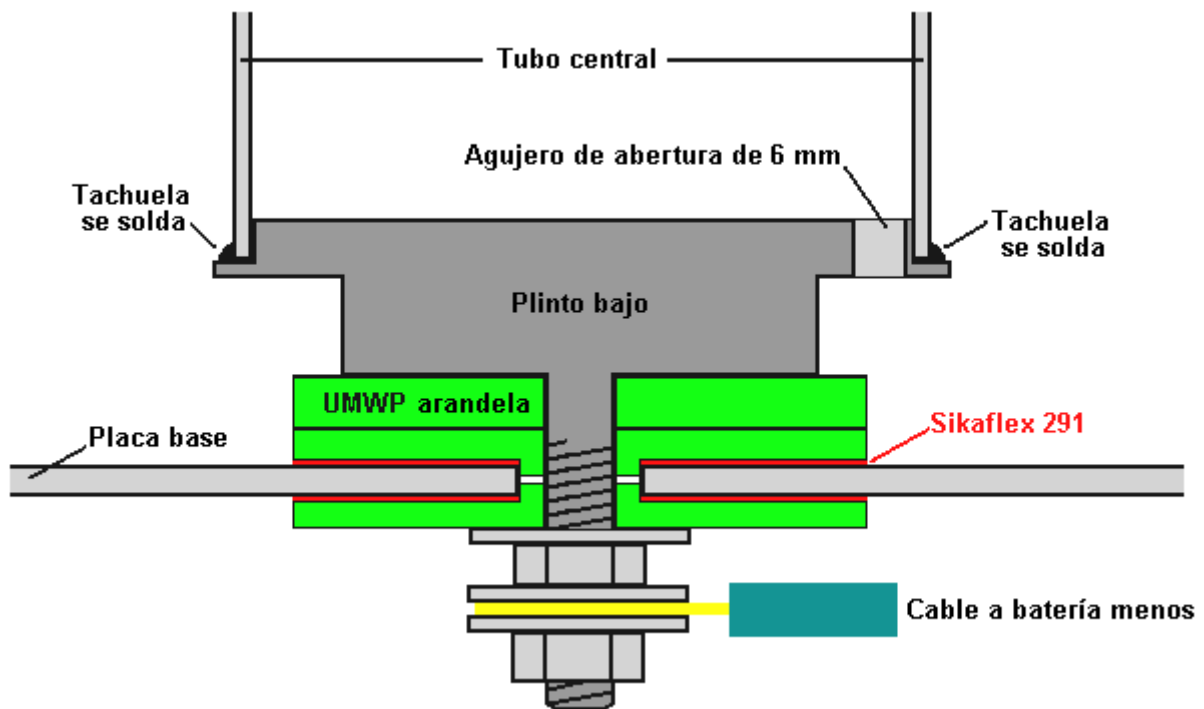


Un método alternativo de construcción que no requiere una gran cantidad de mecanizado es mecanizar el zócalo para que tome un perno de acero inoxidable estándar como se muestra aquí:



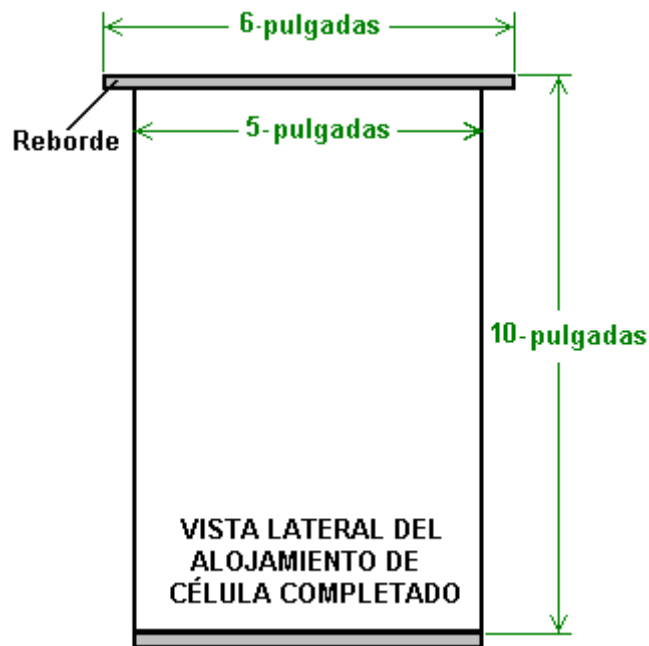


Cuando se ensambla, el arreglo debería verse así:



Este arreglo parece más complicado de lo que realmente es. Es necesario tener una construcción como esta, ya que queremos montar el tubo más interno de forma segura en una posición vertical central, con la batería conectada negativamente al cilindro, mediante una conexión que esté completamente aislada de la placa base y que forme una estanqueidad total. sellar con la placa base y elevar el cilindro central por encima de la placa base.

