

Hoofdstuk 1: Magneet Vermogen

Een ding dat ons wordt verteld, is dat permanente magneten niet elk werk. Oh ja, magneten kunnen ondersteunen zelf tegen de trek van de zwaartekracht als ze stick op uw koelkast, maar men, ze niet elk werk. Echt?

Wat is een permanente magneet? Nou, als je een stuk van geschikt materiaal zoals 'zachte' ijzer, zet in een spoel van draad en rijden een sterke elektrische stroom door de spoel, dan dat het ijzer wordt omgezet in een permanente magneet. Hoe lang is de huidige behoefte in de spoel te maken van de magneet? Minder dan één honderdste van een seconde. Hoe lang kan de resulterende magneet ondersteuning van zijn eigen gewicht tegen de zwaartekracht? Jaren en jaren. Lijkt dat u niet vreemd zoals? Zie hoe lang kunt u uw eigen lichaamsgewicht tegen de zwaartekracht ondersteunen voordat je moe. Jaren en jaren? Nr. Maanden, dan? Nr. Dagen, zelfs? Nr.

Nou, als je niet kan doen, hoe komt de magneet kan? Bent u suggereert dat een enkele puls voor een minuut Fractie van een seconde genoeg energie in het stuk ijzer pompen kan om het vermogen voor jaren? Dat lijkt niet erg logisch, doet het? Dus, hoe werkt de magneet doen?

Het antwoord is dat de magneet niet daadwerkelijk enige macht helemaal uitoefenen heeft. Op dezelfde manier dat een zonnepaneel niet enige inspanning tot het produceren van elektriciteit heeft gebracht, de kracht van een magneet stroomt van het milieu en niet van de magneet. De elektroimpuls waardoor de magneet, Hiermee lijkt u de atomen in het ijzer en creëert een magnetische "dipool" die heeft hetzelfde effect dat de elektrische "dipool" van een batterij doet. Het polarises van de quantum omgeving eromheen en veroorzaakt grote stromen van energie stromen om zich heen. Een van de kenmerken van deze energiestroom is wat wij noemen "magnetisme" en dat kan de magneet te houden aan de deur van uw koelkast en zwaartekracht tarten jaren achtereen.

In tegenstelling tot de batterij, doen we niet zet het in een positie waar het onmiddellijk zijn eigen dipool, dus als een resultaat vernietigt, energiestromen rond de magneet, vrij veel voor onbepaalde tijd. Wij worden verteld dat permanente magneten kan niet worden gebruikt om nuttig werk te doen. Dat is niet waar.



De permanente magneet Motor van ShenHe Wang.

Dit is een foto van een Chinese man, ShenHe Wang, die is ontworpen en gebouwd een elektrische generator van vijf kilowatt capaciteit. Deze generator wordt aangedreven door permanente magneten en dus geen brandstof gebruikt om uit te voeren. Het maakt gebruik van magnetische deeltjes die in een vloeistof. Het had moeten zijn ter inzage op het Shanghai World Expo vanaf 1 mei 2010 tot 31 oktober 2010 maar de Chinese regering stapte in en niet zou toestaan. In plaats daarvan, ze alleen zou hem Toon een polshorloge-grootte versie die aangetoond dat het ontwerp werkte maar dat zou van geen praktisch nut bij de elektriciteitsproductie:

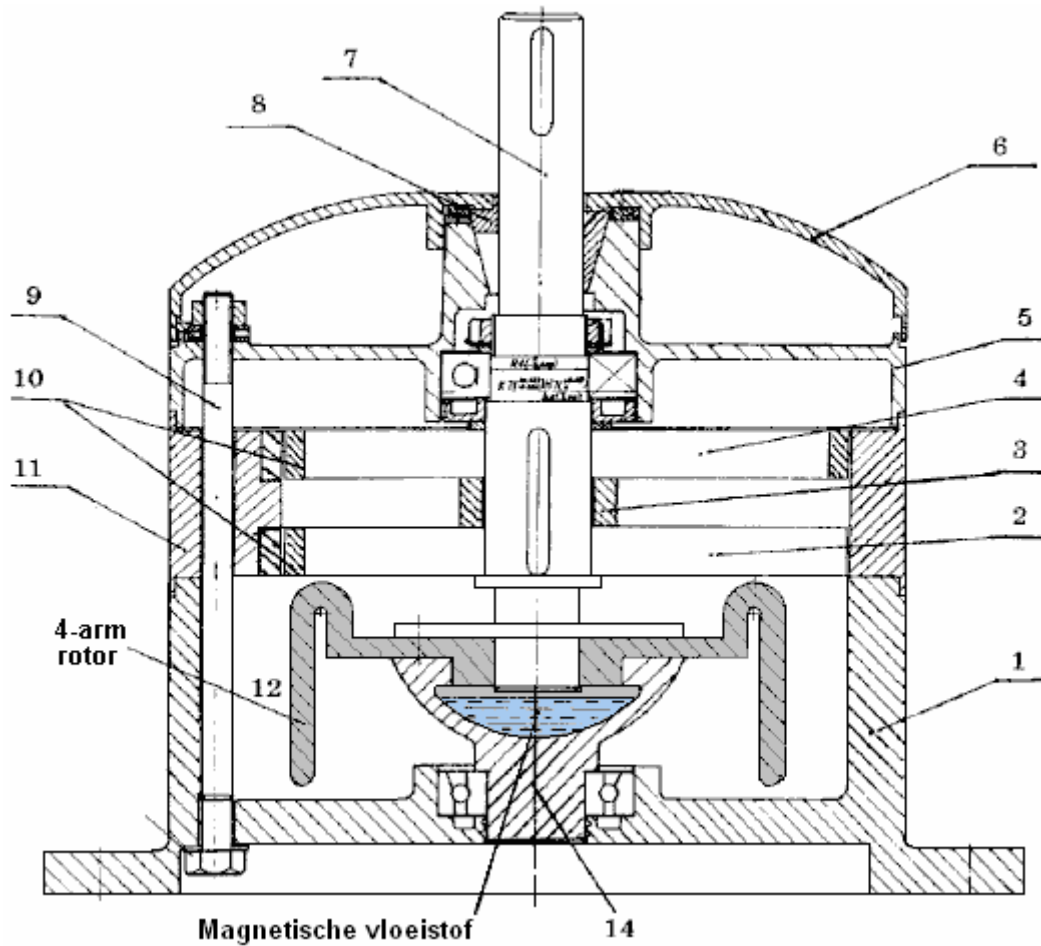


De meeste uitvinders lijken niet te beseffen, maar bijna elke regering zich verzet tegen de leden van het publiek bemachtigen van een ernstige gratis-energie apparaat (hoewel ze zijn blij om deze apparaten zelf te gebruiken). Hun doel is te domineren en de controle van de gewone mensen en die een belangrijke factor is om te controleren van het aanbod en de kosten van de macht. Een tweede methode overal gebruikt is om geld, en zonder het te merken, kunnen regeringen ongeveer 78% van de mensen van inkomen, vooral door verborgen methoden, indirecte belastingen, kosten, vergoedingen, weg te nemen... Als u meer over weten wilt, bezoek dan www.yourstrawman.com maar u moet begrijpen dat de reden waarom gratis-energie-apparaten niet te koop in uw lokale winkel zijn heeft te maken met de politieke controle en onvoorwaardelijk financiële belangen toegezegde en niets heeft te maken met de technologie. Alle technologische problemen zijn opgelost, letterlijk duizenden keren, maar de voordelen zijn onderdrukt door de machthebbers.

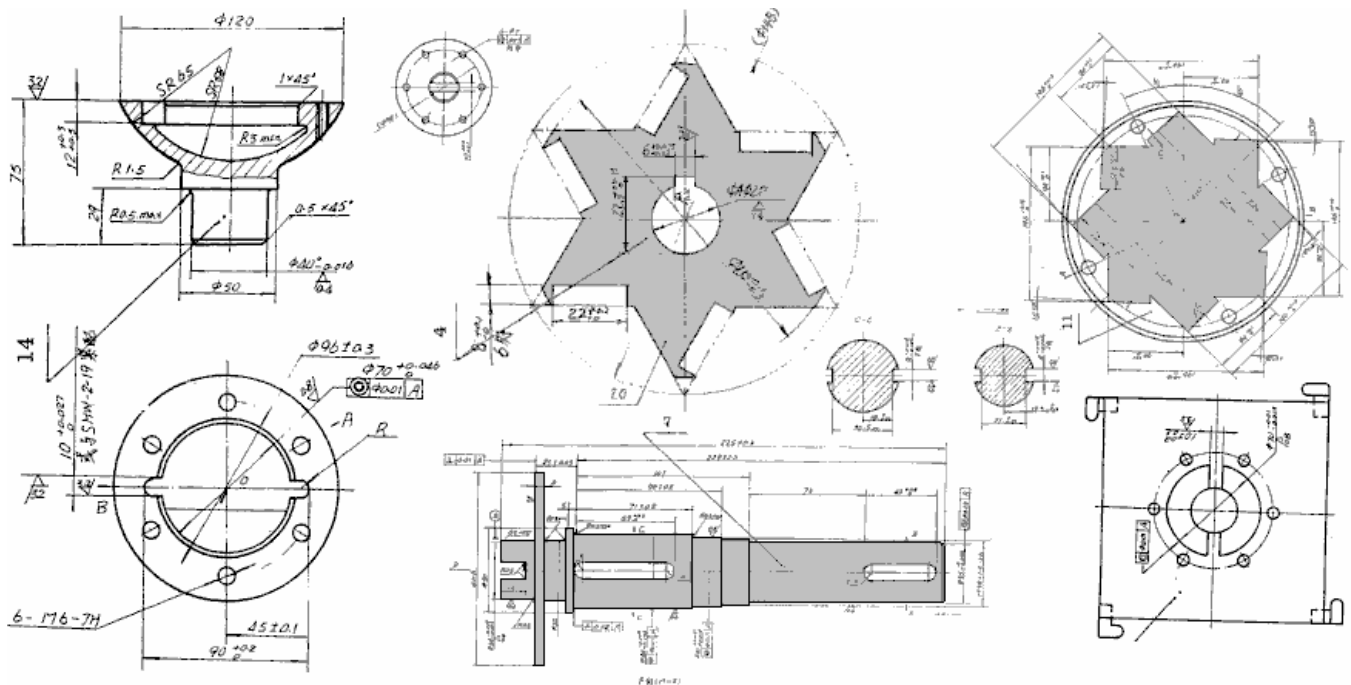
Twee van de heer Wang 5 kilowatt generatoren met succes afgerond de Chinese regering verplicht zes maanden durende "betrouwbaarheid en veiligheid" testprogramma in April 2008. Een grote Chinese consortium is begonnen met het opkopen van kolen gestookte elektriciteit genereren van stations in China om te renoveren hen met grote vervuiling-vrije versies van van Wang van de generator. Enige informatie over de bouw van de motor Wang is hier beschikbaar: <http://www.free-energy-info.com/Wang.pdf>.



De motor bestaat uit een rotor die heeft vier armen en die zit in een ondiepe kom met vloeistof die een colloïdale suspensie van magnetische deeltjes in het heeft:



Er is een octrooi op de motor maar het is niet in het Engels en het blijkt niet een grote hoeveelheid.



Het was de bedoeling van de heer Wang zijn motor ontwerp geven aan elk land in de wereld en hen verzoeken te maken voor zichzelf. Deze zeer genereuze houding neemt niet wordt gehouden met dat de vele toegekende financiële belangen in elk land, niet de minste daarvan de regering van dat land, die zal zich verzetten tegen de invoering van een apparaat dat kranen in vrije energie en die bijgevolg is, hun continue stromen van inkomen zou vernietigen. Het is zelfs mogelijk dat je niet zou worden toegestaan om te gaan naar China, kopen en breng het terug met u voor gebruik bij hem thuis.

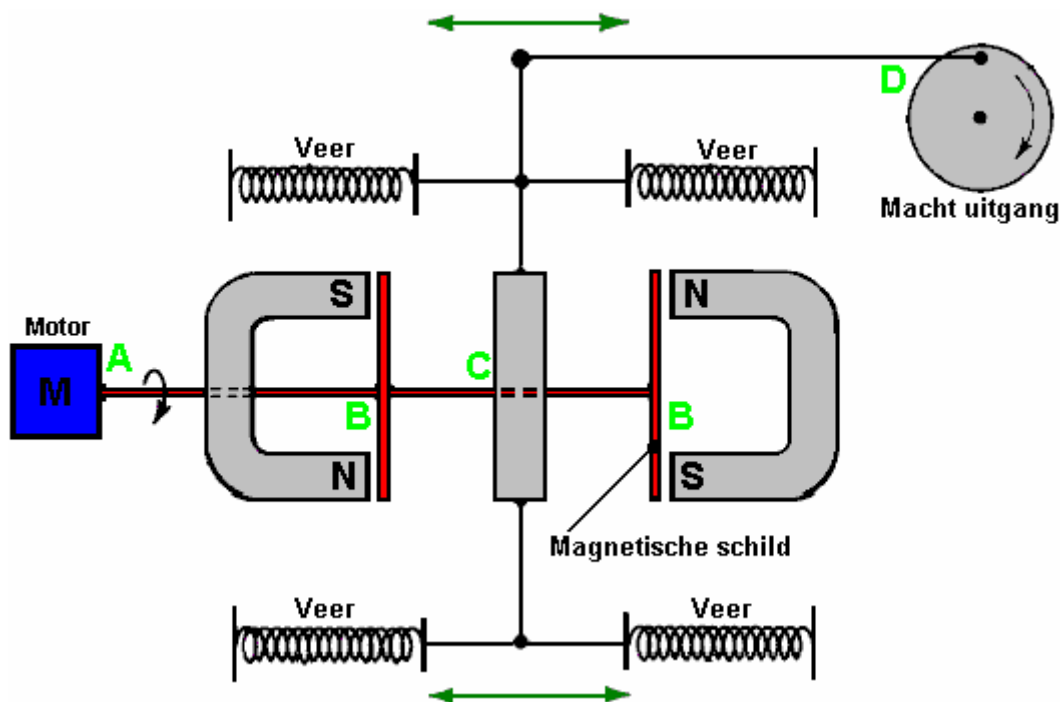
Het is niet gemakkelijk te regelen van permanente magneten in een patroon die voor een continue kracht in een bepaalde richting zorgen kan, zoals er de neiging om een punt waar de krachten van aantrekkelijkheid en afkeer evenwicht en produceren een positie waarin de rotor neer afwikkelt en stokken. Er zijn verschillende manieren om te voorkomen dat dit gebeurt. Het is mogelijk om het magnetisch veld wijzigen doorschakelen via een zachte ijzer-component.

Er zijn veel andere ontwerpen van permanente magneet motor, maar vóór tonen enkele van hen, het is waarschijnlijk de moeite waard bespreken wat nuttig werk kan worden uitgevoerd door de roterende schacht van een permanente magneet motor. Met een huis-gebouwde permanente magneet motor, indien goedkope onderdelen zijn gebruikt en de kwaliteit van afwerking mogelijk niet al dat groot zijn (hoewel dat is zeker niet het geval met enkele home bouw), de macht van de as kan niet zeer hoog. Het genereren van elektriciteit is een gemeenschappelijk doel, en dat kan worden bereikt door het veroorzaken van permanente magneten geschiedde door spoelen van draad. De dichter bij de draad spoelen, hoe groter de kracht gegenereerd die opgerold. Helaas, magnetische slepen dit wel doet, ontstaat en sleep die toeneemt met de hoeveelheid elektrische stroomafname van de spoelen.

Er zijn manieren om deze slepen op de schacht rotatie verminderen. Eén manier is het gebruik van een Ecklin-Brown stijl van elektrische generator, waar de rotatie-as wordt niet verplaatst magneten verleden spoelen, maar in plaats daarvan verplaatst een magnetische scherm, die ook blokkeert en herstelt een magnetische pad door de genereren spoelen. Een commercieel beschikbare materiaal genaamd "mu-metaal" is bijzonder goed als materiaal met magnetische schild en een stuk gevormd als een plusteken (+) wordt gebruikt in de Ecklin-Brown-generator.

De magnetische afscherming Generator van John Ecklin.

John W. Ecklin kreeg ons Patent nummer 3,879,622 op 29 maart 1974. Het octrooi is voor een magneet/elektrische motor generator die produceert een output van meer dan de input nodig om het te draaien. Er zijn twee stijlen van operatie. De belangrijkste illustratie voor het eerst is:



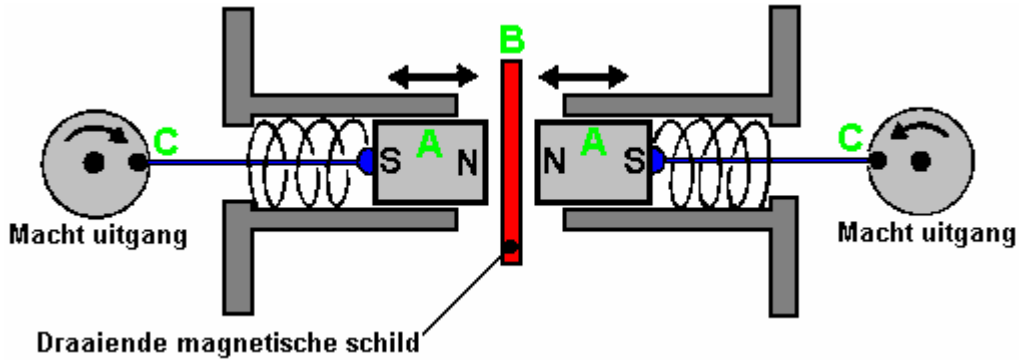
Hier, is het (handig) idee om het gebruik van een kleine motor loeien-vermogen om te draaien een magnetische schild te maskeren de aantrekkingskracht van twee magneten. Dit veroorzaakt een schommelende magneet-veld dat wordt gebruikt voor het draaien van een generator station.

In het bovenstaande diagram, de motor op punt 'A' draait de schacht en beschermend stroken op punt 'B'. Deze rechthoekige Mumetaal strips vormen een zeer geleidende pad voor de magnetische lijnen van kracht wanneer ze worden uitgelijnd met de uiteinden van de magneten en ze effectief is afgesloten van de magneet trekken op het gebied van punt 'C'. In punt 'C', wordt de veerbelaste reiziger getrokken naar links wanneer de rechter magneet is afgeschermd en de magneet linkerhand is niet beschermd. Wanneer de motoras verder draait, wordt de reiziger getrokken naar rechts wanneer de linker magneet is afgeschermd en de rechterhand magneet is niet

beschermd. Deze trilling wordt doorgegeven van mechanische koppeling aan punt had' waar het wordt gebruikt om te draaien een as gebruikt voor het aandrijven van een generator.

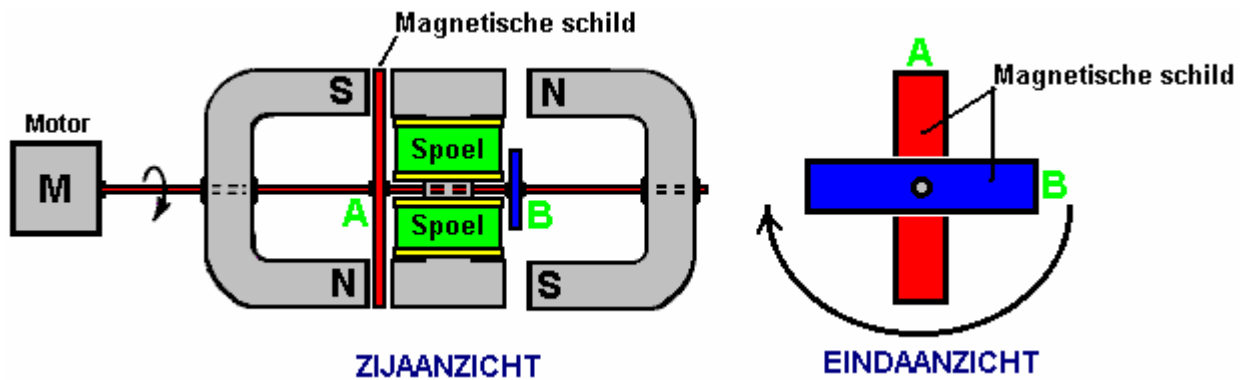
Als de inspanning die nodig is om te draaien het magnetische schild relatief laag is, wordt er beweerd dat de productie hoger is dan de ingang en zo kan worden gebruikt voor het aandrijven van de motor die het magnetische schild draait.