Sin embargo, como las arandelas de plástico se verían afectadas por el calor cuando la placa base se une al tubo más externo, cuando todos los componentes mostrados se han preparado, se desmontan para que la placa base se pueda soldar con fusible al exterior tubo. A menos que tenga el equipo para esto, haga que su taller local de fabricación de acero lo haga por usted. Asegúrese de explicar que no se debe soldar con TIG, sino con fusibles y que la unión debe ser completamente hermética. Al mismo tiempo, haga que suelden por fusión un labio ancho de media pulgada con el borde superior del tubo. Cortas esta pieza como un círculo de 6 pulgadas (150 mm) con un corte circular de 5 pulgadas (125 mm) en el centro. Cuando está soldado, debería verse así:



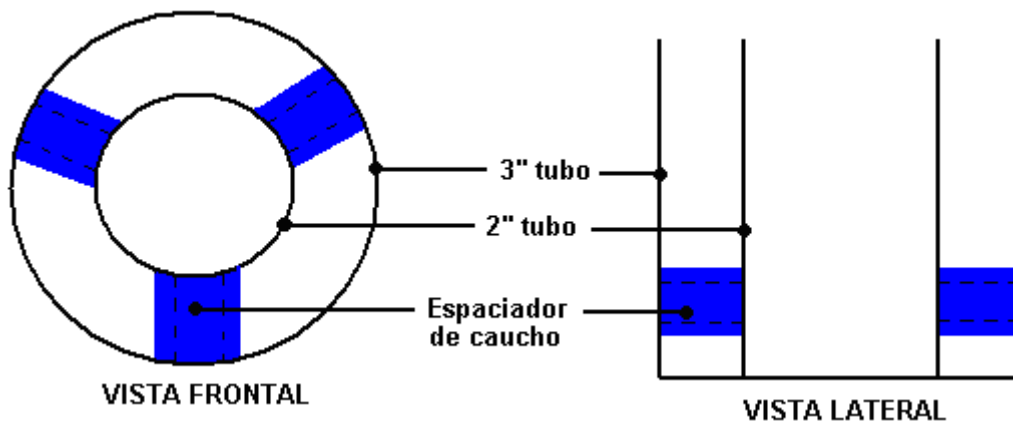
Corte una tapa de seis pulgadas (150 mm) de diámetro de acero inoxidable de 1/8 pulgadas (3 mm). Corte una junta de anillo natural de caucho natural (material de Buna-n si no se puede obtener caucho natural), colóquelo en la parte superior de la brida con la tapa encima y sujete la tapa firmemente hacia abajo sobre la brida. Taladre un agujero para tomar un perno de acero inoxidable de 1/4 pulgada (6 mm), a través de la tapa y el centro de la brida. Inserte un perno y apriete su tuerca para sujetar aún más la tapa en su lugar. Una alternativa a esto para el trabajador metalúrgico más experimentado es perforar un orificio un poco más pequeño que el perno, y cuando se hayan perforado todos los orificios, retire la tapa, agrande los orificios de la tapa para permitir el paso libre de los pernos y corte una rosca dentro los agujeros de la brida que coinciden con la rosca de los pernos que se utilizarán. Esto da un resultado muy limpio y sin tuercas, pero requiere un mayor nivel de habilidad y más herramientas.

Si usa tuercas y pernos, taladre un orificio similar a 180 grados de distancia y apriete un perno a través de él. Repita el proceso para los puntos de 90 grados y 270 grados. Esto proporciona una tapa que se mantiene en su lugar en sus cuartos de punto. Ahora puede completar el trabajo con cuatro pernos más espaciados uniformemente u ocho pernos más espaciados uniformemente. El empernado completo para la opción de doce pernos se verá así cuando la celda esté instalada:



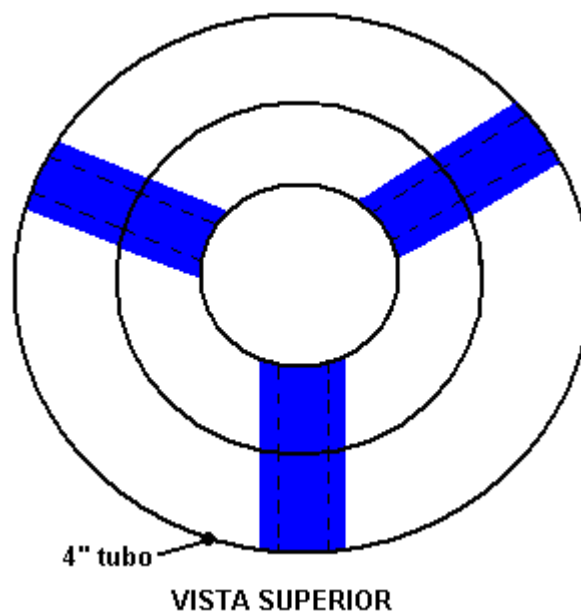
La tapa se puede terminar perforando su centro para tomar el accesorio para la tubería de aluminio que alimentará la salida de la celda al motor. Este accesorio, en común con cualquier otro accesorio, debe ser de acero inoxidable. Video en <http://youtu.be/-7075bVmDQo>.

El siguiente paso es ensamblar las tuberías neutrales. Estas tuberías se mantienen en su lugar mediante los aisladores de caucho natural. Estas piezas no se colocan a lo largo:



Coloque aisladores similares en el otro extremo de las tuberías, directamente encima de los que ya están en su lugar. Si mira hacia abajo a lo largo de los tubos, solo se verán tres de los seis aisladores si están correctamente alineados. Los espaciadores serán más efectivos si los extremos reciben una capa delgada del compuesto de lecho Sikaflex 291 antes de que los extremos se compriman contra las paredes del cilindro.

Haga lo mismo para la próxima tubería, empujando tiras aislantes de caucho natural bien apretadas entre las tuberías interior y exterior. Colóquelos directamente fuera de los aisladores entre las tuberías anteriores para que cuando se ve desde el extremo, parezca que la goma forma una sola tira que atraviesa la tubería central:



Limpie cuidadosamente la superficie de la placa base de la carcasa exterior alrededor del orificio central, tanto dentro como fuera. Bajo ninguna circunstancia use papel de lija o papel húmedo y seco, aquí o en cualquier otro lugar, ya que estos desgastan y marcan la superficie del acero y tienen un efecto negativo importante en el funcionamiento de la celda. Baje con cuidado la carcasa exterior sobre el conjunto para que el eje roscado atraviese el orificio central y la arandela conformada encaje firmemente en el orificio en la base de la carcasa exterior. Aplique una capa delgada del compuesto de

unión a la cara de la segunda arandela con forma, colóquela sobre el eje del perno y presiónela firmemente para sellar completamente el orificio en la placa base. Agregue una arandela y un perno de acero inoxidable y apriete el perno para bloquear el conjunto. Si usa un perno, puede necesitar una llave de caja de largo alcance dentro del tubo central para apretar el perno de bloqueo. Si no hay uno disponible, use un perno más largo a través de las arandelas, atornille una segunda tuerca en la espiga del perno, lime dos partes planas en el extremo del perno, fíjelas en un tornillo de banco para sujetar el perno de manera segura y apriete tuerca de seguridad. Cuando la tuerca de repuesto se desenrosca, empuja cualquier fragmento dañado de la rosca del perno nuevamente en su lugar.

Termine el ensamblaje agregando otros tres aisladores de goma entre la parte superior de las tuberías más externas. Use una capa delgada de compuesto adhesivo Sikaflex 291 en las caras cortadas de los aisladores, ya que esto mejora el aislamiento. Alinee los nuevos aisladores con los aislantes ya en su lugar y ajústelos. Estos aisladores adicionales soportan el extremo del conjunto del tubo y reducen la tensión en el accesorio del zócalo en la base del tubo central cuando la unidad está sujeta a golpes y vibraciones cuando el vehículo está en movimiento.