De tweede methode voor de exploitatie van het idee wordt weergegeven in het octrooi als:



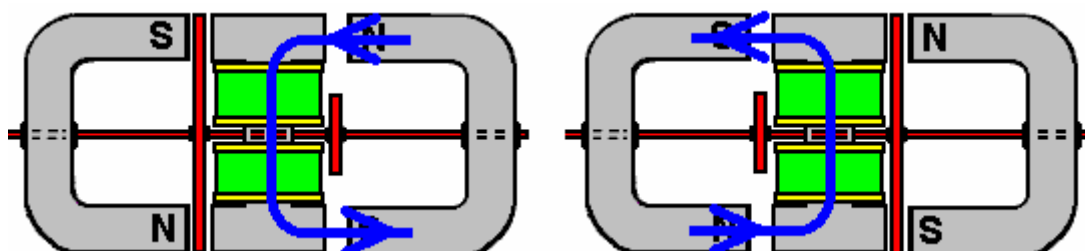
Beschermend hetzelfde idee is hier, die worden gebruikt voor het produceren van een zuigercompressor beweging die wordt vervolgens omgezet in twee roterende bewegingen om te rijden twee generatoren. Het paar van magneten 'A' worden geplaatst in een behuizing en gedrukt ten opzichte van elkaar door twee bronnen. Wanneer de bronnen zijn volledig uitgebreid, zijn ze gewoon duidelijk van het magnetische schild 'B'. Als u een kleine elektrische motor (niet weergegeven in het diagram) verplaatst het magnetische schild uit de weg, zijn de twee magneten sterk afgeweerd van elkaar als hun Noord Polen dicht bij elkaar liggen. Dit comprimeert de veren en via de verbanden op 'C' zet ze twee assen voor het genereren van vermogen.

Een wijziging van dit idee is de **Ecklin-Brown Generator**. In deze regeling biedt de roerende magnetische beschermend regeling een directe elektrisch vermogen in plaats van een mechanisch uurwerk:



Hier is dezelfde motor en roterende magnetische afscherming die gebruikt wordt, maar de magnetische krachtlijnen worden geblokkeerd die door een centrale I-stuk. Deze I-stuk is gemaakt van gelamineerd ijzer lonten en heeft een uitgaande spoel of spoelen gewikkeld rond het.

De inrichting werkt als volgt:



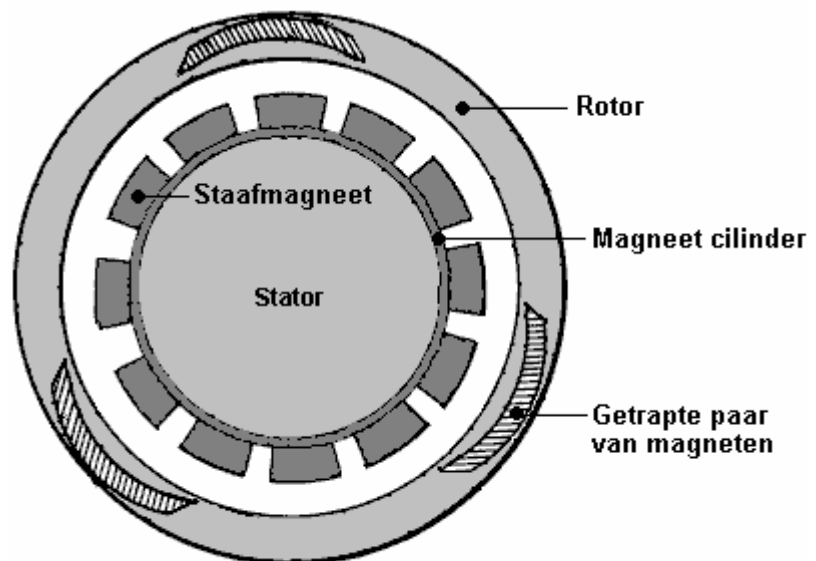
In de positie getoond aan de linkerkant, de magnetische krachtlijnen stromen **naar beneden** door de uitgaande spoelen. Wanneer de motoras heeft een verdere negentig graden gedraaid, de situatie aan de rechterkant vindt en er, de magnetische krachtlijnen **omhoog stromen** door de uitgaande spoelen. Dit blijkt uit de blauwe pijlen in het diagram. Deze omkering van magnetische flux vindt plaats vier keer voor elke rotatie van de motoras trekken.

Terwijl het ontwerp van Ecklin-Brown wordt ervan uitgegaan dat een elektromotor wordt gebruikt om het schild Mumetaal draaien, lijkt er niet te zijn een of andere reden waarom de rotatie mag niet worden gedaan met een motor met permanente magneet.

Toroidal vormen zijn natuurlijk belangrijk in veel apparaten die in extra energie uit de omgeving, trekken zelfs in de mate dat Bob Boyce tegen de hoge-frequentie sequentiële waarschuwt pulserende van spoelen wond op een torus juk, een draaiende magnetische veld produceren als onvoorspelbare schommeling gebeurtenissen kunnen genereren sommige 10.000 versterkers voor extra stroom die uit de circuit componenten branden zal en kan heel goed trigger een stralende energie opbouwen die een blikseminslag kunt maken. Bob zelf is getroffen door zo'n een blikseminslag en hij is gelukkig te hebben overleefd. Mindere systemen zoals de torus transformator in de electrolyser systeem van Bob gebruikt zijn veilig, hoewel ze een kracht winst genereren. Dus zijn de vele toroidal systeem ontwerpen zeker de moeite waard te onderzoeken.

De Permanente Magneet Motor van Howard Johnson.

Terug te keren naar permanente magneet motoren zelf, is een van de top namen in dit veld Howard Johnson. Howard gebouwd, aangetoond en opgedaan U.S. patent 4,151,431 op 24 April 1979, met een zeer sceptisch octrooi bureau voor zijn ontwerp van de motor van een permanente magneet. Hij gebruikt krachtige maar zeer dure kobalt/Samarium magneten om de macht te vergroten output en aangetoond dat de motor beginselen voor de lente 1980 editie van tijdschrift Science and Mechanics. Zijn motorconfiguratie is hier afgebeeld:



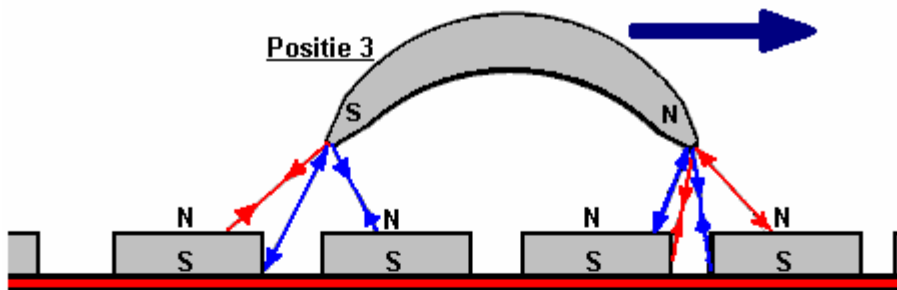
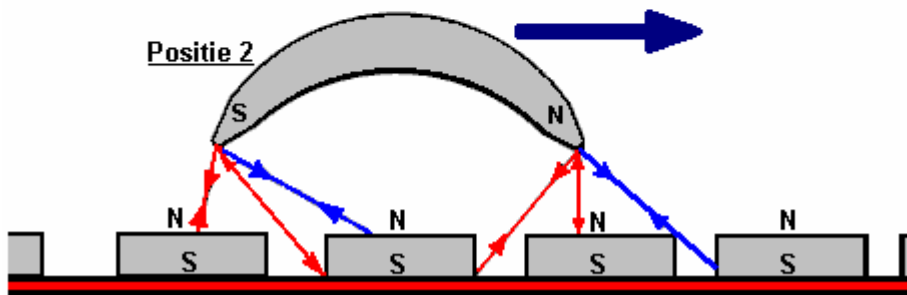
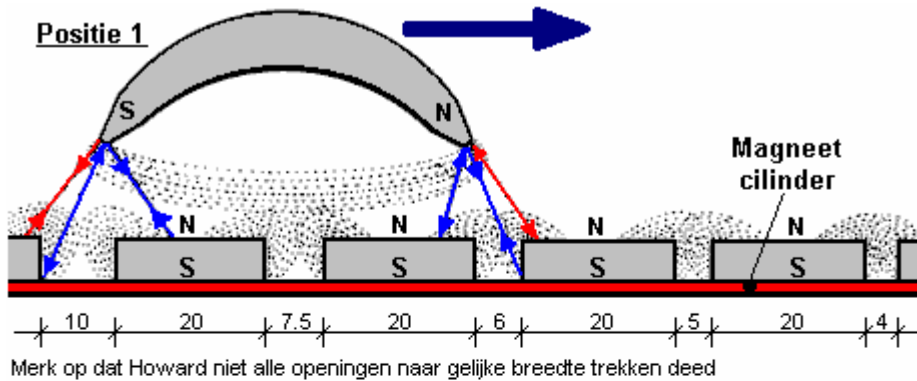
Merk op dat de kloof tussen de magneten niet een constante breedte zijn

Het punt dat hij maakt is dat de magnetische flux van zijn motor altijd onevenwichtig is, waardoor de productie van een continu roterende schijf. De rotor magneten zijn verbonden in stapte paren, verbonden door een niet-magnetische juk. De stator magneten worden geplaatst op een cilinder Mumetaal schort. Mumetaal is zeer geleidende aan magnetische flux (en duur). Het octrooi wordt gesteld dat de magneet armatuur 79,4 mm lang is en de stator magneten 25,4 mm breed, 6 mm diepe en 100 mm lange. Het bepaalt ook dat de rotor magneet paren niet zijn ingesteld op 120 graden uit elkaar maar zijn gespreid iets naar de magnetische krachten op de rotor gladstrijken. Daarin staat ook dat de luchtspleet tussen de magneten van de rotor en de stator een compromis in dat hoe groter de kloof, hoe vloeiender de running maar hoe lager de kracht. Dus, een kloof wordt gekozen om de grootste macht op een aanvaardbaar niveau van trillingen te geven.

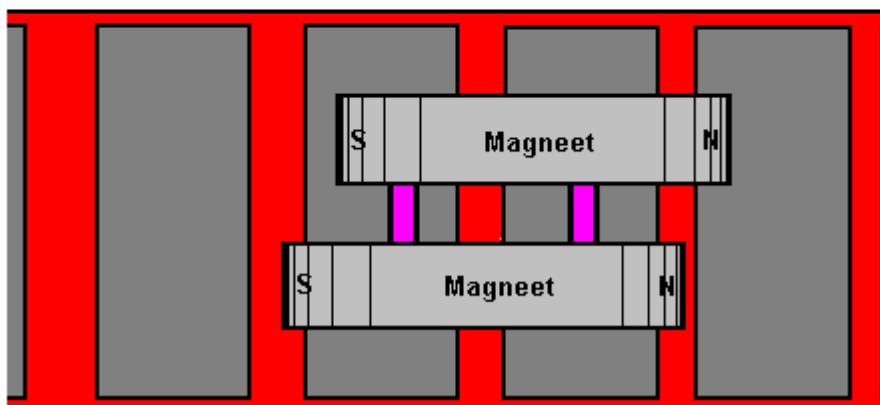
Howard acht permanente magneten te worden kamer-temperatuur supergeleiding. Vermoedelijk, ziet hij magnetisch materiaal zoals hebbend elektron draai richtingen in willekeurige richtingen, zodat hun netto magnetisch veld in de buurt van nul totdat de elektron spins worden uitgelijnd door het magnetising proces dat

maakt u met een totale netto permanente magnetisch veld, door de supergeleidende elektrische stroom onderhouden wordt.

De magneet regeling wordt hier, met de inter-magnet gaten beoordeeld vanuit de tekening van Howard octrooi weergegeven:



WEERGAVEN

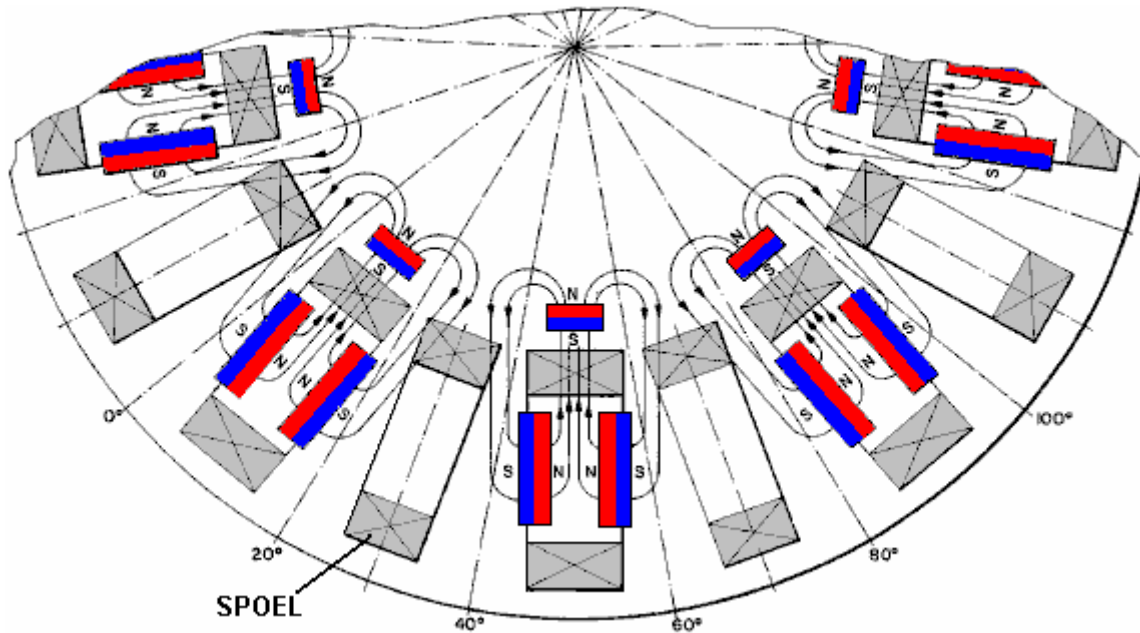


BOVENAANZICHT

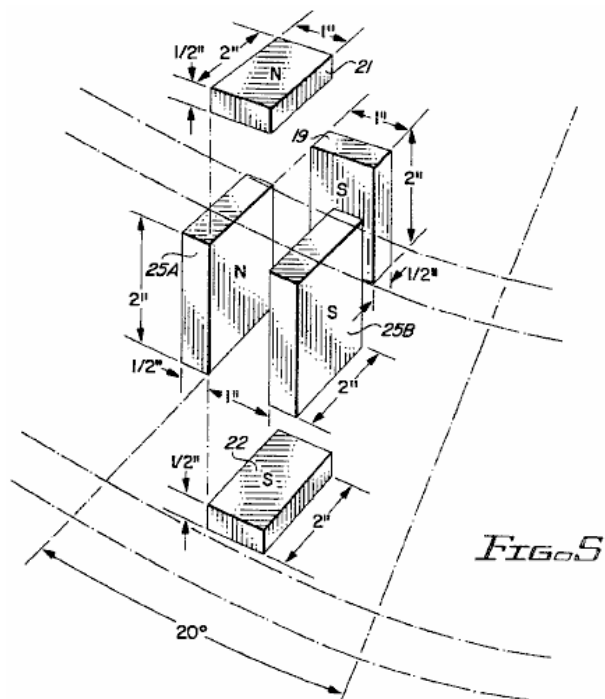
Een artikel in het magazine op dit is te zien op <http://newbmasters.com/freeenergy/sm-pg48.html>.

De "Carrousel" Permanente Magneet Motor/Generator.

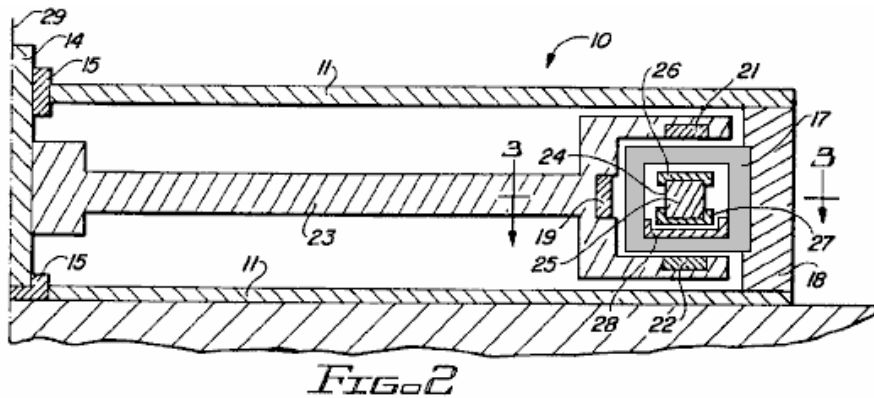
US Patent 5,625,241, opgenomen in de bijlage, presenteert de specifieke details van een eenvoudige elektrische generator powered by permanente magneten alleen. Deze generator kan ook worden gebruikt als een motor. De bouw is niet bijzonder ingewikkeld:



Het maakt gebruik van een regeling waar permanente magneten zijn gekoppeld aan elke tweede spoel die rond de rotor. De bediening is met eigen stroomvoorziening en de magneet-regeling is duidelijk omschreven:



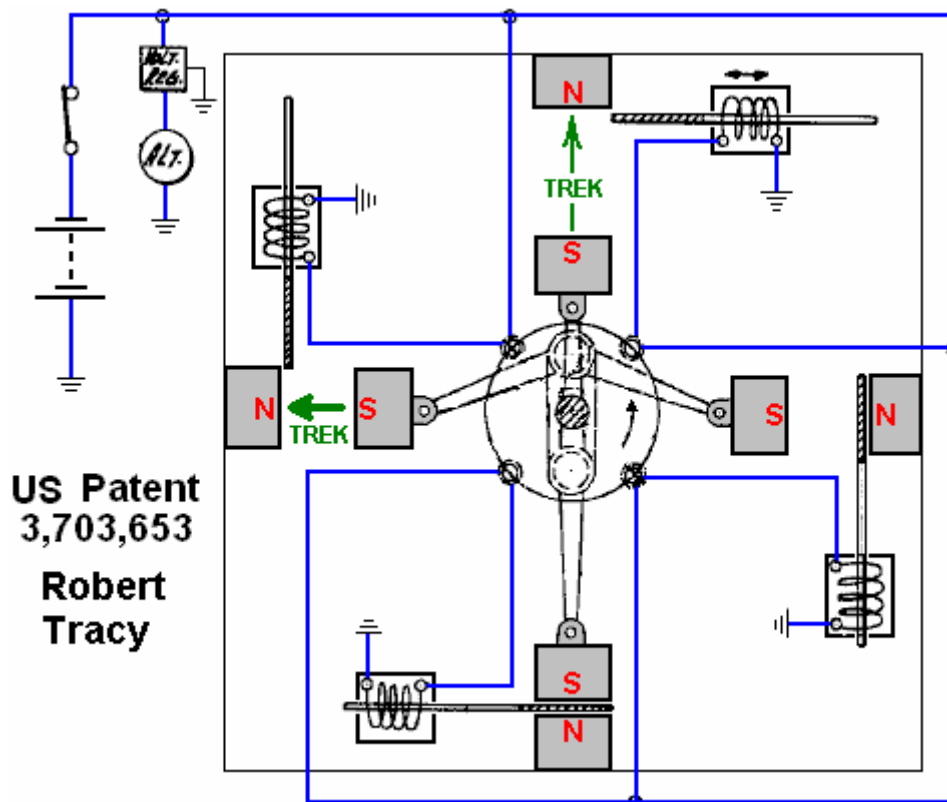
En de fysieke schikking van het apparaat is niet bijzonder ingewikkeld:



Dit is een octrooi dat is zeker de moeite waard lezen en overwegen, vooral omdat het niet een ingewikkeld presentatie van de kant van de auteurs, Harold Ewing, Russell Chapman en David Porter. Deze schijnbaar zeer effectief generator lijkt op dit moment over het hoofd worden gezien. Het lijkt duidelijk dat permanente magneet motoren zijn een volledig haalbare optie voor de home constructor en ze in staat aanzienlijke vermogens over lange perioden zijn, echter moet worden opgemerkt dat met behulp van magneten alleen motoren zijn notoir moeilijk operationeel te krijgen en terwijl het kan worden gedaan, motoren met bewegende afscherming of pulserende elektrische afscherming veel meer levensvatbaar is voor de eerste keer constructor-motoren zoals de Charles Flynn motor of de Stephen Kundel motor zijn.