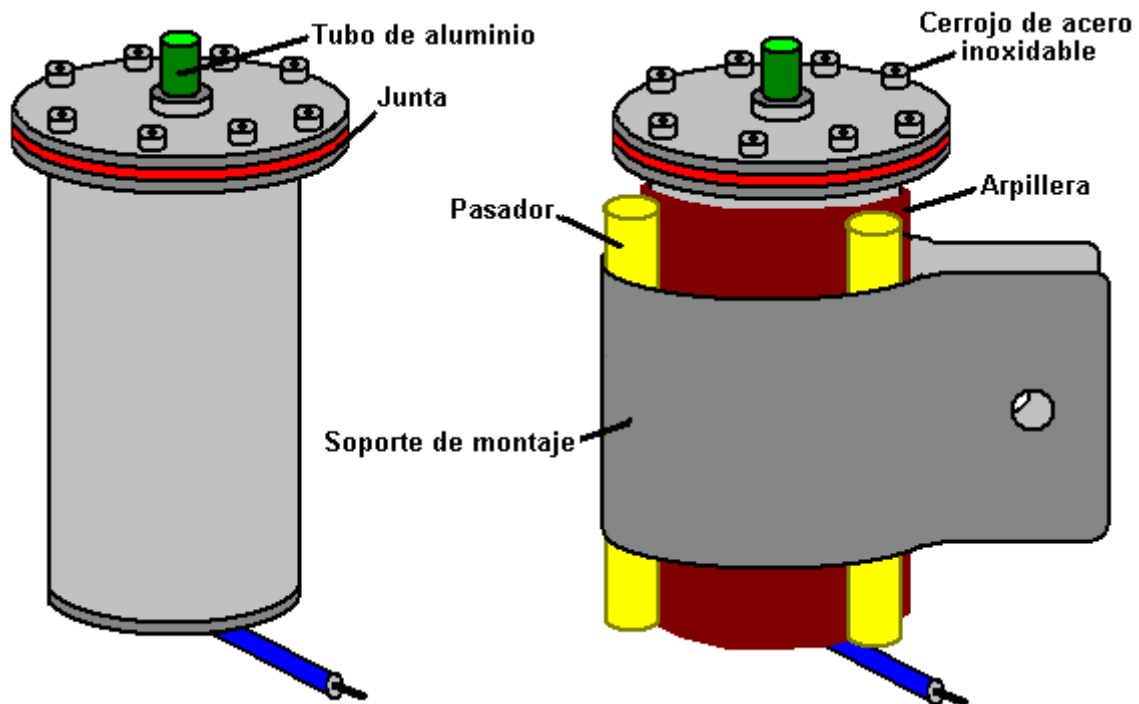


La construcción de la unidad básica ahora está completa, con la excepción del ajuste de la tapa para la tubería de aluminio que alimenta el motor. La construcción hasta ahora ha sido una ingeniería sencilla con poca complicación, pero si no se siente seguro acerca de esta construcción, los miembros experimentados del Grupo Yahoo pueden obtener asesoramiento y ayuda en <http://groups.yahoo.com/group/joecellfreeenergydevice/> o, alternativamente, el grupo acompañante <http://groups.yahoo.com/group/JoesCell2>.

Bill Williams en Estados Unidos descubrió que cuando instaló un Joe Cell en su camioneta Ford, el rendimiento de repente se convirtió en un auto de carreras de Fórmula Uno y se necesitaba un uso muy suave del acelerador. Él dice: **"Durante el verano, usé el camión para transportar leña para el suministro de madera de este invierno. Agregué 5 galones de combustible para llevar el nivel de combustible a la marca del medio tanque. Corrí el camión con la celda que instalé un mes antes. Básicamente, traté de olvidarme de la celda que se estaba instalando en el camión. El tiempo de encendido se estableció a unos 25 grados antes de que el TDC no se conectara al vacío al distribuidor. Lo sorprendente es que el camión no usó combustible durante los dos meses y medio de manejo en el bosque. De hecho, cuando estacioné el camión al final de la temporada de bosque, soné físicamente el tanque de combustible (es un tanque "detrás del asiento". Todavía mostraba la marca medio llena. Saqué la celda para el invierno y la tengo sentada en el banco esperando que llegue la primavera para que se vuelva a instalar. Ni siquiera finjo entender esta tecnología, pero sigo esperando que alguien aparezca con una explicación viable de cómo funciona la célula".**

Al instalar el Joe Cell en un vehículo, el primer paso es aislar el Cell de los componentes del motor. Este aislamiento no es solo un aislamiento eléctrico que se logra fácilmente, sino que se trata de introducir una separación suficiente entre la Célula y el motor para detener la fuga de energía concentrada (invisible) en lugar de ser alimentada al motor a través del tubo de aluminio. Por lo tanto, envuelva las paredes de la celda en tres capas de saco de arpillera de doble laminado ("arpillera"), jalándola firmemente alrededor del tubo exterior. Ate (como mínimo) tres clavijas de madera a lo largo de la celda y doble el soporte de montaje alrededor de las clavijas. El propósito de esto es únicamente

para garantizar que haya al menos un espacio de aire de tres cuartos de pulgada entre las paredes de la celda y todo lo demás, incluido el soporte de montaje:



Los detalles de montaje dependen del diseño del compartimento del motor. El requisito realmente esencial es que la tubería de aluminio que corre hacia el motor debe mantenerse al menos a 4 pulgadas (100 mm) de los componentes eléctricos del motor, el radiador, las mangueras de agua y los componentes del aire acondicionado.

Las últimas cuatro pulgadas más o menos, del tubo que va al motor no pueden ser de aluminio, ya que eso causaría un cortocircuito eléctrico entre la conexión externa positiva (ocasional) al exterior de la celda y el motor mismo que está conectado a la batería negativo. Para evitar esto, la sección final de la tubería se hace usando una pequeña longitud de tubería de plástico transparente, formando un ajuste apretado en el exterior del tubo de aluminio y en la conexión a la entrada del carburador del motor. Debe haber un espacio de 3/4 de pulgada (18 mm) entre el extremo del tubo de aluminio y la parte metálica más cercana del carburador. Si no es posible obtener un ajuste hermético en la entrada al carburador y se debe usar una abrazadera de manguera, asegúrese de que el accesorio sea de acero inoxidable no magnético. Si no puede encontrar dicho accesorio, improvise uno usted mismo, usando solo acero inoxidable de grado 316L.



En la instalación que se muestra arriba, notará que el tubo de aluminio ha quedado bien alejado de los componentes del motor. Se ha agregado un medidor de vacío, pero esto no es necesario. Para las primeras etapas de instalación, la tubería de aluminio se dirige hacia el puerto de vacío del carburador, pero se detiene cerca de 3/4 de pulgada (20 mm) dentro de la tubería de plástico. Este método de conexión es aconsejable para la configuración inicial de la modificación del vehículo. En una fecha posterior, cuando el motor ha estado funcionando con la celda y está en sintonía, la celda funciona mejor si la tubería está conectada a una de las cabezas de los pernos en el bloque del motor, nuevamente usando el tubo de plástico y un espacio entre Tubo de aluminio y la cabeza del perno. Algunas personas sienten que se debe usar una válvula de liberación de presión de seguridad con una disposición de ventilación segura si la tubería que alimenta el motor termina en una cabeza de perno. Si aún está disponible, el <http://www.youtube.com/watch?v=DexBoYfDoNw> video muestra a Bill Williams operando su Joe Cell.

Notas:

Los motores que funcionan con un Joe Cell actúan de una manera algo diferente. Pueden funcionar en ralentí a un número muy bajo de revoluciones por minuto, la potencia disponible en la aceleración es mucho mayor de lo normal y parecen ser capaces de acelerar mucho más que nunca sin ninguna dificultad o daño.

El tipo de celda descrito en este documento fue construido por Bill Williams en los Estados Unidos con la ayuda y asistencia de Peter Stevens de Australia. Bill describe su primera experiencia de manejo con su 1975 F 250, 360 cu. pulg. (5.9 litros) camioneta Ford:

Bueno, todo lo que puedo decir es "¿quién necesita un auto de Indy cuando puedes conducir un viejo FORD" - ¡GUAU! Las primeras cinco millas después de salir de casa fueron salvajes. Tuve que ser extremadamente cuidadoso sobre cómo presioné el acelerador. Me arrastré con cautela hasta 45 mph y eso fue moviendo el pedal tal vez media pulgada. La respuesta del acelerador fue muy crujiente o delicada. Con aproximadamente 1/8 "de movimiento, lo siguiente que supe fue que estaba cerca de 80 mph. Si despegaba muy ligeramente en el acelerador, sentía que estaba poniendo los frenos y la velocidad bajaría a 30 mph más o menos. "Muy errático". Si apenas toqué o toqué el pedal, sentí que había presionado un botón de refuerzo de óxido nítrico. ¡GUAU!

Como se dijo anteriormente, las primeras 5 millas fueron salvajes y las cosas comenzaron a cambiar. El motor comenzó a tambalearse o aumentar con cambios de rpm muy grandes y literalmente me arrojó contra el cinturón de seguridad. Se puso tan mal que simplemente quité el pie del pedal por completo y puse los frenos para detener el camión. El camión dejó marcas de deslizamiento en el pavimento cada vez que el motor aumentó en rpm. Bueno, de todos modos, logré detenerlo y apagarlo con la llave de contacto. ¡Gracias a DIOS!

Retrasé el tiempo, volví a encender la gasolina, crucé los dedos y presioné la llave de encendido, y el motor se apagó, acelerando a unas 4.000 rpm y luego disminuyó gradualmente a 700 rpm. Respiré hondo y puse en marcha y el camión respondió de nuevo a la normalidad. Llegué al trabajo un poco tarde, pero tarde es mejor que nunca como lo veo. Después de trabajar durante el día en el trabajo y pensar en lo que podría hacer para detener esta oscilación errática de rpm, decidí desactivar la celda y conducir a casa con gasolina. GUAU !!!

Peter Stevens afirma que la razón principal del comportamiento errático de la Célula se debió a la fuga de aire exterior en la Célula, y subraya que las Células deben ser completamente herméticas. También está claro que el tiempo no se estableció en la posición correcta. Todas las celdas construidas adecuadamente brindan potencia mejorada al motor.

Comentarios de un experto en julio de 2012:

Ahora estamos en un enfoque completamente diferente, que implica introducir vibraciones específicas en la célula. Una implementación óptima implica cortar cada tubo a una longitud específica para que sea autoexcitante, pero eso no es necesario porque las frecuencias se pueden introducir simplemente usando un calibrador, o una longitud precisa de metal tocada contra los tubos en una secuencia. Dado que este enfoque era totalmente diferente del trabajo tradicional de Joe Cell, establecimos un grupo de discusión específicamente para él:

http://tech.groups.yahoo.com/group/vibrational_combustion_technology/

Lo bueno de este enfoque es que es ultra estable. Una vez que se configura la vibración, la única forma de detenerla es desmontar la celda. ¡Este método de construcción elimina totalmente el problema del factor de influencia humana! De hecho, una celda puede afectar el motor incluso sin que haya agua en la celda. Otra cosa buena es que el proceso de diseño matemático se implementa en un par de hojas de cálculo. Mi opinión en este momento es que ahora necesitamos incorporar parámetros específicos del motor en el diseño para ajustar la celda a un motor en particular.