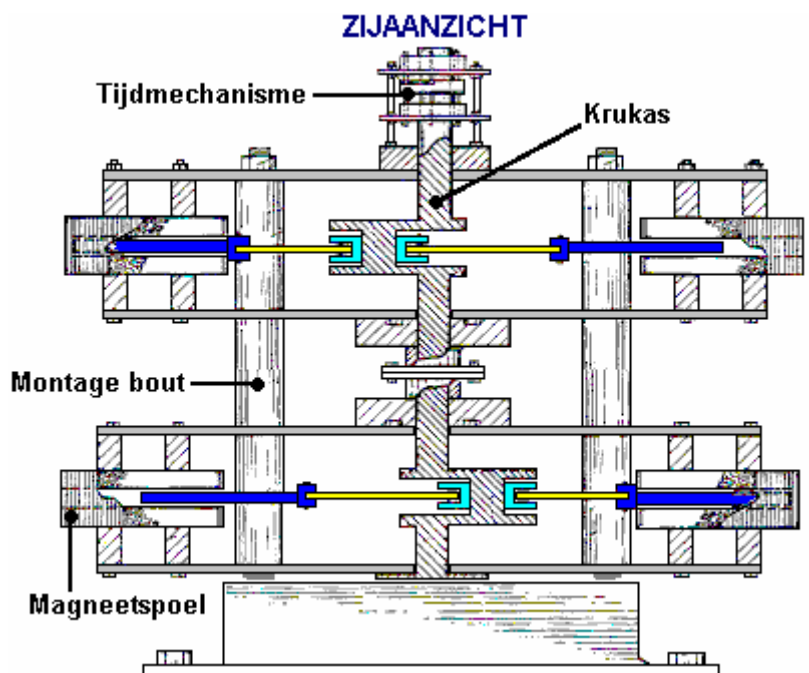
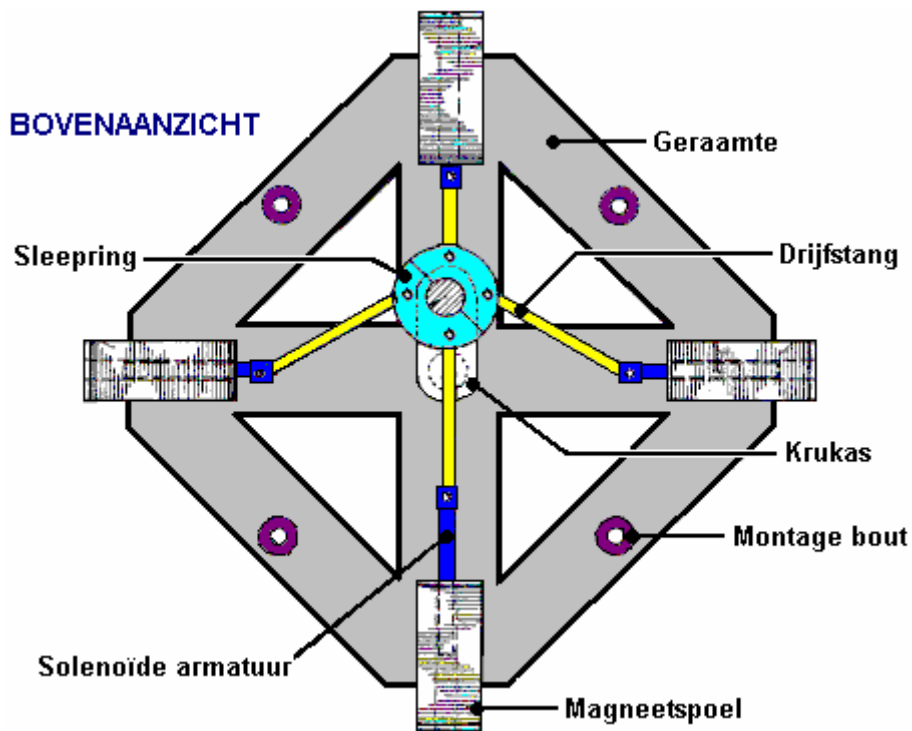
De "Carousel" Permanente Magneet Motor van Robert Tracy.

Sommige mensen hebben gekozen voor permanente magneet motoren waar het veld op het juiste moment is afgeschermd door een bewegend onderdeel van de motor. Robert Tracy kreeg ons Patent nummer 3,703,653 op 21 November 1972 voor een "vonkontsteking Motor met Motion conversie middelen". Zijn apparaat maakt gebruik van magnetische schilden geplaatst tussen paren van permanente magneten op het desbetreffende punt in de rotatie van de motoras:



De Elektromagneet Motor van Ben Teal.

Motoren van deze soort zijn geschikt voor aanzienlijke vermogen. In juni 1978 ontving de zeer eenvoudige motor, oorspronkelijk gebouwd door Ben Teal gebruik van hout als het belangrijkste bouw materiaal, ons Patent nummer 4,093,880. Hij vond dat, met behulp van zijn handen, hij kon niet stoppen de motoras draaien ondanks dat een zeer eenvoudige motor design:

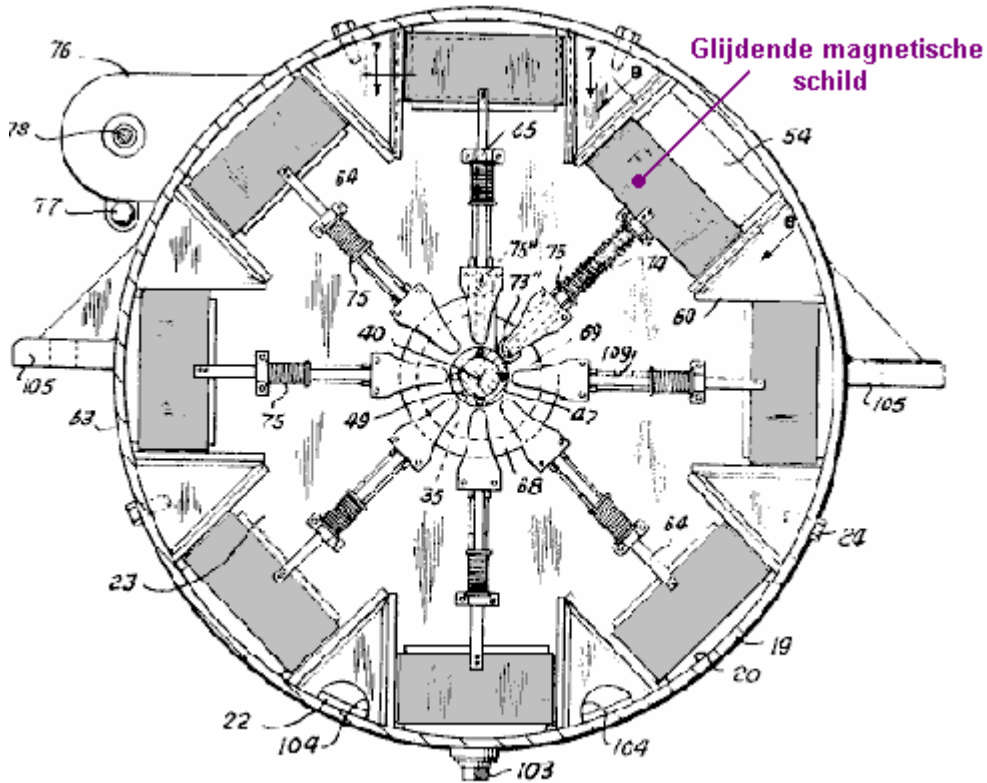


De motor bediening is zo eenvoudig mogelijk met slechts vier switches gemaakt van verend metalen, geduwd door een cam op de rotoras. Elke switch bevoegdheden slechts de elektromagneet wanneer het nodig heeft om te trekken en het wordt verbroken wanneer de trekken is voltooid. De resulterende motor is zeer krachtig en zeer eenvoudig. Extra macht kan worden gedaan door slechts een of meer extra lagen boven op elkaar stapelen. Het bovenstaande diagram toont twee lagen op elkaar gestapeld. Slechts een set van vier schakelopties en een cam is nodig maakt niet uit hoeveel lagen worden gebruikt, als de elektromagneten verticaal boven elkaar als ze Trek tegelijkertijd samen parallel zijn aangesloten.

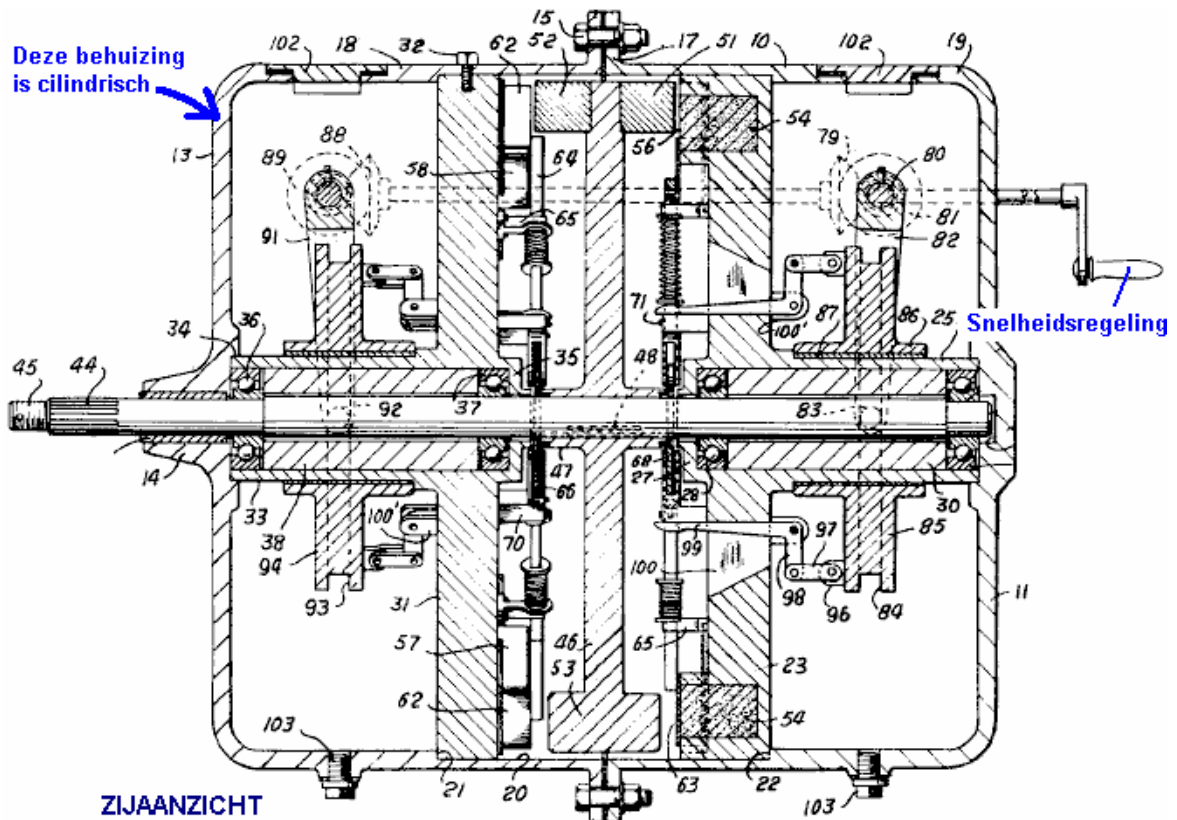
De kracht die geleverd door de Teal motor is een indicatie van de potentiële kracht van een permanente magneet motor die op een vrij gelijkaardige manier werkt door het bewegen van magnetische schilden om te krijgen een zuigercompressor beweging. Plaatsen van een weerstand en condensator over elke contactpersoon van de schakeloptie zowel onderdrukt vonken en voedt current terug naar de batterij wanneer de contactpersoon wordt geopend, en dit de levensduur van de batterij aanzienlijk verlengt.

De Jines Permanente Magneet Motor.

James E. Jines en James W. Jines werden toegekend ons Patent 3,469,130 op 23 September 1969 "Middelen voor Shielding en Unshielding permanente magneten en magnetische motoren" gebruik te maken van hetzelfde en dat is in het aanhangsel. Deze magneet motor ontwerp maakt gebruik van selectieve afscherming van de schijf magneten voor de productie van een continue kracht in één richting. Het heeft ook een mechanische regeling geleidelijk aanpassen de afscherming om aan te passen van de kracht van de motor.



EINDAANZICHT

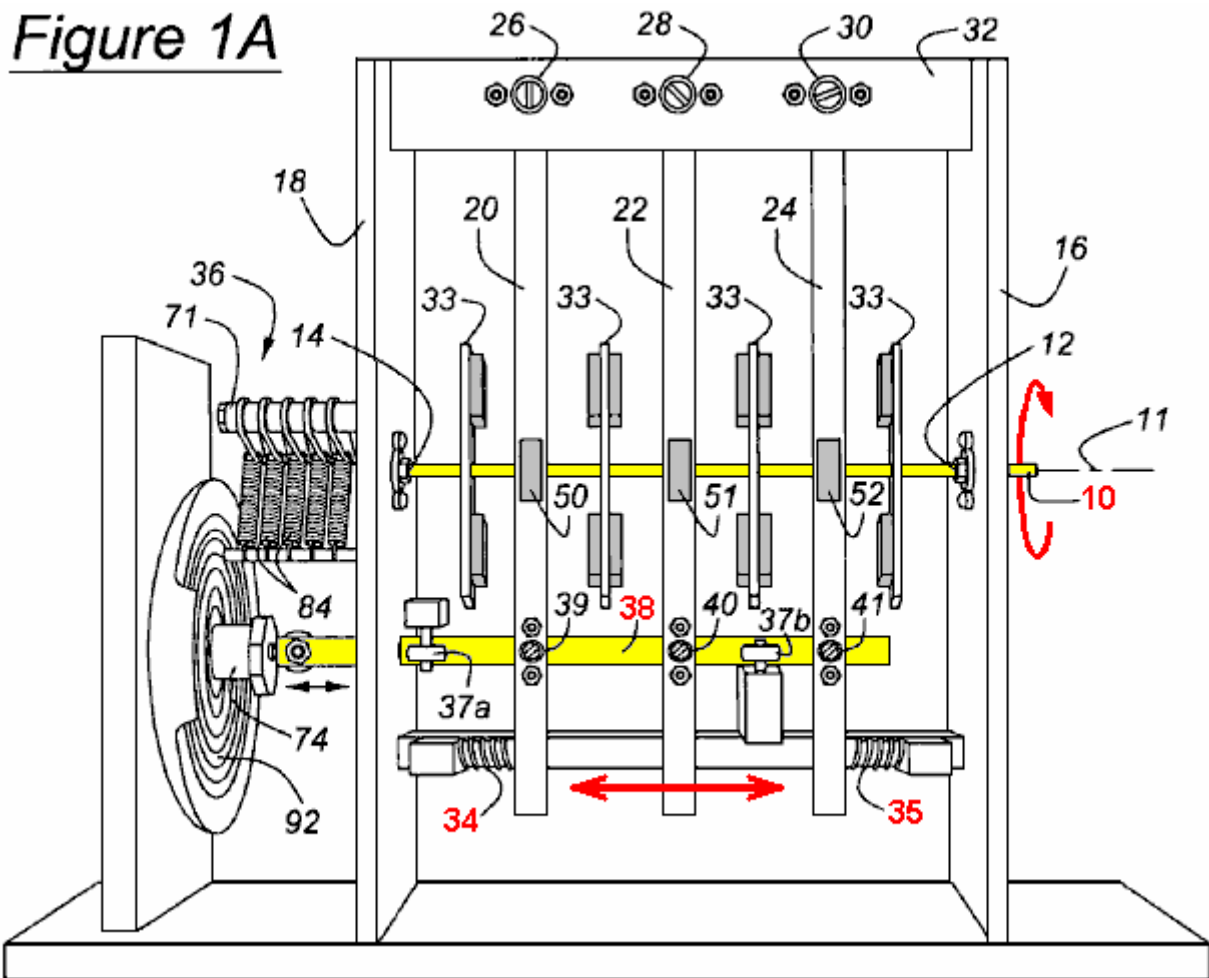


ZIJEAANZICHT

Dit is een zeer interessant ontwerp van magnetische motor, vooral omdat het niet oproept voor materialen die niet zijn verkrijgbaar bij vele leveranciers. Het heeft ook het voordeel van het niet nodig enige vorm van exact aanpassing of balancering van magnetische krachten om hem te gebruiken.

De Permanente Magneet Motor van Stephen Kundel.

De motor design van Stephen Kundel wordt weergegeven in het volledige detail in zijn octrooi die wordt weergegeven op pagina A - 968 van het aanhangsel. Het maakt gebruik van een eenvoudige oscillerende motie positie van de magneten "stator" zodat zij een continue rotatie kracht op de uitgaande as:



Hier, de gele arm gemarkeerd **38**, rotsen naar rechts en naar links, geduwd door een solenoïde spoel 74. Er is geen duidelijke reden waarom deze rockende motie niet kon worden bereikt door een mechanische koppeling verbonden met de roterende uitgaande as **10**. De drie armen **20**, **22** en **24**, wordt gedraaid op hun bovenste punten worden geduwd in een centrale positie door de veren, **34** en **35**. De magneten **50**, **51** en **52**, worden verplaatst door deze wapens, waardoor een continue rotatie van de aandrijf as output **10**. Het verkeer van deze magneten vermijdt de positie waar de magneten een punt van evenwicht en slot in één standpunt bereiken.

Figure 2

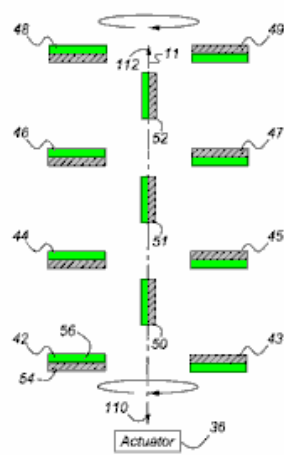
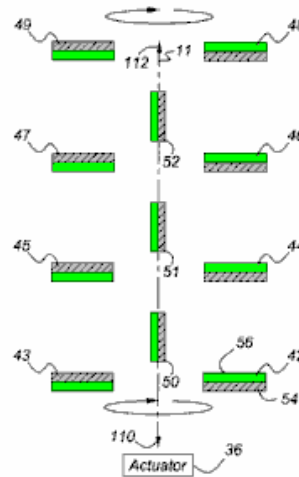


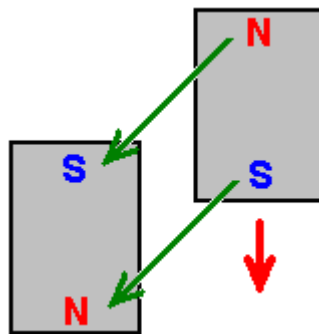
Figure 3



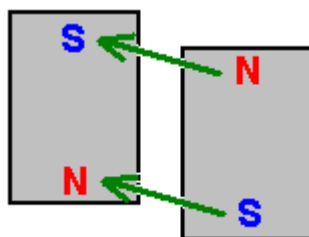
Figuren 2 en 3 tonen de positie van de magneten, met Figuur 3 positie die een punt in de uitgaande as rotatie die 180 graden (halve draai) verder dan de stand volgens figuur 2.

Andere, meer krachtige magneet regeling die kan worden gebruikt met dit ontwerp wordt in volledige octrooi in het aanhangsel.