Nos hemos desviado un poco últimamente y hemos estado trabajando mucho en los aspectos de curación de los campos de torsión: http://groups.yahoo.com/group/awaken_to_vibration/, pero espero volver pronto a las pruebas del motor.

Avances en 2011.

En un esfuerzo por desarrollar un dispositivo para emular la función de una célula Joe sin sus problemas de estabilidad inherentes, Dave Lowrance tuvo la idea de un conjunto de 3 bobinas de campo de torsión con enrollamiento concéntrico. En las primeras pruebas se ha hecho evidente que se está generando un campo, como lo demuestra su efecto en dos motores de prueba, incluso sin que se aplique potencia a las bobinas.

Esta es la etapa inicial de la investigación, por lo que este diseño inicial se está lanzando con la esperanza de que otros enrollen y prueben bobinas similares e informen sus resultados a los grupos apropiados, para que podamos aprender más sobre ellos a través de más experimentos con una variedad de diferentes motores.

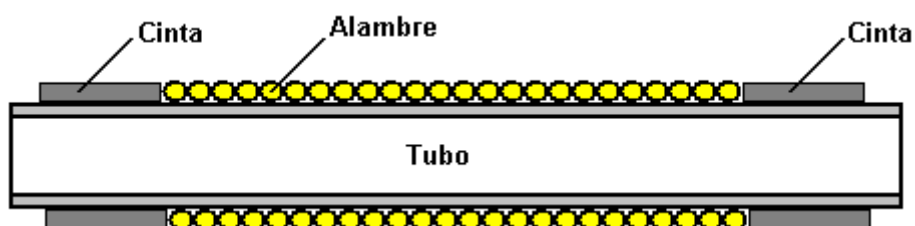
El conjunto inicial de bobinas se enrollaron en tubos de acero inoxidable de 7/8 "(22 mm) de diámetro que estaban a mano. El uso de acero inoxidable no es significativo y dos réplicas exitosas han utilizado tubos de plástico de PVC de media pulgada (12 mm), ya que el uso de un material no ferroso es el requisito principal.

El diámetro del cable tiene un efecto y aunque se utilizó alambre de cobre esmaltado de calibre 20 (0.812 mm de diámetro) para las bobinas que se muestran aquí, las bobinas enrolladas con alambre de cobre de calibre 12 (2.05 mm de diámetro) funcionan mucho mejor y ahora se cree que el peso de El cobre en el devanado es importante.

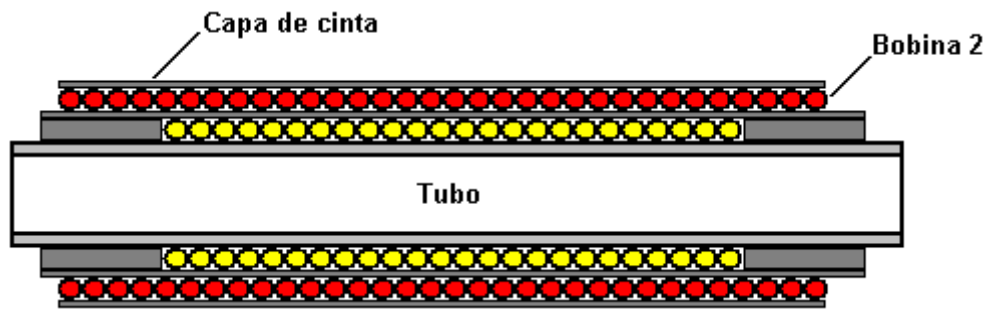
Para la primera capa, se usa una longitud de 311 cm y se enrolla sobre la primera en el sentido de las agujas del reloj. Los extremos del cable están asegurados con cinta adhesiva, dejando tres o cuatro centímetros de cable expuestos en cada extremo de la bobina, para fines de conexión. Esta es la primera capa herida y asegurada:



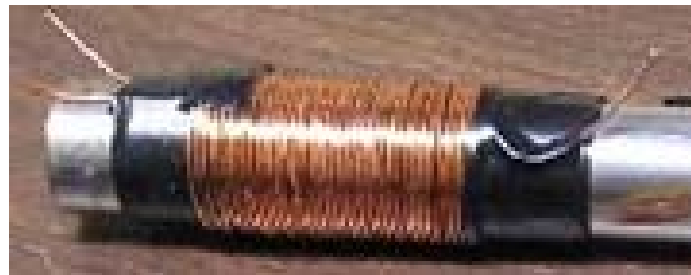
El cable para la segunda capa se corta a una longitud de 396 centímetros. Esta segunda capa de bobina será más larga que la primera capa, por lo que antes de enrollarla, es necesario construir el área en ambos extremos de la primera capa con cinta adhesiva:



Esto es para que la segunda capa de alambre tenga el mismo diámetro a lo largo de toda su longitud. Probablemente sea una buena idea cubrir completamente la primera capa de cable con cinta adhesiva para garantizar un buen aislamiento eléctrico.



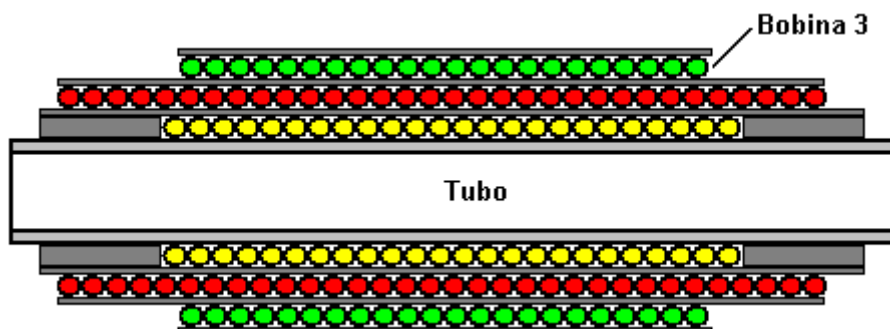
La segunda capa de alambre también se enrolla en sentido horario:



El cable para la tercera capa se corta a una longitud de 313 centímetros. Dado que cubrirá menos longitud a lo largo de la primera, no hay necesidad de construir los extremos de las capas anteriores. Entonces, simplemente cubra el segundo devanado con cinta adhesiva, y luego enrolle la tercera capa, pero esta vez, la bobina se enrolla en sentido antihorario y luego toda la bobina se cubre con cinta para protegerla.



Para asegurarse de que las capas segunda y tercera estén centradas sobre las capas anteriores, es una buena idea ubicar el centro del cable y comenzar a enrollar desde el centro hacia afuera en ambas direcciones:



Se ha encontrado que un extremo del devanado central es similar al tubo central de la celda Joe, y el extremo opuesto del devanado externo funciona como el recipiente de una celda Joe. En teoría, esto se puede probar conectando un pequeño condensador entre estos dos puntos y verificando un bajo

voltaje de CC utilizando un voltímetro digital. Al igual que una célula de Joe, la polaridad es realmente el tema importante para probar, ya que queremos que el extremo de polaridad positiva transfiera la energía, y el extremo de polaridad negativa esté conectado a tierra del motor. Si la polaridad es incorrecta, simplemente use los extremos opuestos de ambas bobinas.

En la prueba, el extremo negativo se conectó a la tierra del chasis, y el extremo positivo a una sonda de aceite de tipo casco ya instalada en cada vehículo de prueba. La sonda de aceite es la contribución de Robert Hull a esta tecnología. Descubrió que si aplica un campo de torsión al aceite, cargará un motor de manera similar a una celda Joe, pero de manera más consistente que una celda Joe. Existen dos tipos básicos de sonda de efecto casco: la más simple es solo un cable insertado en el tubo de la varilla medidora. Sin embargo, el método preferido es quitar el sensor de presión de aceite e insertar un accesorio en T, luego deslizar una varilla de acero inoxidable aislada en el aceite de alta presión en ese punto. Al usar una sonda de aceite, se puede eliminar el tubo de transferencia de aluminio a favor de una longitud de cable.

El experimentador que enrollaba las bobinas de calibre 20 luego enrollaba un conjunto de mayor diámetro usando un alambre de calibre 12 en un molde de 1,5 pulgadas (38 mm) de diámetro. Los instaló sobre el conjunto original y conectó solo dos cables, un extremo de las seis bobinas más internas y el extremo opuesto de la bobina más externa. Esto dio una reducción de aproximadamente el 25% en el combustible utilizado por un viejo automóvil Honda Accord con un sistema electrónico de inyección de combustible.

La operación sin combustible aún no se ha logrado, pero eso podría ser solo una cuestión de configurar el motor correctamente. Algunos de los problemas que debemos abordar son cosas como el anticongelante, que destruye las propiedades dieléctricas del agua e impide que se cargue. Esto nunca se ha discutido, pero es una de las cosas clave que limita la capacidad de las personas para tener éxito con sus células. El petróleo es un problema similar. Algunos aceites, particularmente los que tienen todos los aditivos y detergentes, simplemente no se cargan.

Todavía debe haber muchas pruebas realizadas. Por ejemplo, con esta configuración, podría ser mejor conectar un extremo de cada bobina a tierra. O posiblemente las bobinas harían mejor si los devanados estuvieran todos conectados en serie. ¡Todo esto es territorio desconocido! El concepto original de Dave era usar un conjunto de estas bobinas para reemplazar cada tubo de una celda Joe.

El motor de un viejo auto Pinto también se está utilizando como banco de pruebas. Se hicieron intentos para ejecutarlo completamente sin combustible. Patearía repetidamente, pero simplemente no estaba allí. Solo patearía en un ajuste de tiempo muy específico, en algún lugar entre 50-60 grados antes del Top Dead Center. El Pinto tiene anticongelante y con solo agua es más probable que funcione sin combustible. Pero esa debería ser una opción de último recurso, ya que la mayoría de las personas necesitan anticongelante.