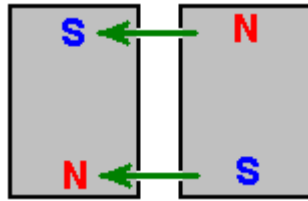
Dit ontwerp lijkt niet veel constructeurs aanspreken, ondanks het feit dat het moet een van de gemakkelijkste magneet motoren op te zetten en te werken. Het uitgangsvermogen niveau kan net zo groot als je wilt als extra lagen van magneten kan worden toegevoegd. De bediening is zeer eenvoudig en kan misschien beter zichtbaar als slechts een hefboom wordt beschouwd. De arm heeft slechts twee werkstanden. In een positie werkt op een set rotormagneten en in de tweede positie het werkt op een tweede set rotormagneten. Dus, zullen we kijken naar elke set op zijn beurt. Indien er twee magneten nabij elkaar, een gefixeerd en de andere vrij bewegen als deze:



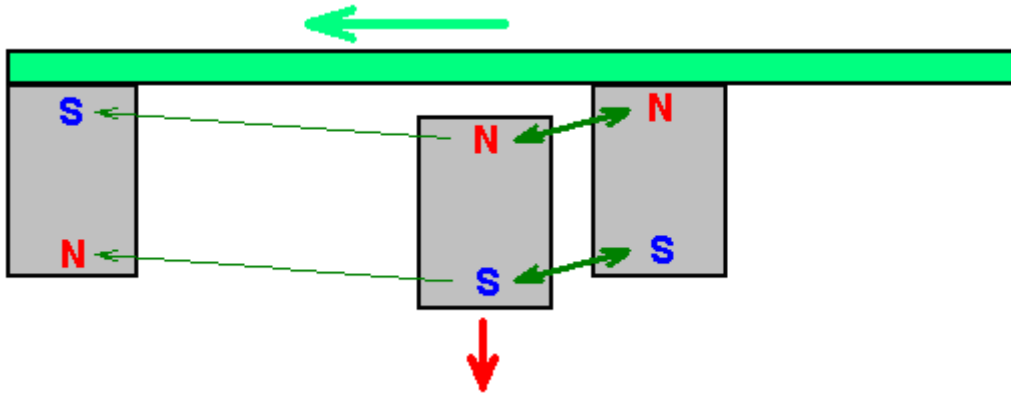
De magneten hebben een sterke aantrekkingskracht op elkaar als gevolg van de Noord-en Zuidpool trekken elkaar. Aangezien de twee zuidpool stoten elkaar af, de beweging van de naderende magneet niet direct aan de getoonde pijlen groene maar aanvankelijk in de richting van de rode pijl. Deze situatie gaat verder met de bewegende magneet nadert hij vaste magneet en de aantrekkingskracht tussen hen steeds sterker de hele tijd. Maar de situatie verandert onmiddellijk de bewegende magneet zijn dichtste punt bereikt aan de vaste magneet. Momentum begint om het te dragen verleden, maar op dat punt de richting van de trekkracht tussen de magneten begint zich te verzetten tegen de verdere beweging van de bewegende magneet:



Als de vaste magneet blijft in deze positie wordt de bewegende magneet kort oscilleren en direct tot stilstand tegenover het vaste magneet zo:



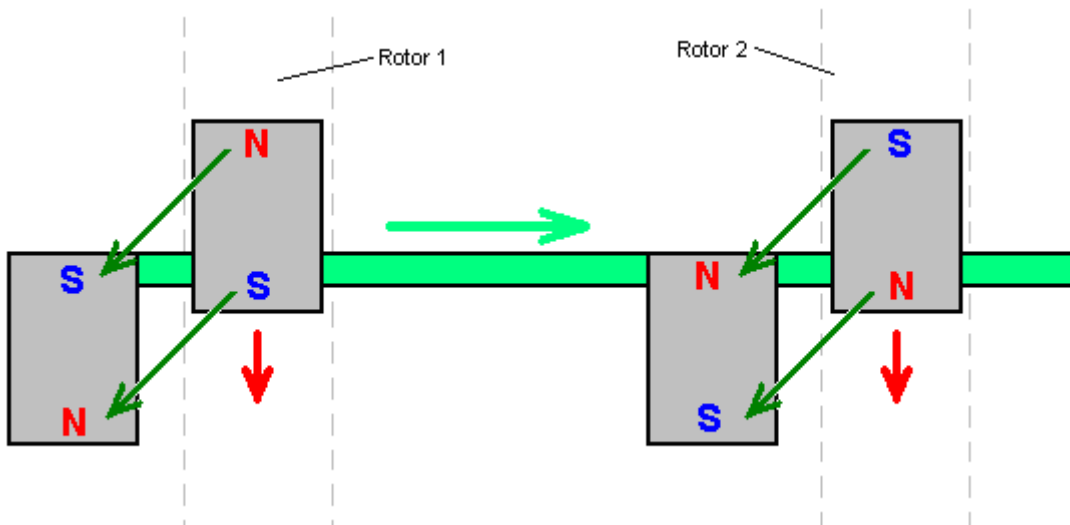
De aantrekkingskrachten tussen de twee magneten nu geheel horizontaal en er geen kracht op het beweegbare magneet veroorzaken bewegen. Dit is eenvoudig spullen, begrepen door iedereen die heeft onderzocht permanente magneten om te zien wat ze doen. Stephen Kundel is zich terdege bewust van deze, en hij beweegt de "vaste" magneet snel uit de weg voordat de omgekeerde richting pull vertraagt de bewegende magneet naar beneden. Hij beweegt de magneet zijwaarts en schuift een ander in de juiste positie als deze:



De nieuwe magneet is nu veel dichterbij de bewegende magneet en dus een veel grotere invloed. De polen van de magneet overeenkomt met de nieuwe polen van de bewegende magneet waardoor ze duwen elkaar sterk, een bewegende magneet verder in de richting deze zich verplaatst in de bewegende magneet beweegt zeer snel en dus komt uit het bereik van de vaste magneten zeer snel, waarna, de "vaste" magneten van de stator gaan weer in de oorspronkelijke positie waar zij op dezelfde wijze reageren op de volgende bewegende magneet bevestigd aan de rotor.

Deze zeer eenvoudige vereist slechts een kleine kracht zijdelings te statormagneten tussen hun twee standen, terwijl de kracht tussen de stator en de rotor magneten magneten kan hoog zijn, produceren aanzienlijke laten draaien om de as van de rotor schijven zijn bevestigd.

De efficiëntie van het systeem verder versterkt omdat wanneer de statormagneten zijn in de getoonde eerste positie, de tweede "vaste" magneet niet stil maar, werkt op de magneet van de volgende rotorschijf:



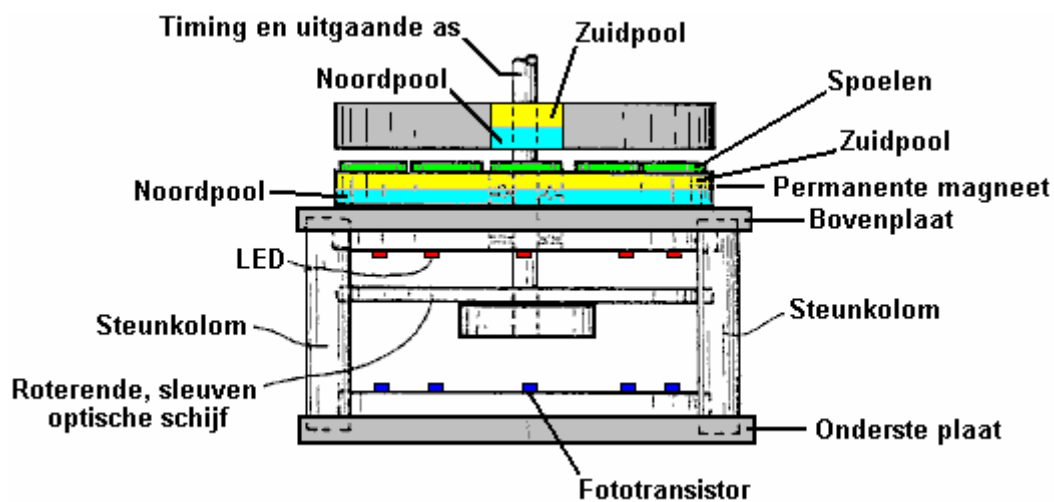
Hiervoor de magneten aan rotorschijf 2 moeten zo worden geplaatst dat de polen van het omgekeerde van de aan rotorschijf 1. Stephen maakt gebruik van een luidspreker te wiebelen de horizontale balk waarop de stator magneten zijn gemonteerd, heen en weer als een luidspreker heeft dat mechanisme al ingebouwd in het. De

permanente magneet motor van Don Kelly maakt ook gebruik van deze zeer eenvoudige idee van het verplaatsen van de stator magneten uit de weg op het juiste moment.

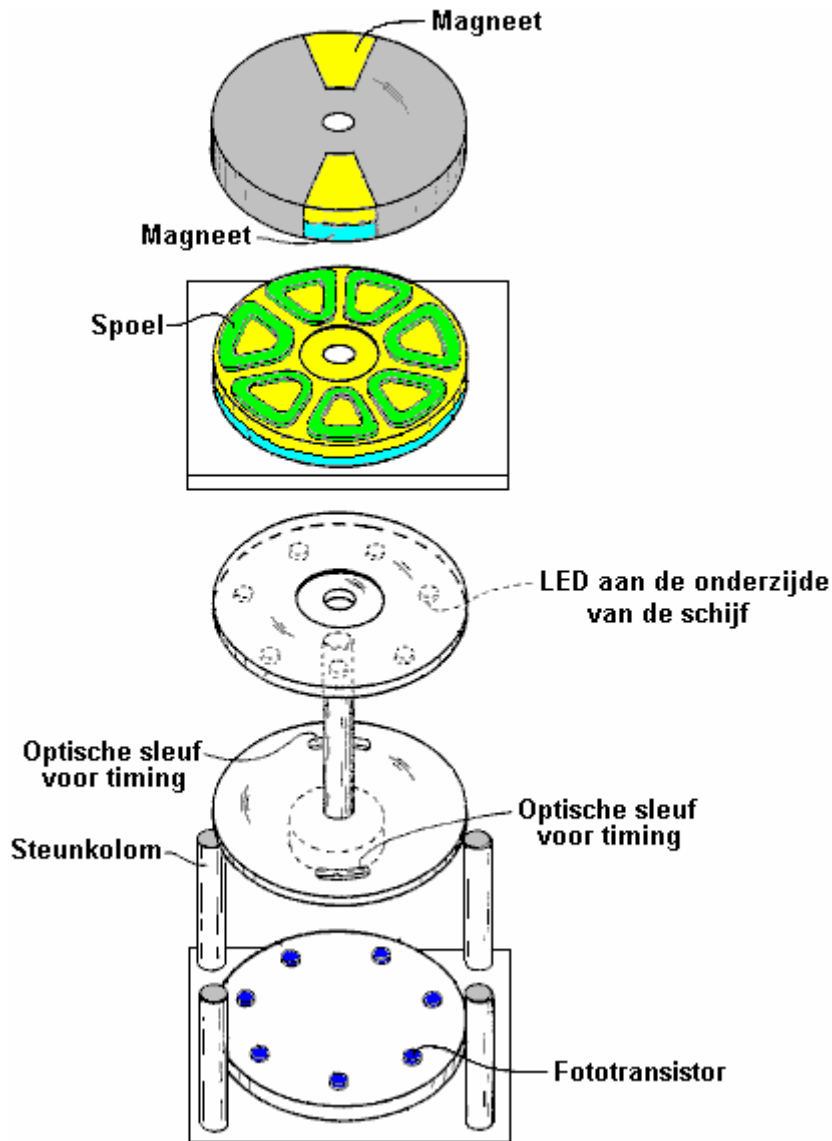
De Permanente Magneet Motor van Charles "Joe" Flynn.

Octrooi US 5,455,474 dd 3 oktober 1995 en volledig weergegeven in de bijlage, geeft de details van dit interessante design. Staat: "De uitvinding heeft betrekking op een werkwijze voor het produceren van nuttige energie met magneten als motor en is een belangrijke verbetering ten opzichte van bekende constructies en een die eenvoudiger te construeren kan worden om zelf te starten, is gemakkelijker op , en is minder waarschijnlijk om eruit te komen van de aanpassing. De huidige constructie is ook relatief makkelijk te controleren, is relatief stabiel en produceert een verbazingwekkende hoeveelheid van de output energie rekening houdend met de bron van het rijden energie die wordt gebruikt. De onderhavige constructie maakt gebruik van permanente magneten als de bron van energie, maar vertoont een nieuw middel om de magnetische interactie of koppeling tussen de magneet leden en op een wijze die relatief robuust, produceert een aanzienlijke hoeveelheid uitgangsvermogen en koppel en in een inrichting kan worden gebruikt om grote hoeveelheden energie. "

Het patent beschrijft meer dan een motor. De eerste is zo gezien vanaf de zijkant:

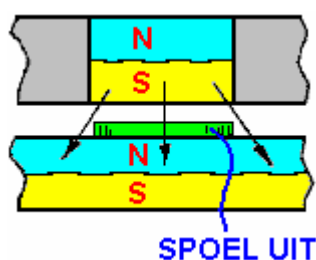


Een geëxplodeerde weergave ziet u de verschillende onderdelen duidelijk:

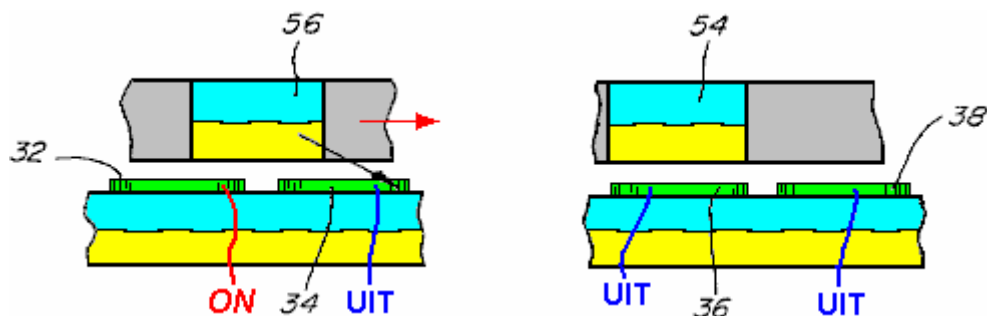


Deze constructie is relatief eenvoudig en nog de werking is krachtig. De macht wordt verzorgd door drie magneten, blauw gearceerd en geel weergegeven. De lagere magneet is in de vorm van een schijf met de Polen gerangschikt op de grote, ronde, platte gezichten. Dit is de stator magneet die niet wordt verplaatst. Boven het geplaatst is een schijf gemaakt van niet-magnetisch materiaal (grijs gearceerd) en die heeft twee magneten ingebed in het. Deze schijf is de rotor en is aangesloten op de centrale verticale as.

Normaal gesproken, de rotor zou niet draaien, maar tussen de twee schijven is er een ring van zeven spoelen die worden gebruikt voor de magnetische velden wijzigen en het produceren van krachtige rotatie. De bekrachtiging van van deze spoelen is zeer eenvoudig en het is gerangschikt door een lichtstraal van een van de lichtgevende dioden Ultra Violet schijnt door een sleuf van een optische-timing schijf aangesloten op de roterende schacht. De LED's en de foto-transistors zijn uitgelijnd met de centra van de zeven spoelen. De positie en breedte van de slotbedieningen welke foto-transistor wordt ingeschakeld en voor hoe lang het blijft aangedreven omhoog. Dit is een zeer nette en compacte regeling. Het werkelijk interessante deel van het ontwerp is hoe de spoelen de magnetische velden voor de productie van het vermogen van het apparaat wijzigen. De afdrukstand van de magneet Polen kan worden verwisseld, mits dit voor alle drie magneten gebeurt.



Hier wordt weergegeven, is de situatie wanneer een van de rotor magneten heeft gedraaid waar het is boven een van de rollen die niet nog omhoog wordt aangedreven. De Zuidpool van de rotor magneet wordt aangetrokken naar de Noordpool dat het hele bovenste gezicht van de stator magneet zoals blijkt uit de drie pijlen. Als een spanning wordt toegepast op de spoel, is dan deze magnetische koppeling verstoord en gewijzigd. Als een koppel wordt ontwikkeld als gevolg van de spoel wordt ingeschakeld, zal dan worden ontwikkeld aan weerszijden van de spanningsloze spoel. Als de spoel is niet ingeschakeld, dan zal er volledige aantrekkingskracht tussen de magneten en geen rotatie kracht zal worden geproduceerd. U zult opmerken dat er twee roterende magneten (een even getal) en zeven (een oneven nummer), spoelen zodat wanneer een van de rotor magneten hoger dan een spoel is, dan is de andere niet. Dit maar liefst van de twee posities is essentieel voor het genereren van glad, continue rotatie koppel en begint zonder enige nodig om de schacht handmatig draaien.

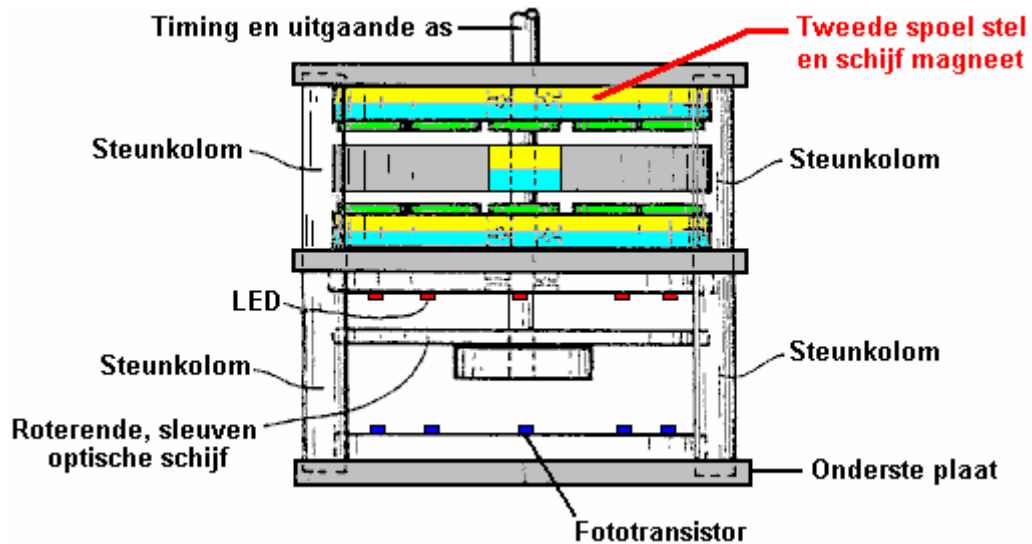


Het bovenstaande diagram toont een stuk aan beide zijden van de rotor schijf, om uit te leggen van de werking van de spoelen. Aan de linkerkant overlapt magneet 56 spoel 32 en spoel 34. Spoel 32 wordt gevoed omhoog en dit breekt de magnetische koppeling aan de linker kant voor magneet 56. Maar, spoel 34 is niet ingeschakeld, blijft de aantrekkingskracht tussen magneet 56 en de schijf magneet onder de rollen. Hoewel deze attractie op een neerwaartse hoek, creëert het een duw op de rotor, het rijden naar rechts, zoals blijkt uit de rode pijl.

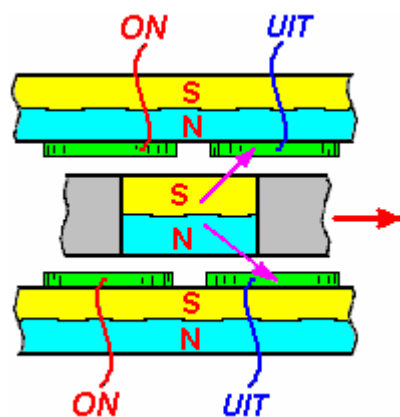
Terwijl dit gebeurt, wordt de situatie rond de andere kant van de rotor schijf, weergegeven aan de rechterkant. Hier, magneet 54 staat boven de spoel 36 en dat spoel is niet ingeschakeld, dus er geen resulterende station in beide richtingen - gewoon een neerwaartse trek op de rotor magneet, naar de stator magneet eronder is. De aangrenzende spoel 38 is ook niet ingeschakeld en heeft dus geen invloed op de draaihoek. Deze werkwijze is **zeer** dicht bij die van de motor ontwerp van Robert Adams beschreven in het volgende hoofdstuk. Het is belangrijk om te begrijpen dat deze werkwijze is niets zoals dat van de pulsers van de John Bedini waar de rotatie van een schijf wordt veroorzaakt door de elektroimpuls toegepast op een spoel maken een afkeer aan een rotor magneet stuwkracht. In plaats daarvan, hier, de spoel fungeert als een magnetische schild, voorzien van de minimale mogelijk macht om haar werk te doen. De spoel is in feite een schild dat geen bewegende delen heeft, en dus is een zeer slimme mechanisme voor het overwinnen van de tendens om de rotor magneten op de stator magneten vergrendelen en voorkomen van rotatie.

Op elk moment zijn zes van de zeven spoelen in dit ontwerp niet actief, dus in feite slechts één spoel wordt aangedreven. Dit is niet een grote huidige drain. Het is belangrijk om te begrijpen dat de kracht van deze motor wordt geleverd door de permanente magneten trekken ten opzichte van elkaar. Elk van de twee magneten van toepassing is een horizontale trekken op de rotor elke zevende van een bocht, dat wil zeggen, elke 51.1 graden in de rotatie. Aangezien de spoelen een ongelijk aantal is, krijgt de rotor een magnetische aantrekkingskracht elke 25.5 graden in de rotatie, eerst van een rotor magneet en vervolgens van de andere rotor magneet.

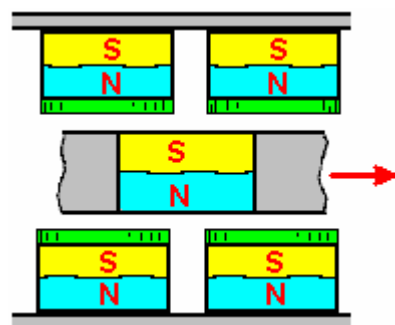
Het volgt dan, dat de kracht van de motor kan worden verhoogd door het toevoegen van meer magneten. De eerste stap in deze zoektocht naar meer macht is om toe te voegen een tweede schijf magneet en spoelen aan de andere kant van de rotor, zodat er een tweede trekken aan de magneet is. Dit heeft het extra voordeel dat het evenwicht tussen de naar beneden trekken van de eerste schijf magneet met een opwaartse trekken, een verbeterde en evenwichtige horizontale lijnen geven zoals hier wordt weergegeven:



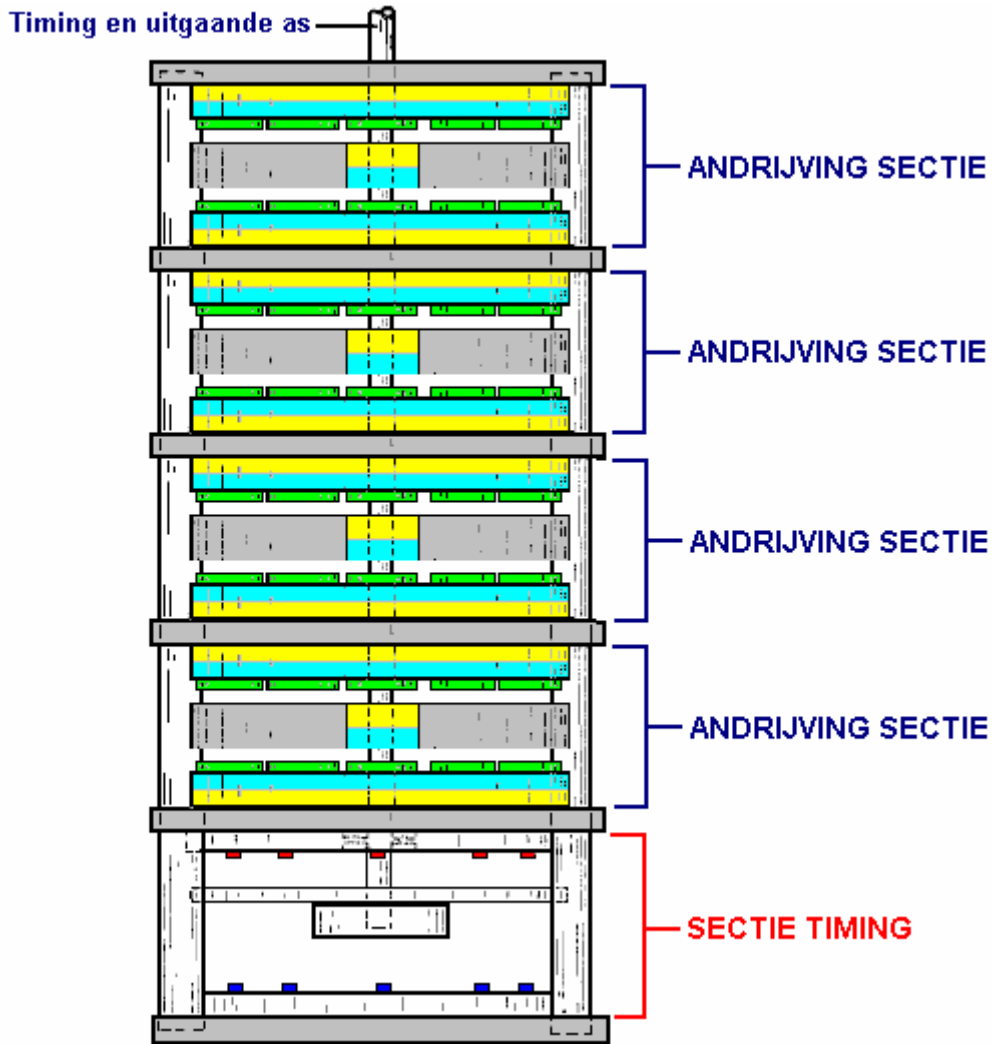
De spoel schakelen met de extra laag spoelen is hier:



Dit levert een grotere horizontale stuwkracht. Hoewel dit ontwerp gaat voor optimale prestaties, stel ik voor dat er een veel eenvoudiger vorm van constructie met een ring van standaard ronde neodymium magneten gebruikt kunnen worden in plaats van een grote Schijf magneet, en gewone cirkelvormige spoelen geplaatst op de top van de ronde magneten, en dit kunnen grote diameter rotoren worden gebouwd, de grotere diameter geven meer vermogen asvermogen:

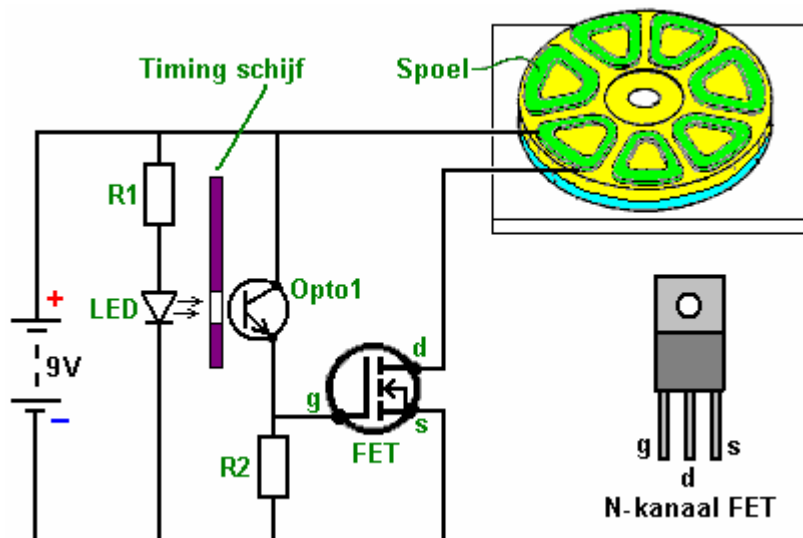


Om de kracht van de uitgaande as vergroten weer verder kunnen extra sets van magneten en spoelen worden toegevoegd zoals ze zijn:



Er zij aan herinnerd dat de timing sectie hierboven zou kunnen worden vervangen door een NE555 timer circuit dat een constante stroom van aan / uit-pulsen genereert. Wanneer deze pulsen worden toegevoerd aan de spoelen, de motor draait, zwoegen zich de hartslag. Dit geeft een directe snelheidsregeling voor de motor en het vermijden van de noodzaak voor de nauwkeurige positionering van de sleuven Schijf waarmee de LED's rechtstreeks schijnen op de fototransistors op het juiste moment. Als deze aanpak wordt genomen, wordt de timing gedeelte bovenstaande zou worden weggelaten.

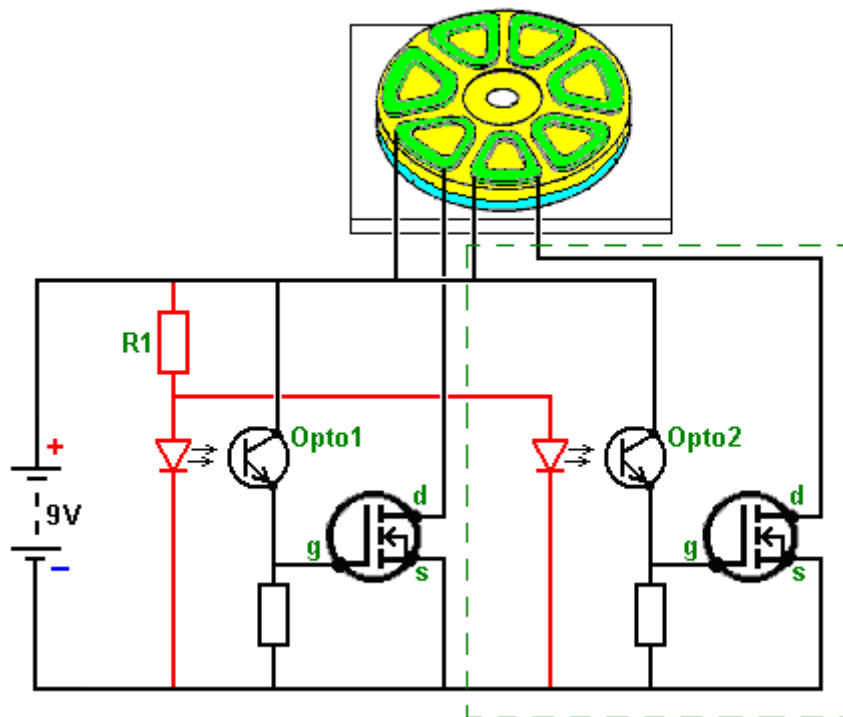
De schakeling die Charles opgegeven voor het aandrijven van de spoelen om de magnetische velden van de permanente magneten blok gebruikt N-kanal MOSFETs en is zeer eenvoudig. Hier is zijn circuit voor het aandrijven van een van de spoelen:



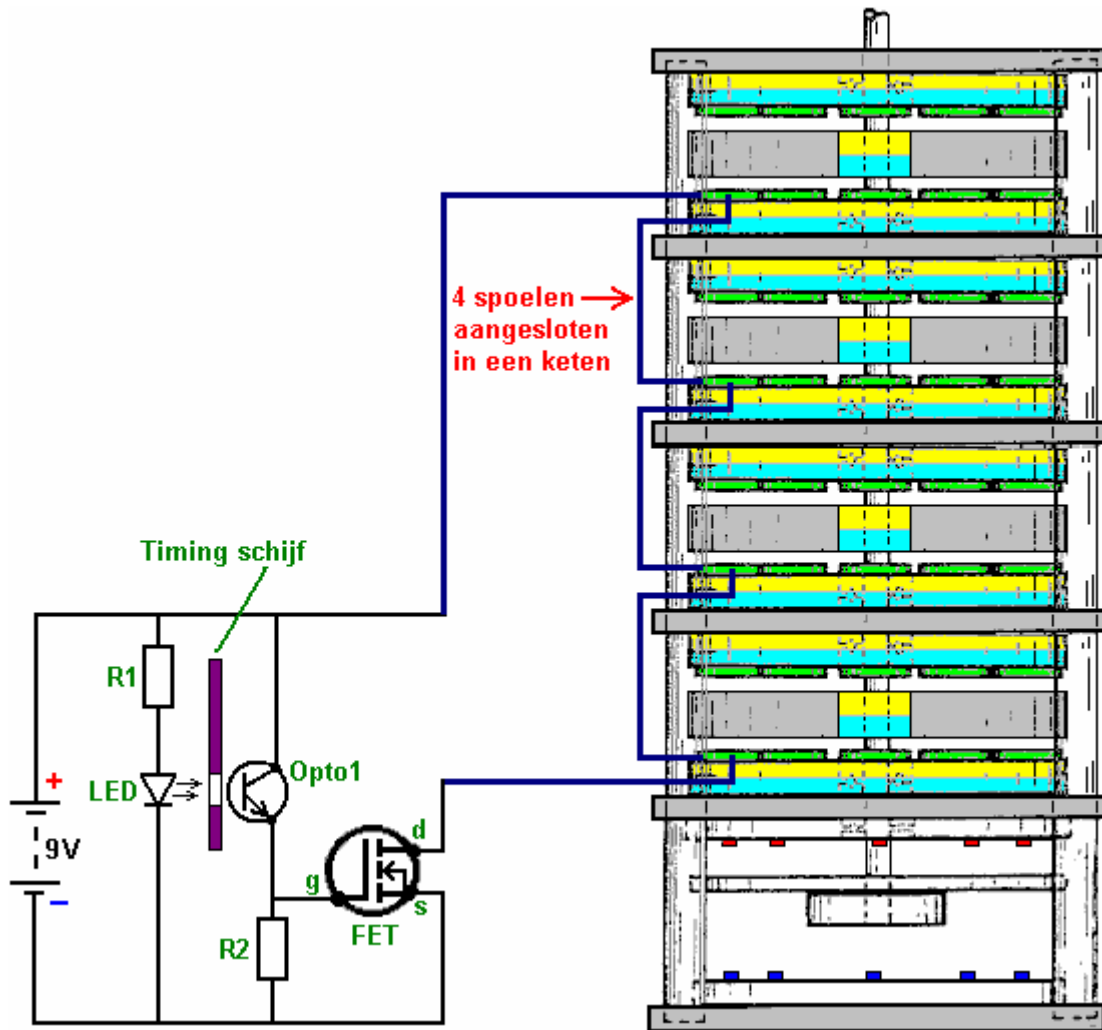
Vijf componenten worden gebruikt. De stroom door de spoel wordt bestuurd door een transistor. In dit geval is een veld-effecttransistor meestal een "FET". De meest voorkomende vorm van FET wordt gebruikt, namelijk een "N-channel" FET die het ruwe equivalent is aan een NPN transistor zoals beschreven in hoofdstuk 12. Een FET van dit type wordt uitgeschakeld wanneer de spanning op de "gate" (aangeduid met "g" in de afbeelding) is 2,5 volt of lager. Wordt ingeschakeld als de spanning op de gate is 4,5 volt of meer.

In deze schakeling willen we de FET in te schakelen wanneer de motor timing Schijf is in de juiste positie en uit zijn op alle andere tijden. Dit gebeurt door schijnt het licht van een Light-Emitting Diode of "LED" door een gat in de timing Schijf die meedraait met de as van de motor. Wanneer het gat tegenover de LED van de spoel die wordt ingeschakeld, licht schijnt door het gat en op een lichtgevoelige inrichting heeft Charles gekozen voor een lichtgevoelige transistor gebruiken, maar een lichtgevoelige weerstand zoals een ORP12 kan worden gebruikt. Wanneer het licht schijnt op de "Opto1" device in het schema, zijn weerstand drastisch daalt, waardoor de spanning op de gate van de FET en het inschakelen. Als de timing Schijf gat beweegt voorbij de LED wordt het licht afgesneden en de FET gate-spanning zakt, het inschakelen van de FET uit te schakelen. Deze opstelling zorgt ervoor dat de spoel van de motor worden ingeschakeld en uitgeschakeld op het juiste moment een krachtige rotatie van de motoras geven. In het circuit, de weerstand "R1" is er om ervoor te zorgen dat de stroom die door de LED niet buitensporig is. De weerstand "R2" een lage waarde vergeleken met de weerstand van "Opto1" wanneer er geen licht op valt, en dit heeft de gatespanning van de FET tot een lage waarde te zorgen dat de FET volledig is uitgeschakeld.

Zoals u kunt zien, dit is eigenlijk een heel eenvoudige schakeling. Echter, omdat een van deze systemen voor elke spoel (of elk paar spoelen als er een even aantal spoelen in dit deel van de motor) wordt het circuit in het octrooi ziet er ingewikkeld. Het is eigenlijk heel simpel. De weerstand "R1" wordt gebruikt om de stroom te beperken door alle gebruikte LEDs en niet slechts een LED. Je zou natuurlijk gebruik maken van een weerstand voor elke LED als je wilde. Het circuit voor de voeding van twee spoelen (en niet met de timing Schijf) ziet er als volgt:



Het deel binnen de groene stippellijn waarbij de identieke schakeling voor de tweede spoel. Deze toevoeging aan de schakeling voor elke spoel, op welk punt de motor klaar voor gebruik. Indien, zoals normaal is, verschillende lagen magneten worden gebruikt, is de spoelen boven elkaar worden verbonden in een keten zoals deze:



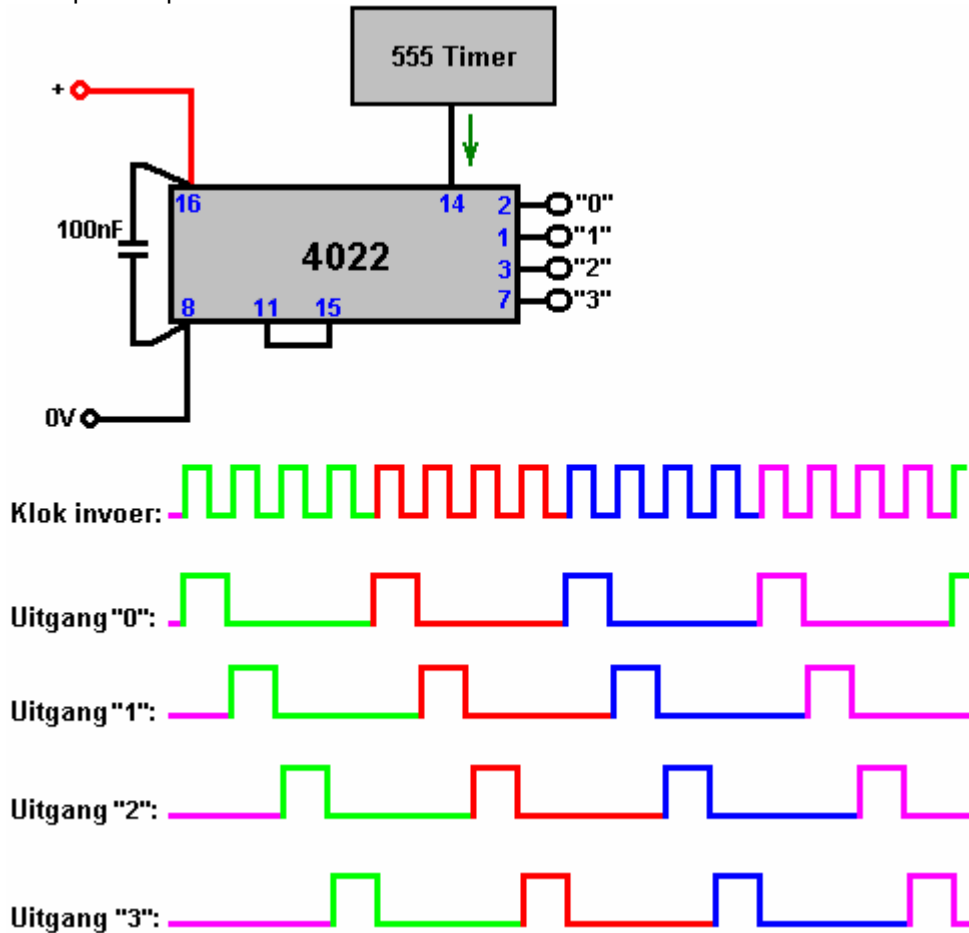
Verbinding maken met verschillende spoelen "in serie" (in een keten) als dit, vermindert het aantal elektronische onderdelen die nodig zijn en zorgt ervoor dat de pulsen aan elk van deze spoelen is op exact het zelfde moment. Als alternatief is het mogelijk om deze spoelen draad over elkaar "parallel", de keuze is in het algemeen bepaald door de weerstand van de spoelen. De patent tekening hierboven lijkt om aan te geven dat er een grote kloof tussen de LED's en de optische apparaten. Dit is waarschijnlijk niet het geval, zoals de meeste mensen kiezen zou om te houden van de kloof tussen de LED en het licht-afhankelijke apparaat zo klein mogelijk te houden, montage van hen zodat ze gewoon duidelijk van de timing schijf aan elke kant van het zijn.

Charles Flynn opmerkingen in dit octrooi, dat deze motor magneet voor vrijwel elk doel kan worden gebruikt wanneer een motor of een motor-station vereist is en waar de hoeveelheid energie beschikbaar of verlangd dat zij de drijvende kracht weinig aan nihil verschillen kan. Charles heeft van dit type motoren die kunnen draaien op zeer hoge snelheid - 20.000 rpm en met aanzienlijke koppel. Lagere snelheden kunnen ook worden geproduceerd, en de motor kan worden gemaakt te zijn dynamisme. Wegens de lage macht vereist voor bediening van het apparaat, is Charles erin geslaagd te bedienen van de motor met behulp van slechts een nine volt, off-the-shelf droge batterij.