Los dispositivos como la celda Joe tienden a funcionar realmente bien en motores que tienen un carburador porque la sincronización de la chispa se puede ajustar con bastante facilidad. Funcionan bien en motores EFI más antiguos (probablemente los anteriores a OBD2), pero pueden ser un problema real en los modelos EFI más nuevos, ya que pueden causar un estado de error de inyección de combustible casi de inmediato. Las ECU más nuevas controlan todo tan estrechamente que es casi imposible trabajar con ellas (lo que probablemente fue un objetivo de diseño del diseño de la ECU).

El motor Pinto no había arrancado en más de seis meses. No se conectaron dispositivos de campo T al motor durante este período, por lo que podemos suponer que había poca o ninguna carga residual en el motor. El sistema de enfriamiento solo tenía agua. El cárter estaba lleno de aceite de peso 30 de la marca NAPA. Juguetemos con el motor para ponerlo en marcha. En ese momento, el automóvil tenía un pequeño carburador de motocicleta, en lugar del carburador de serie, y el tiempo estaba bastante avanzado.

Después de solo unos minutos de ralentí, nos dimos cuenta de que el motor se estaba calentando extremadamente con el colector de escape brillando en rojo. Entonces lo cerramos. Siendo el optimista que soy, seguimos adelante y conectamos las bobinas en este momento.

A la mañana siguiente, tomé una pequeña brújula y descubrí que no apuntaba al norte en ningún lugar a unos 2 pies de la carrocería del automóvil, ¡una muy buena señal! Así que seguimos adelante y lo encendimos, y monitoreamos cuidadosamente la temperatura de la cabeza con un termómetro infrarrojo. La temperatura aumentó lentamente a aproximadamente 170 grados F, que está un poco por debajo de lo normal. Después de verificar que la temperatura se mantuvo estable en ese valor, probé con la brújula nuevamente, y ahora estaba desordenada a unos 10 pies del cuerpo. Por lo tanto, la intensidad de campo aumentó un 500% después de arrancar el motor.

Luego jugamos con el carburador y la sincronización para obtener la operación más suave a las RPM más bajas a las que funcionaría sin problemas. El RPM parecía estar muy por debajo de un RPM inactivo normal, y cuando volví y verifiqué el tiempo, estaba muy cerca de 60 grados antes del Top Dead Center. En este punto, todo se veía tan bien que intentamos algunos intentos de operación sin combustible, pero el motor se apagaba cada vez.

Debido a la presión de otro trabajo, el auto fue ignorado por un par de meses. Cuando finalmente volví a hacer un poco más de pruebas, me resultó sorprendentemente fácil comenzar de nuevo. No tuve que restablecer el tiempo para que funcione. En realidad, comenzó con poco esfuerzo, lo cual fue sorprendente, ya que el tiempo aún estaba muy avanzado. Debería ser casi imposible arrancar un motor con la sincronización establecida de esa manera. La chispa se produce en el momento incorrecto del ciclo, por lo que debe intentar empujar los pistones en la dirección incorrecta.

De todos modos, estaba empezando a hacer frío aquí, así que decidí instalar un anticongelante, y eso hizo que todo retrocediera. Redujo la intensidad de campo en más del 80%.

Desde entonces, Dave ha creado un conjunto de bobinas diseñado para cargar anticongelante, pero me decepcionó cuando lo probé. Funcionó mejor con el anticongelante que el conjunto original, pero llegamos a la conclusión de que el anticongelante destruye las propiedades diamagnéticas del agua hasta el punto de que la mezcla es difícil de cargar. Trabajar en este problema es la razón por la que no publiqué la información de la bobina antes. Tenía la esperanza de que también pudiéramos resolver este problema, pero no lo hicimos. Sin embargo, esto podría no ser un problema tan grande como pensaba, porque he oído que el agua bien cargada podría tener un punto de congelación significativamente más bajo. Esto aún no se ha probado para verificarlo.

Un tema secundario interesante es el hecho de que el agua que escurrió al agregar anticongelante no mostró signos de óxido. Estaba perfectamente claro. En circunstancias normales, sin aditivos en el sistema de enfriamiento, esta agua debería haber sido un horrible desastre naranja. No lo fue, y eso tiene que ser por el campo en el motor.

El Pinto no es apto para circular, por lo que no tengo forma de saber qué tipo de consumo de combustible es posible con esta configuración o qué potencia podría producir. En este momento, solo lo uso para probar diferentes dispositivos y para intentar una operación sin combustible. Sin embargo, si tuviera que lograr una operación consistente y repetible sin combustible, podría volverse apta para circular muy rápidamente, por lo que podría hacer algunas pruebas reales en carretera.

Patrick J Kelly
www.free-energy-info.tuks.nl