Een toepassing die lijkt het meest geschikt zijn voor deze motor ontwerp is de Frenette kachel weergegeven in hoofdstuk 14. Met behulp van deze motor te rijden de schijfs binnen de kachel trommel zou produceren een kachel die lijkt te worden gedreven door gewoon een 9-volt batterij. Echter, dat is het uiterlijk, de realiteit is dat de kracht van deze motor van de permanente magneten en niet van de batterij komt. De huidige batterij wordt alleen gebruikt om te voorkomen dat het naar achteren trekken van de magneten en het wordt niet gebruikt om te rijden de motor.

Terwijl het gebruik van een timing InCD een zeer bevredigende regeling is, is het ook mogelijk om te gebruiken elektronische schakelingen in plaats van de mechanische timing-schijf, de opto-apparaten en de LED's. Wat hier nodig is is een apparaat dat produceert een reeks van pulsen van de spanning die kan worden gebruikt om te rijden de spanning van de poort van elke FET onder 2,5 volt naar meer dan 4.5 volt. Het lijkt alsof de bekende 555 timer chip zou worden aangepast aan deze taak en het zeker uit de 9-volt batterij draaien zou. Nochtans, hebben wij meer dan een set van spoelen die moeten worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld, indien wij zeggen, vier sets van spoelen om te rijden door je vier verschillende FET transistoren één na de ander, kunnen dan we een

"Verdeel-door- Acht" chip, zoals de 4022 chip gebruiken. Deze chip kan worden ingesteld om te delen door een getal van twee tot acht. Alles wat nodig is om te selecteren van het aantal te delen door, is een verbinding tussen twee van de pinnen op de chip.



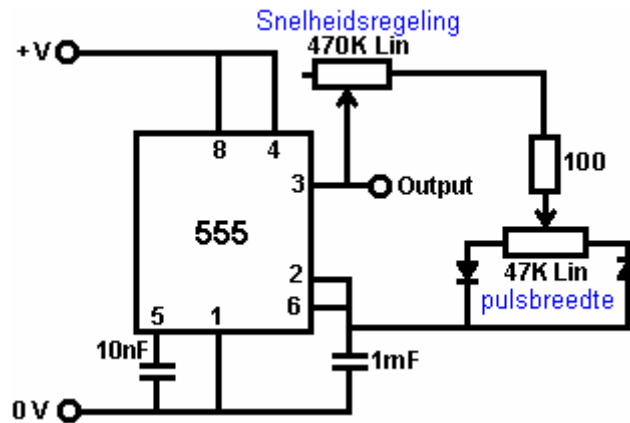
De uitgangsspanning op de pennen "0", "1", "2" en "3" hoog wordt na elkaar zoals in bovenstaand schema. Dus zou elk van deze uitgangen kunnen worden aangesloten op de FET poorten in die volgorde en de FETs zou krijgen ingeschakeld in dezelfde volgorde.

Met de chip 4022, de aansluitingen voor de snelheid van splitsing zijn:

- Voor 'Delen door 7' bediening, sluit pin 10 naar pin 15
- Voor 'Delen door 6' bediening, sluit pin 5 naar pin 15
- Voor 'Delen door 5' bediening, sluit pin 4 naar pin 15
- Voor 'Delen door 4' bediening, sluit pen 11 naar pin 15
- Voor 'delen door 3' operatie, pin 7 aansluiten op pin 15
- Voor 'delen door 2' operatie, sluit pin 3 naar pin 15

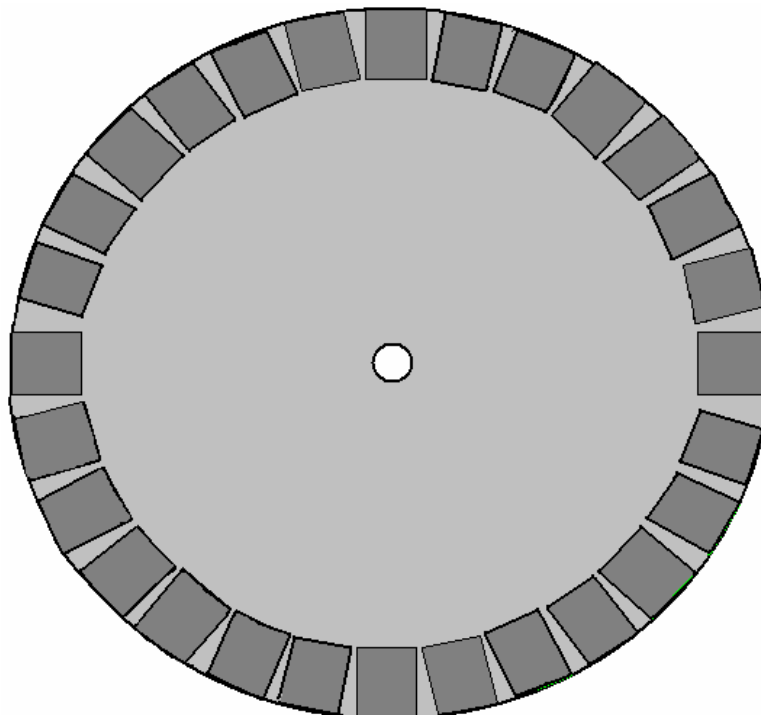
Bij het gebruik van een circuit als dit, is de hartslag van de 555 chip ingesteld op een zeer lage waarde, zoals een halve seconde, zodat de motor as kan aan de slag. Zodra het wordt bewegen, de hartslag wordt geleidelijk verhoogd tot de motor versnellen. Een voordeel van deze methode is dat het toerental toelaat, en de motor werd gebruikt om een Frenette verwarming, wordt de snelheidsregeling zullen fungeren als temperatuurregeling voor de verwarming.

Een mogelijke 555 chip circuit zou kunnen zijn:



Omdat hiermee de snelheid te regelen en wanneer de gewenste snelheid is bereikt, kan de pulsbreedte dan worden ingesteld op de minimum stroom aan deze snelheid blijven. Er zijn natuurlijk vele andere geschikte circuits die zou kunnen in plaats van dit een en hoofdstuk 12 worden gebruikt vult u in op een aantal van hen, alsook uit te leggen hoe schakelingen werken en hoe ze te bouwen.

Als het zo gebeurt het dat het moeilijk is om geschikte ronde magneten te vinden met de polen op tegenoverliggende vlakken, dan stel ik voor dat het mogelijk moet zijn om standaard rechthoekige magneten te gebruiken tijdens en rechthoekige spoelen zoals hier te zien:



En terwijl deze regeling is niet zo efficiënt als een magnetisch cirkelvormige magneet, heeft het het gemak van de constructie mogelijk van een rotor van elke gewenste grootte. Idealiter tegenstelling tot de stator bovenstaande moet er een oneven aantal magneten, of anders een oneven aantal windingen. Als alternatief kan de rotor zodat een oneven aantal magneten mogelijk te maken zelfstartend. Maar dient te worden opgemerkt dat indien de motor wordt aangedreven door een elektronische pulsen systeem, dan is het veel eenvoudiger om een even aantal magneten op de stator hebben en de motor met de hand bewegen start. Dit is omdat met een oneven aantal statormagneten de optische sensoren niet precies tegenover elkaar dus niet samen vuren. Met een even aantal statormagneten kunnen de spoelen die 180 graden bedraad samen als ze brand op exact hetzelfde moment. De sleuven optische timing Schijf de sleuven precies tegenover elkaar en aan de breedte van de rotormagneten, maar de spoelen (bijna) tegenover elkaar niet en uitgeschakeld op dezelfde tijd, hoewel de elektrische bogen waarschijnlijk overlappen een deel van hun werking. Dit kan worden opgevangen door een elektronisch monostabiele vertraging voor de rol aan de andere kant van de Schijf.

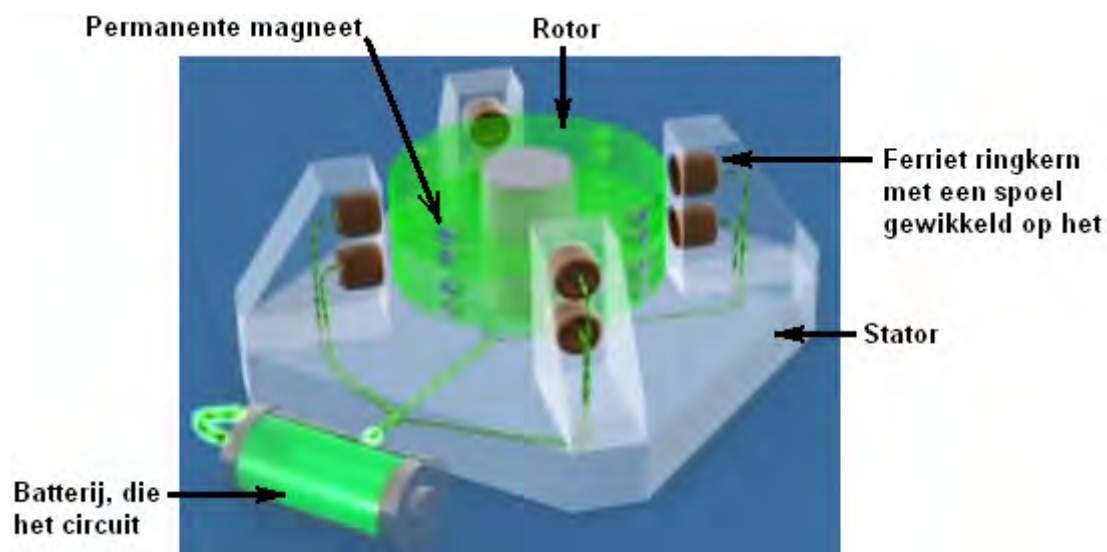
Het doel van elke spoel is gewoon en net, af aan het magnetische veld van de permanente magneet eronder. Het magnetische veld door de spoel is afhankelijk van de stroom in de spoel, het aantal windingen in de spoel en het gebied van de spoel. De stroom is afhankelijk van de diameter van de draad en het voltage toegepast. Het is

waarschijnlijk nodig om slechts een magneet monteren op de stator en experimenteren met de spoel tot uw huidige schijf en spoel kan de rotor vrij kan draaien. Ongeacht de spoel resultaat moet ok voor alle magneten hoewel deze kan variëren in sterkte wat.

De magnetische apparaten van Steorn.

Het Ierse bedrijf Steorn hebben een systeem dat is bijna identiek aan de Charles Flynn magneetmotor zojuist beschreven. Ze noemen hun apparaat "Orbo" en de werking ervan is vrij veel het zelfde. Het voorslot door Steorn is dat ze een zeer slimme magnetische masking systeem met behulp van ferriet ringkernen gewonden met een koperdraad spoel bedacht. Dit is een gladde werkwijze voor het schakelen magnetische aantrekking en uitschakelen. Wanneer de spoel voldoende stroom draagt die het genereert een cirkelvormig magnetisch veld spiraalsgewijs rond de torus en niet naar buiten de torus. Dit veld heeft geen attractie voor buiten magneten. Het maakt geen verschil of de richting van de stroom door de spoel omgekeerd omdat de resulterende magnetische veld net draait rond de torus in de tegenovergestelde richting en voert dezelfde magnetische blokkering van het ferriet ring die de torus vormt. Als geen stroom loopt, dan de koperdraad niet blokkeren de invloed van de ferriet ring en de permanente magneten op de rotor sterk aangetrokken, waardoor de rotor te draaien.

Op hun website www.steorn.com, Steorn illustreren hun ontwerp als dit:



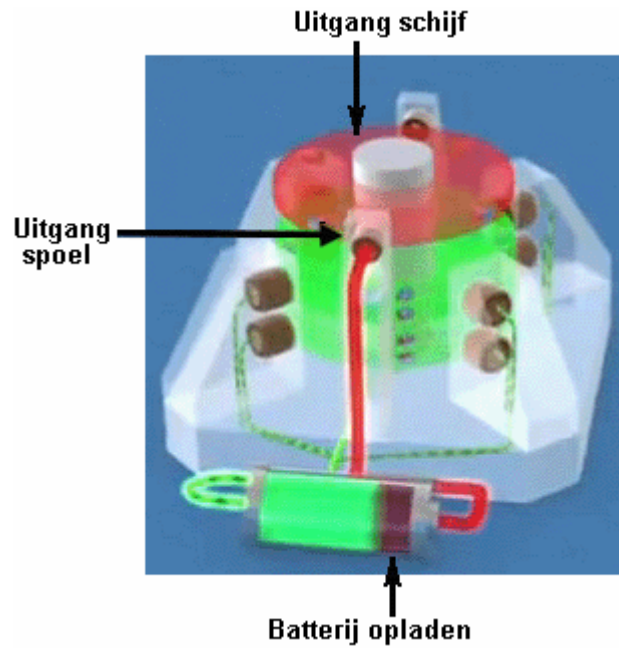
In deze uitvoering zijn acht ferrietringen aangebracht op de stator in vier locaties negentig graden uit elkaar. Deze zijn omwonden met koperdraad spoelen die kunnen worden aangedreven door een batterij, via een tijdmechanisme. De rotor heeft daarin ingebed acht paar kleine permanente magneten ook negentig graden uit elkaar.

Op precies dezelfde wijze als de motor Adams beschreven in hoofdstuk 2, wordt de stroom door de spoelen op het minimum niveau waarop de rotor vrij draaien. Het tijdmechanisme wordt vervolgens in de motor en de rotor gegeven spin. De rotor magneten worden sterk aangetrokken tot de bijbehorende ferriet ringen gemonteerd op de stator berichten en dit versnelt de rotor.

Als geen stroom door de spoelen, dan zal de rotor heen en weer oscilleren gedurende korte tijd voordat zij met de magneten rusten zo dicht bij de ferrietringen mogelijk. Om dit te voorkomen, de timing circuit detecteert wanneer de magneten bij de ferrietringen, en geeft dat minimale stroom door de spoelen, het vangen van de ringen in een magnetisch veld dat geen effect op de rotor magneten heeft. De impuls van de rotor veroorzaakt het draaien op langs de stator ringen naar een positie waar de magneten dicht bij de volgende ringen dan zijn met die waaraan ze zijn gepasseerd, waarna de stroom afgesneden en de magnetische aantrekkingskracht uit op de ferriet ringen terug. Dit is identiek aan een werking van de motor Adams.

De volgende stap is identiek aan die van de motor Adams, namelijk het toevoegen van bepaalde spoelen zetten sommige uitgegaan van het roterende magnetische energie in elektrische energie, hetzij de een accu of andere apparatuur stroom of beide laden.

De inrichting hiervoor gebruikt Steorn is een extra Schijf, die permanente magneten aan de rotor en positionering draadspiraalen tegenover de magneten zoals normaal is voor een generator. Steorn ervoor kiezen om de resulterende energie opladen van de batterij weer te tonen:

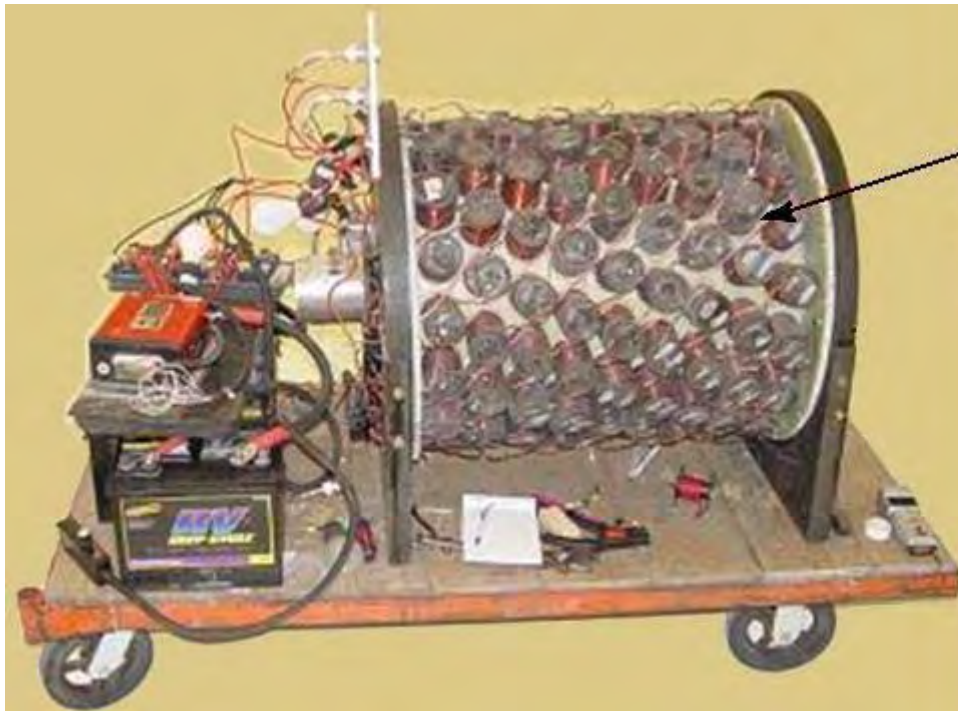


Video presentaties over deze stijl van motor / generator zijn op:
<http://www.youtube.com/watch?v=AXamGLyRkt8&NR=1>
<http://www.youtube.com/watch?v=rg3rLqYMzN4&feature=related> and
<http://jnaudin.free.fr/steorn/indexen.htm>

We hebben de neiging om van deze stijl van magneet-aangedreven motor denken als low-power. Dit is waarschijnlijk omdat het vaak het geval dat de demonstratie getoond proof-of-principle implementaties zijn kleine apparaten. Deze motoren kunnen zeer krachtig en de hier getoonde, ontworpen en gebouwd door de heer Sung van China heeft een uitgangsvermogen van 20 kilowatt of zeventwintig pk:



En een model dat een grotere diameter en ongeveer 144 magneten heeft een gerapporteerde vermogen van 225 pk:

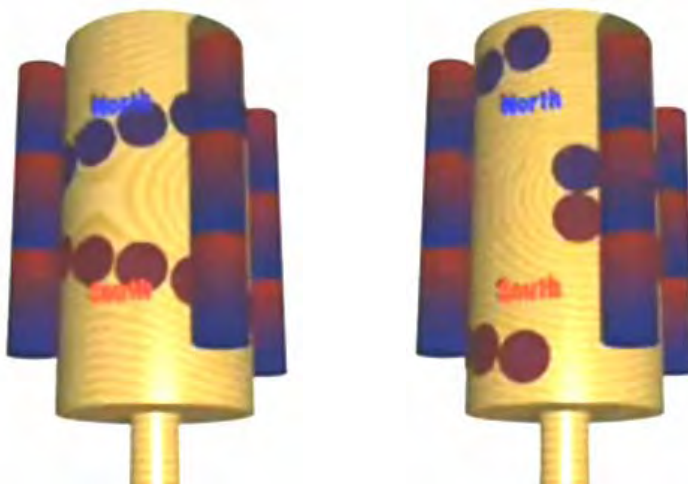


Elektromagneten (kan ook fungeren als uitgangsvermogen spoelen)

U zult merken dat elke ring van magneten verder wordt gepositioneerd rond de rand van de cilinder zorgt voor een krachtige pulsen van 64 magneten elk 22,5 graden rotatie, dus het is geen wonder dat de motor aanzienlijke asvermogen heeft. Een deel van de spoelen kan worden geschakeld aan de macht te verzamelen, indien de arbeidsomstandigheden niet nodig de volledige as uitgangsvermogen, het opladen van de aandrijfaccu. De roterende binnencilinder is permanente magneten aangebracht op het.

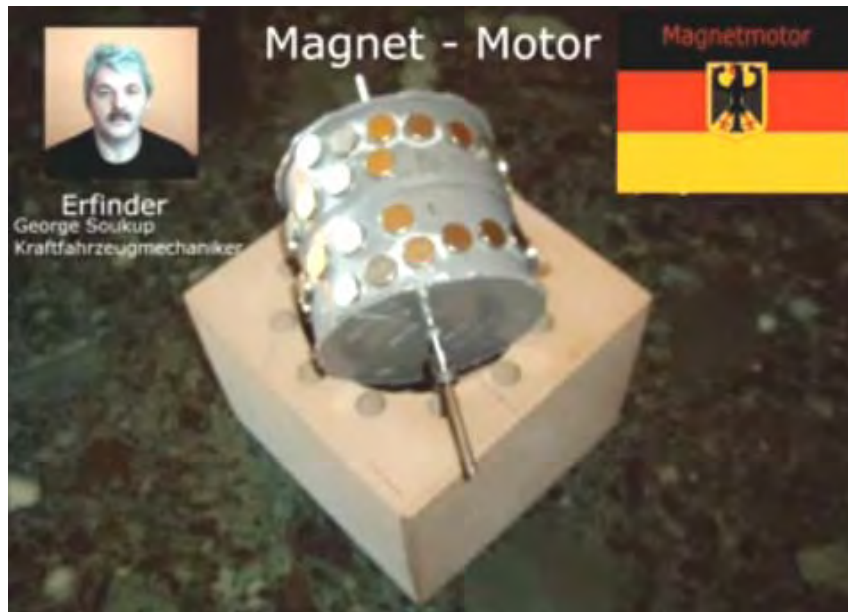
De Permanente Magneet Motor van George Soukup.

Vroeger was er een video op het web te zijn, met een magneet motor gebouwd op de "V"-stijl van de magneet plaatsen die twee sets van permanente magneten afstand van elkaar als dit heeft:



Deze stijl van magneet regeling (Noord-magneten in blauw weergegeven en Zuid in het rood) heeft een vergrendeling punt waar de overschakeling van grote afstand te smalle ruimte optreedt en dit zorgt ervoor dat de rotatie te stoppen.

De uitvoering in deze video heeft de V magneten niet breder afstand van elkaar zoals ze zijn:



De conus is minder uitgesproken met een inwendige spleet ongeveer vier keer groter dan de afstand tot de buitenste ring. Ook blijkt dat de laatste binnenste magneet meer ruimte rondom de trommel dan de resterende ring van magneten heeft.

De behuizing is zeer eenvoudig uit, met een gelijkmatig verdeelde ring van twaalf gaatjes lange magneten nemen afwisselend noord en zuid gemagnetiseerde gebieden langs hun lengte. U zult merken van de foto's, dat George holt op te nemen tot twaalf stapels statormagneten heeft, hoewel hij alleen gebruik maakt van alle vijf van hen voor zijn demonstraties.



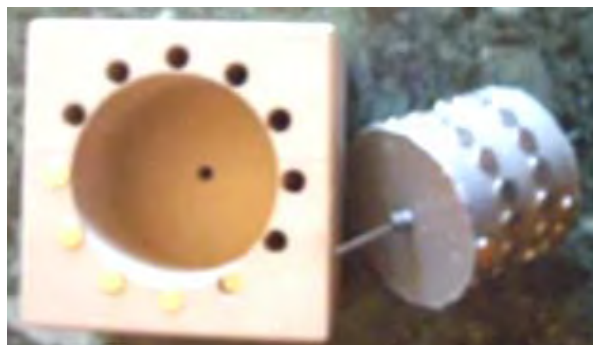
De behuizing heeft veel vrije ruimte voor de trommel en magneten. De achterste as lager ligt net aan de achterkant van de behuizing:



De voorzijde heeft twee vellen van acryl, een aan de insert magneten op zijn plaats houden en een om de as van de voorste lager ondersteuning te bieden:



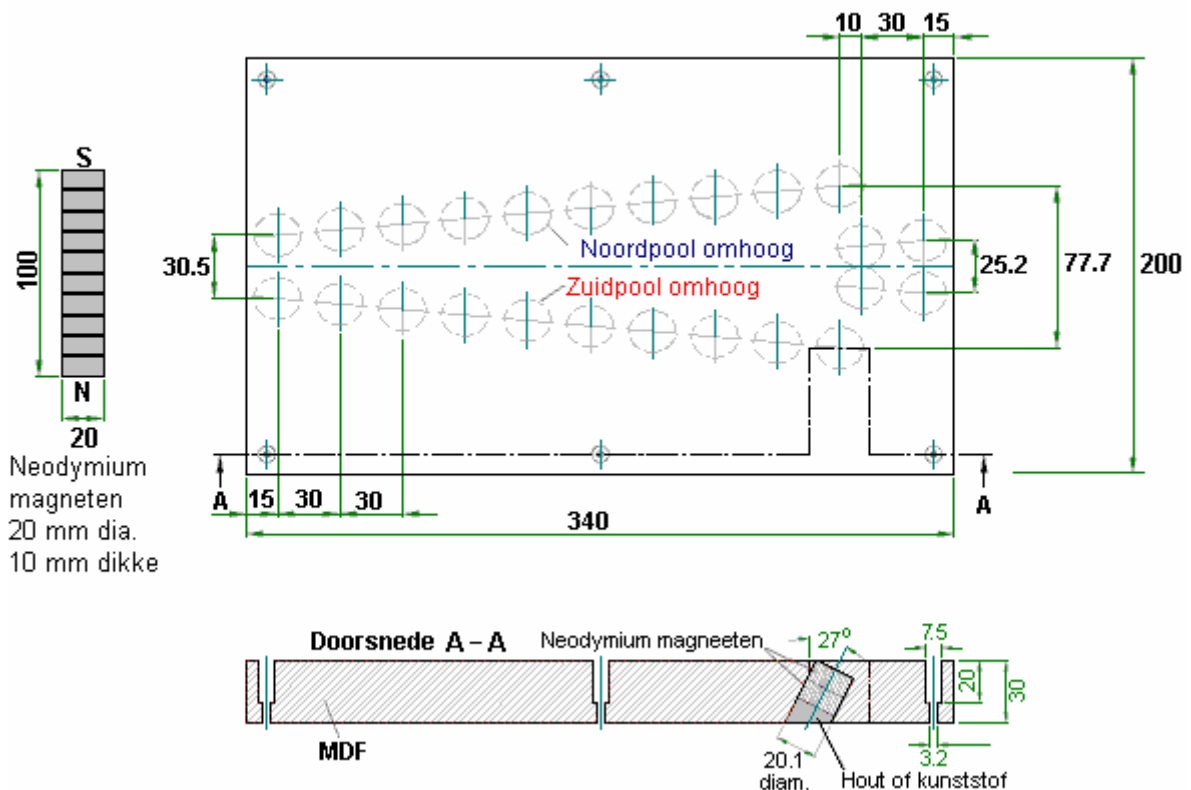
Aangezien er geen commentaar bij de video is het een beetje moeilijk op te pikken alle details, maar het lijkt erop dat de positionering statormagneten kan de motor het overwinnen van de normale knelpunt van de typische V-motor regeling. De video toont verschillende regelingen, waaronder de niet-symmetrische groepering hier, waar vier of vijf opeenvolgende magneten worden gebruikt en de resterende slots leeg:



De Permanente Magneet Motor van Dietmar Hohl.

Wilt u een eenvoudige motor van dit type te maken, dan is de informatie die door Dietmar Hohl, doorgegeven aan mij door Jes Ascanius van Denemarken, laat je zien hoe. Hij gebruikt 20 mm diameter ronde magneten 10 mm dik, gestapeld in paren in de stator van deze layout:

Permanente Magneet V-Accelerator veld ontwerp door Dietmar Hohl 6 April 2007

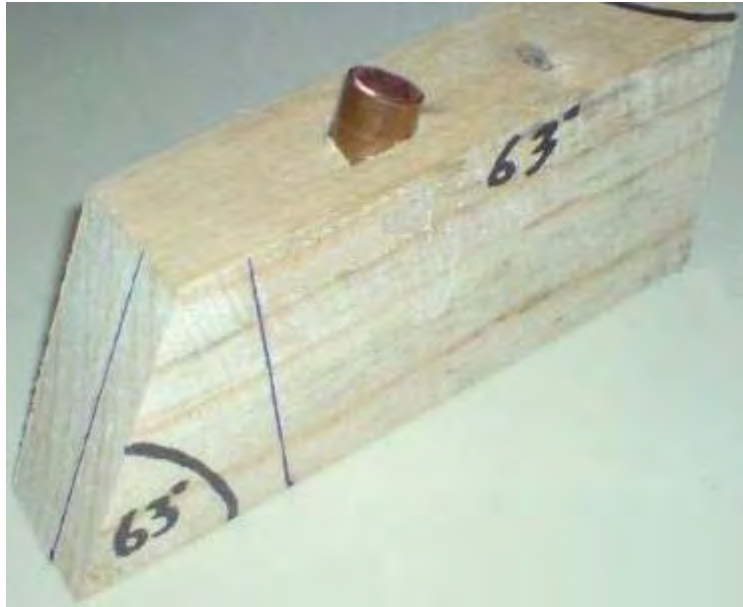


Dit blijkt uit een magnetische poort arrangement gebouwd op een vlak stuk van Medium-Density Fibreboard 30 mm dik. De gaten in het zijn 20,1 mm in diameter en zijn zo geplaatst dat twee 10 mm dikke magneten elkaar gestapeld nemen. De gaten worden geboord onder een hoek van 63 graden met de horizontaal of 27 graden ten opzichte van de verticale, hoe je het liever denken. Aan de ene kant van het bord, zijn de geplaatste magneten hun Noord-palen naar boven, terwijl aan de andere kant van het bord, de magneten zijn geplaatst met hun zuidpool naar boven. Dietmar toont zes gaten voor bouten of schroeven te nemen om het stuk van MDF te bevestigen aan een groter bord of tafel. Deze maken geen deel van het magnetische systeem en kan worden weggelaten. Een video van een versie van het in actie is te vinden op <http://www.free-energy-info.com/Vtrack.mpg>.

De poort functioneert door het veroorzaken van een stapel van tien van de magneten te rollen langs de V-vormige en soepel door kan de verbinding met de volgende reeks V-geplaatste magneten. Er kan zo veel van deze V-sets als je wilt en de magneet stack nog steeds blijven draaien. Dit is een van de weinige magnetische gate ontwerpen die zich aanpast aan de werking trommel motor een rotor.

De magneten zijn onder een hoek om de magnetische velden gebruiken de rand van de magneten. Ze worden gestapeld in paren om hun vermogen te verhogen. De kracht van de motor afhankelijk van de sterkte van de magneet, hoe dicht de statormagneet stacks de VF-track magneten en het aantal stapels statormagnetten. Als u besluit om een van deze motoren te bouwen, dan is het aanbevolen dat u dingen makkelijker te maken voor jezelf door het houden van de kromming laag, met drie of vier van de Vs. Met de afmetingen die door Dietmar, een 2-V trommel zou 216,5 mm diameter, zou een 3-V trommel een 325 mm diameter en een 4-V trommel een diameter van 433 mm en de dimensies zijn de 30 mm die de strip magneten bezit, zodat de trommel diameters 30 mm minder in elk geval.

Het maken van de trommel motor, is het mogelijk om een flexibel materiaal om de magneten houden. Hierdoor kan de strip worden aangelegd vlak terwijl de gaten worden geboord en vervolgens aan de buitenzijde van een trommel met een starre 60 mm kleinere diameter dan de bovengenoemde. Jes Acanius Denemarken laat zien hoe een mal kan worden om het boren van gaten gemakkelijker:



Deze heeft een lengte van koperen buis ingevoegd op de juiste hoek, om de boorkop te richten op de vereiste exacte hoek. Deze motor is met succes gerepliceerd door Jes Ascanius van Denemarken die vroeger 10 mm magneten die waren bij de hand, en opnieuw met vierkante magneten die werden gedruwd in ronde gaten en zelfs niet onder een hoek in deze proof-of-concept implementatie die slechts een uur duurde om bouwen met behulp van afvalmateriaal bij de hand, en die werkte niet:

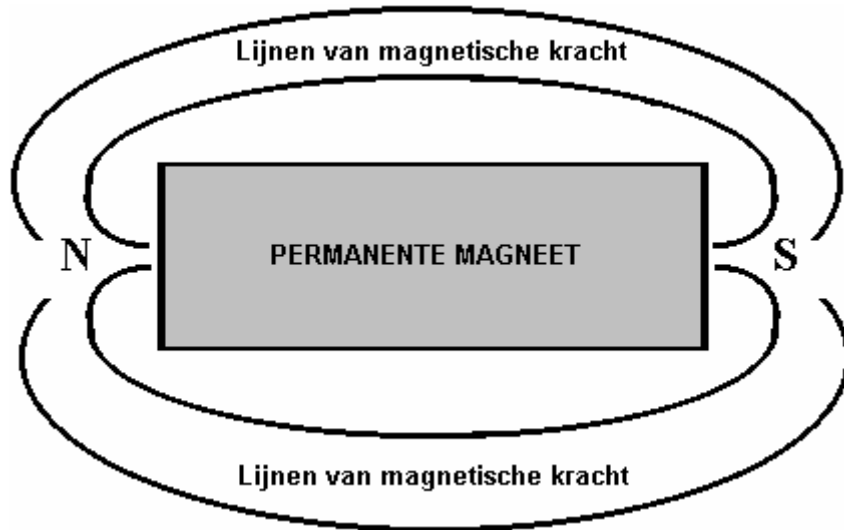


Met de Dietmar ontwerp met behulp van schuine magneet paren, het aantal benodigde magneten is vrij hoog. Voor een enkele V, er 58 magneten. Voor een 2-V versie, 106 magneten. Voor een 3-V versie 154 magneten en voor een 4-V versie 202 magneten als er slechts een stapel statormagneten, dus tien extra magneten moeten worden toegevoegd aan de telling voor elke tien magneet stapel statormagneten . Het motorvermogen is waarschijnlijk toenemen naarmate de diameter toeneemt naarmate de hefboom die de magneet moet draaien van de trommel, toeneemt - de diameter te verdubbelen tot (bijna) het vermogen verdubbelen.

Eenvoudige Permanente Magneet Motoren.

Het is zeer moeilijk te gebruiken de kracht van permanente magneten te maken een motor aangedreven door hen alleen. Het ontwerp van de Dietmar Hohl hierboven is een van de weinige die kan gemakkelijk worden gemaakt en getest thuis. Het probleem is dat bijna alle magneten een symmetrische magnetisch veld, terwijl wat nodig is voor een magneet aangedreven motor een asymmetrische magnetisch veld is. Bijgevolg moeten de magneten worden gecombineerd op een manier die hun normale veld vorm verstoren. U zult opmerken dat in de Hohl motor, de schijf magneten zijn hoek en dat is een belangrijk kenmerk van het gebruik van magneten in motoren.

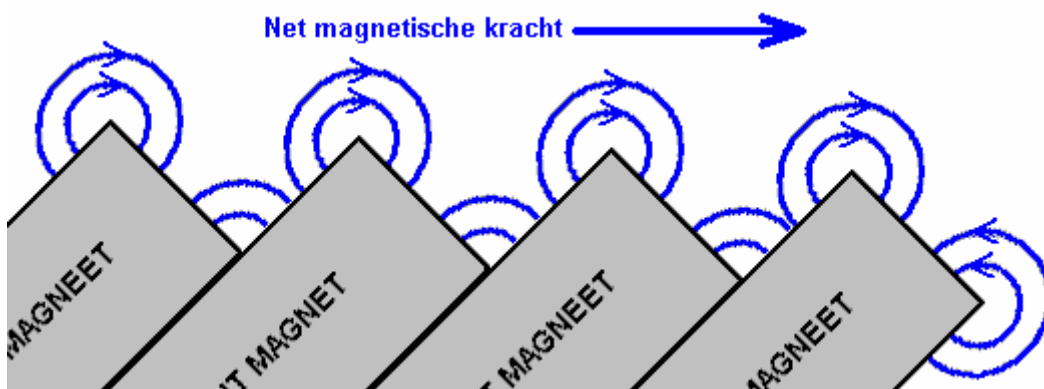
Scholen leren dat momenteel het gebied rondom een bar magneet is als volgt:



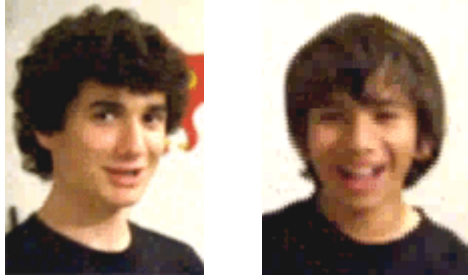
Dit wordt afgeleid door de verstrooiing van ijzer aanmeldingen op een vel papier gehouden in de buurt van de magneet. Helaas is dat niet een correct aftrek zoals de ijzer aanmeldingen verstoren het magnetisch veld door hun aanwezigheid, elke steeds een miniatuur magneet in zijn eigen recht. Zorgvuldiger meting toont aan dat het veld daadwerkelijk geproduceerd door een bar magneet is als volgt:



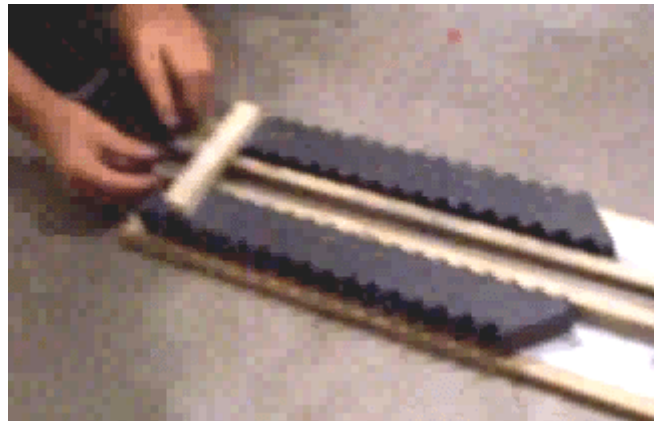
Er zijn vele lijnen van kracht, hoewel deze diagrammen tonen slechts twee van hen. De belangrijke factor is dat er een draaiveld op elke hoek van een typische staafmagneet. Hieruit volgt dat indien een rij magneten is geplaatst op een schuin dan zal er een netto resulterende veld in een richting. Bijvoorbeeld, als de magneten worden gedraaid vijfenveertig graden tegen de klok in, dan is het resultaat zou zijn deze:



Met deze opstelling de tegengestelde hoeken van de magneten zoals hier getoond, zijn lager en zodat er een netto magnetische kracht duwen rechts boven de set magneten. Echter, de situatie is niet zo eenvoudig en duidelijk als je zou denken. De extra lijnen van magnetische kracht die niet getoond in het bovenstaande schema, treden verder van de magneten en zij samenwerken, waardoor een complex samengesteld magnetisch veld. Het wordt vaak gevonden dat na vier of vijf magneten die een korte onderbreking moet worden voordat de lijn van magneten wordt voortgezet.



Twee jongens, Anthony en Andreas, gebruik hebben gemaakt van deze magneet regeling die een magnetisch spoor te creëren en ze hebben veel plezier, het verzenden van een magneet glijden tussen twee van deze rijen schuine magneten. Aanvankelijk gebruikten ze de goedkopere ferriet magneten en kregen een zeer goede beweging bij gebruik van een neodymium magneet als de bewegende component:



U zult merken dat ze nu een rij van 18 keramische magneten aan elke kant van hun baan en de resultaten die ze krijgen zijn erg goed beheerd. Ze hebben drie video's op het web op dit moment:

<https://www.youtube.com/watch?v=Vo2-Qb3fUYs>

<https://www.youtube.com/watch?v=VeXrFfw4RSU>

https://www.youtube.com/watch?v=VTbFfEEE_qU

De bewegende magneet is opgebouwd uit vier 12 mm x 12 mm x 12 mm neodymium magneten bevestigd Noord - Zuid - Noord - Zuid - Noord - Zuid - Noord - Zuid:



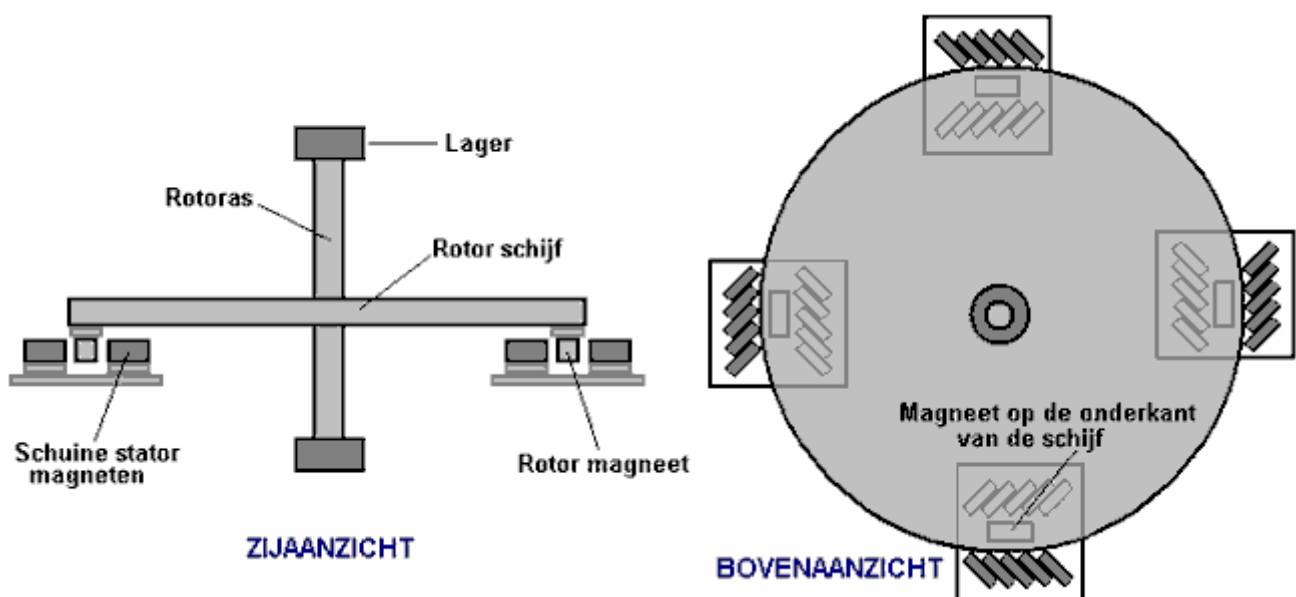
Ze hebben niet schijflosed alle details van wat ze gebruiken (per ongeluk in plaats van intentie). De keramische statormagneten zijn 48 mm x 20 mm x 10 mm met de polen op elk van de hoofdvlakken. Ze positioneren elke magneet met de noordpool gericht naar het spoor en ze de magneten onder een hoek van 45 graden. Er is een 15 mm tussen de magneten en de stator bewegende magneten aan beide zijden van het spoor. Houten stroken direct de bewegende magneten.

Neodymiummagneten zeer verschillende eigenschappen die van keramische magneten (en niet alleen de sterkte van het magnetisch veld). Het is niet ongebruikelijk voor onderzoekers vinden dat apparaten goed zal werken met een soort magneet maar niet met het andere type. Hier de ontwikkelaars ook geprobeerd met twee sets van vijf gebogen magneten aan weerszijden van de baan en het resultaat was een krachtiger stuwkracht op hun bewegende magneten.



De magneten zijn plaats gehouden op deze foto, door houten deuvels gedreven in de basis plank. Zij gebruikten deze om elke magneet bevestiging materiaal dat het magnetische veld kan veranderen voorkomen.

De volgende stap zou zijn voor hen om de macht een motor met behulp van hun magnetische spoor techniek. Echter, dit is vele malen geprobeerd en de conclusie is dat het **ZEER** moeilijk om een rechte magnetisch spoor te veranderen in een die een volledige cirkel vormt. Daarom stel ik voor de volgende regeling:



Hier, een eenvoudige schijf rotor heeft vier magneten (van de soort gebruikt om te gaan met de Magnetische koers) gekoppeld aan de onderkant van de schijf en zo geplaatst dat ze vier korte sets van schuine stator magneten doorlopen als de schijf draait. Het maakt niet uit als de rotoras horizontaal of verticaal is. Als de schijf goed draait, kunnen vervolgens sets van twee air-core uitgegaan rollen worden geplaatst tussen elk van de matrices stator magneet zodat elektriciteit wordt gegenereerd als de rotor magneten pass door overhead. Indien een constructor besluit om twee rotor schijfs hechten aan de één rotoras, moeten de twee rotors worden geplaatst zodat de rotoras krijgt geduwd elke 45 graden voor rotatie in plaats van elke 90 graden zoals hier wordt weergegeven. Deze stijl van motor is zeker in het kader van de gemiddelde persoon om te bouwen moeten zij worden geneigd om dit te doen.

De Permanente Magneet Motor van Muammer Yildiz.

Muammer Yildiz heeft een krachtige permanente magneet motor ontwikkeld, gepatenteerd, en toonde het aan de medewerkers en studenten van een Nederlandse universiteit. Tijdens de demonstratie werd de mechanische vermogen wordt geschat op 250 watt en onmiddellijk na de demonstratie, de motor werd volledig uit elkaar gehaald om aan te tonen dat er geen verborgen krachtbronnen. Er is een video met deze demonstratie, gelegen op: http://pesn.com/2010/04/22/9501639_Yildiz_demonstrates_magnet_motor_at_Delft_University/



Let op: dit is een poging tot vertaling van de Duitse taal tekst van zijn octrooi zo en is de nauwkeurigheid van de inhoud is niet absoluut zeker maar het is waarschijnlijk redelijk accuraat.

Patent EP 2153515

17 februari 2010

Uitvinder: Muammer Yildiz

APPARAAT MET EEN REGELING VAN MAGNETEN

SAMENVATTING

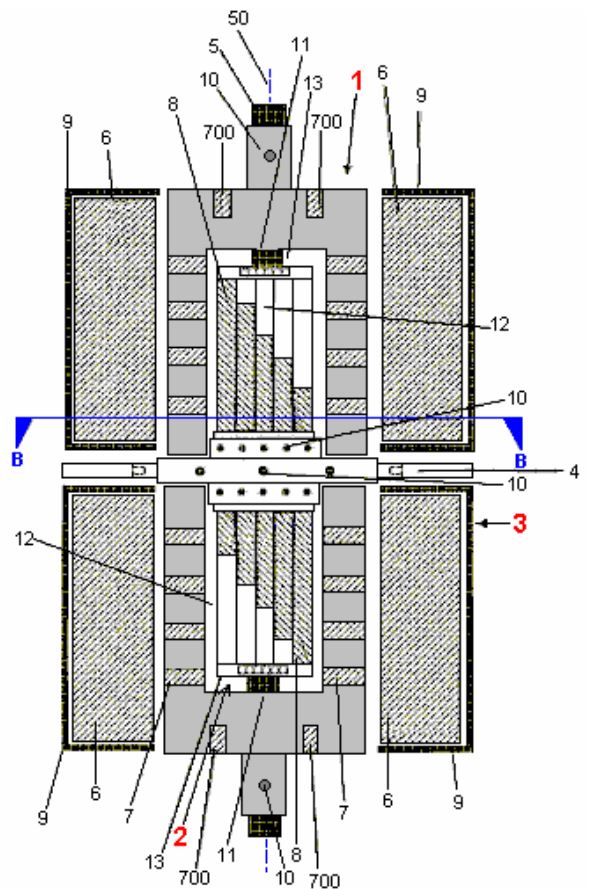
Het apparaat heeft een roterende aandrijfas 5 axiale zodat het roteert in een stator 2, omgeven door een buitenste stator 3 ondersteund. De rotor goed is aangesloten op de aandrijfas. De buitenste stator dipool magneten 6 die zijn geplaatst op het binnenoppervlak van een cirkelvormige cilinder 9. Deze buitenste magneten zijn gelijkmatig verdeeld over het oppervlak van de omringende cilinder.

BESCHRIJVING

Deze uitvinding is een inrichting voor het opwekken van een wisselend magnetisch veld dat samenwerkt met een stationair magneetveld. De interactie van een stationair magnetisch veld met een wisselend magnetisch veld is gebruikt voor enige tijd, bijvoorbeeld borstelloze gelijkstroommotoren en in magnetische levitatie.

Een doel van deze uitvinding is een verbeterde inrichting voor het opwekken van een wisselend magnetisch veld dat samenwerkt met een stationair magneetveld. Dit geschiedt als beschreven in conclusie 1, door de speciale opstelling van de dipool magneten van de binnenste stator, de rotor en de buitenste stator die een magnetisch effect dat houdt de rotor zweeft tussen de binnenste en de buitenste stator creëert en deze werkt als een magneetlager.

Verrassenderwijs is gebleken dat de specifieke indeling van de dipool magneten van de binnenste stator, de rotor en de buitenste stator tijdens rotatie van de rotor, genereert een wisselend magnetisch veld waardoor een



grotendeels verliesvrije beweging van de rotor als het spins tussen de binnenste en de buitenste stator. Deze zeer nuttig effect kunnen worden gebruikt voor diverse technische toepassingen, bijvoorbeeld, wordt een bijzonder lage glijlager voorkeur ondersteunen van een as die moet draaien met hoge snelheid.

In de volgende beschrijving, wanneer wiskundige termen, vooral geometrische termen worden gebruikt - termen als "parallel", "loodrecht", "vlak", "cilinder", "hoek", etc. zoals typisch bij de productie van technische tekeningen, maar moet begrepen worden dat deze dingen nooit bereikt in de praktijk door de fabricagetoleranties van de componenten. Het is daarom belangrijk om te realiseren dat deze beschrijving de ideale situatie, die nooit wordt bereikt. Daarom moet de lezer begrijpen dat algemeen toleranties worden betrokken in de praktijk.

De uitgaande as draait rond een as, de zogenaamde "as-as". De as zelf is bij voorkeur uitgevoerd als een rechte cilinder met cirkelvormige dwarsdoorsnede.

In een voorkeursuitvoeringsvorm van deze uitvinding, de magneten steken iets uit de binnenste stator. Dit is ook het geval voor zowel de rotor en de buitenste stator. Een gedeeltelijke overlap van twee magneten wordt bereikt wanneer een vlak loodrecht op de hartlijn, gaat door beide van de twee magneten en de twee magneten worden geacht overlappen als deze situatie zich voordoet.

Een gedeeltelijke overlap van drie magneten ontstaat wanneer een vlak loodrecht op de hartlijn loopt door elk van de drie magneten. De mate van overlapping laat de beschrijving en de hoeveelheid overlap van twee van de drie magneten kan alles zijn van 1% tot 100%, waarbij de magneten volledig overlappen.

In een bijzonder geprefereerde uitvoeringsvorm van de uitvinding zijn de magneten van de binnenste stator en de rotor kunnen volledig uit te lijnen. Daarnaast is de buitenste stator zo gebouwd dat het kan worden geroteerd rond de hartlijn zodat het contact verhouding tussen de magneten van de rotor en de magneten van de buitenste stator kan worden aangepast om enige mate van overlap geven van 0% tot 100%.

Drie denkbeeldige cilinders worden geproduceerd. Een door de magneten van de binnenste stator, een tweede door de rotormagneten zij draaien rond de as en de derde wordt gecreëerd door de magneten van de buitenste stator. De assen van deze drie cilinders gelijk is aan de hartlijn.

Idealiter zal de rotor de vorm van een trommel of een beker, die een holle cilinder met een cirkelvormige dwarsdoorsnede of een stuk pijp waarvan een eindvlak onder cirkelvormige schijf. In het midden van de Schijf heeft de rotor een opening waardoor de schacht passeert. De Schijf kan ook een kraag die wordt gebruikt om de rotor klemmen op de as door middel van een bout die door de aandrijfas of stelschroeven aangeboord de kraag. Welke methode wordt gebruikt, wordt de rotor magneet aangesloten op de aandrijfas. Het gebruik van een klemschroef heeft het voordeel dat de rotor uit elkaar worden gehaald voor onderhoud of reparatie. De holle cilinder gedeelte van de rotor is aangebracht zodat er een kleine luchtspleet tussen haar en zowel de binnenste en buitenste stators.

De holle cilinder rotor twee of meer permanente magneten gemonteerd. Deze zijn op gelijke afstanden rond de omtrek van de rotor cilinder en zo geplaatst dat parallel aan de aandrijfas as. De buitenste stator is cilindrisch van vorm en omgeeft de rotor, waardoor een kleine luchtspleet tussen de as en uitgelijnd is met de aandrijfas as. Idealiter de magneten aangebracht op de binnenzijde van de buitenste stator cilinder is uitgelijnd met de aandrijfas as en de poolvlakken zijn loodrecht op de hartlijn. Dat wil zeggen, een lijn getrokken door de Noord-en Zuidpool gezichten van deze magneten zal wijzen op de aandrijfas, en dus een pool gezicht zal het gezicht van de rotor.

Het is ook mogelijk dat de magneten van de buitenste stator te staafvormige en een volledige ring rond de binnenzijde van de buitenste stator cilinder vormen. Als dit gebeurt, wordt de magnetische ringen moeten worden van elkaar gescheiden door niet-magnetische spacers en de gehele lengte van de buitenste stator worden onder deze magnetische ringen en spacers. In dit geval worden de binnenste en buitenste stator gemonteerd in een vaste verhouding tot elkaar door middel van beugels of andere bevestigingsmethoden.

Idealiter wordt de rotor in positie gehouden door de magnetische velden van de twee stators en "zweeft free" tussen hen. Dit is de beste methode. Het is echter mogelijk dat de aandrijfas de gehele lengte van de inrichting te leiden en worden ondersteund in lagers.

Een mogelijke constructie is om beide stators in twee afzonderlijke delen. Deze moet precies symmetrisch ten opzichte van de aandrijfas as. De buitenste stator stukken kunnen ook worden ingericht om in staat rotatie aanpassing opzichte van de binnenste stator die altijd een vaste positie. Een andere optie met dit arrangement is de afstand van de buitenste stator onderdelen instelbaar zijn, waardoor de luchtspleet tussen de rotor en de buitenste stator magneten kan handmatig worden aangepast.

Een hoek "alpha" wordt gedefinieerd als de hoek tussen de magnetische as van een magneet van de binnenste

stator en een raaklijn aan de omtrek van de binnenste stator op dat punt. Een hoek "beta" wordt gedefinieerd als de hoek tussen de magnetische as van een rotor magneet en een raaklijn aan de rotor omtrek op dat punt. Een hoek "gamma" wordt gedefinieerd als de hoek tussen de magnetische as van een magneet van de buitenste stator en een raaklijn aan de omtrek van de buitenste stator op dat punt. In een voorkeursuitvoeringsvorm van deze uitvinding elk van deze hoeken tussen 14 graden en 90 graden.

Het is een bijzonder voordeel wanneer de permanente magneten van zowel de binnenste en buitenste stator een ofwel een rechthoekige of trapeziumvormige dwarsdoorsnede wanneer gezien als wordt gesneden door een vlak loodrecht op de hartlijn. Het is ook bijzonder voordelig wanneer de rotormagneten een cirkelvormige dwarsdoorsnede wanneer gezien als doorsneden door die loodrecht op de hartlijn. Andere niet-symmetrische magneet doorsneden zijn mogelijk, zoals trapezoïdaal, driehoekig of onregelmatig gevormde dwarsdoorsneden.

Het is mogelijk dat alle magneten van de binnenste stator identieke vorm hebben. Ook is het mogelijk voor alle magneten van de buitenste stator identieke vorm hebben. Het is ook mogelijk dat alle rotor magneten hebben dezelfde vorm. Echter de positionering van de magnetische noord-en zuidpool van de verschillende magneten niet identiek positie zal blijken uit de volgende gedetailleerde beschrijving.

De magneten van de binnenste stator, de rotor en de buitenste stator een magnetische oriëntatie waardoor ze elkaar afstoten bij elke hoekstand van de rotor. Zo kunnen de magneten van de binnenste stator hun noordpolen naar buiten en in dat geval de magneten op de rotor zullen hun noordpolen naar binnen naar het binnenste stator. Ook zou de magneten van de buitenste stator dan hun zuidpool naar binnen om de (buitenste) zuidpool van de rotor magneten afstoten.

Verdere kenmerken, details en voordelen van de uitvinding zullen duidelijk worden uit de volgende beschrijving van een uitvoeringsvorm van de uitvinding en de bijbehorende tekeningen hier:

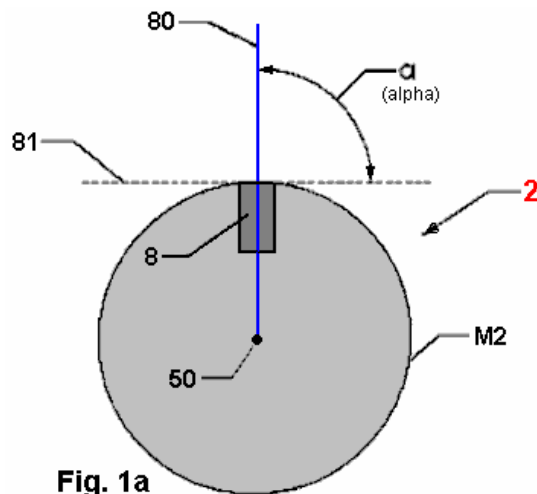
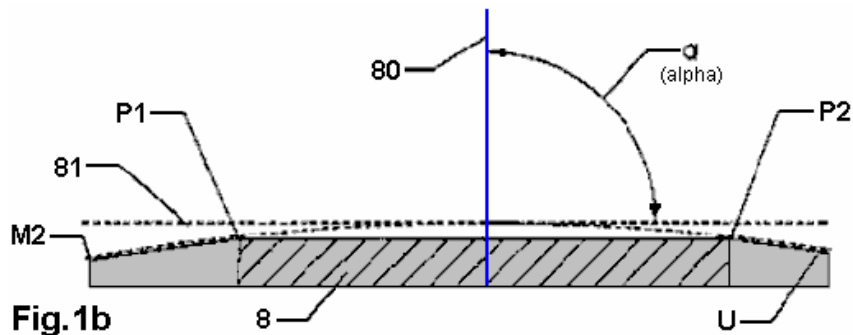


Fig.1 is een schematische voorstelling van de inrichting.



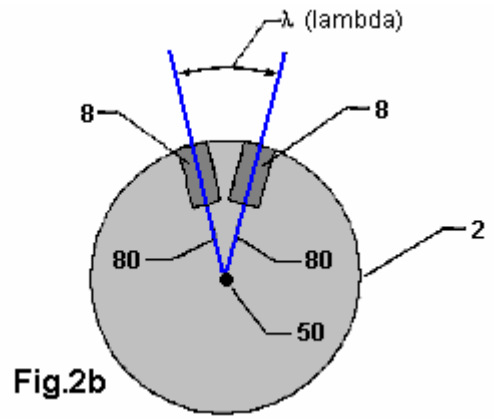
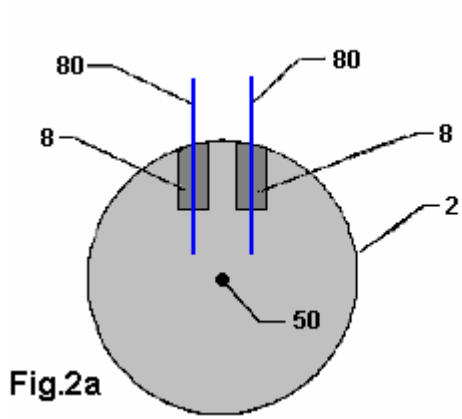


Fig.2a is een schuin aanzicht van de binnenste stator zonder magneten en **Fig.2b** is een aanzicht van de binnenste stator loodrecht op de hartlijn.

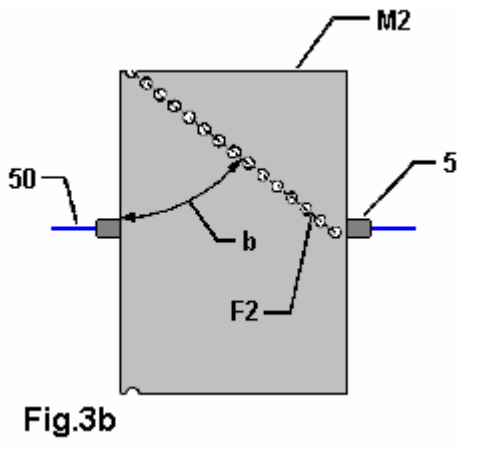
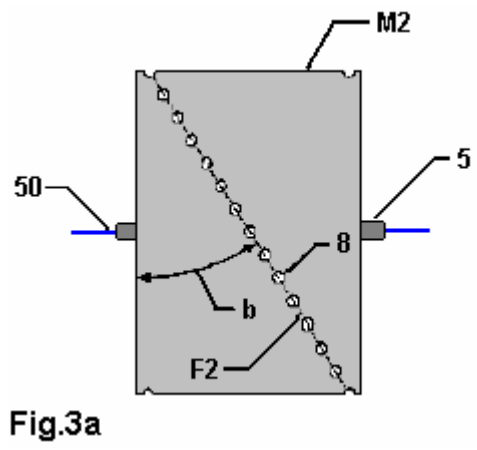


Fig.3 Toont een magneetopstelling voor de binnenste stator

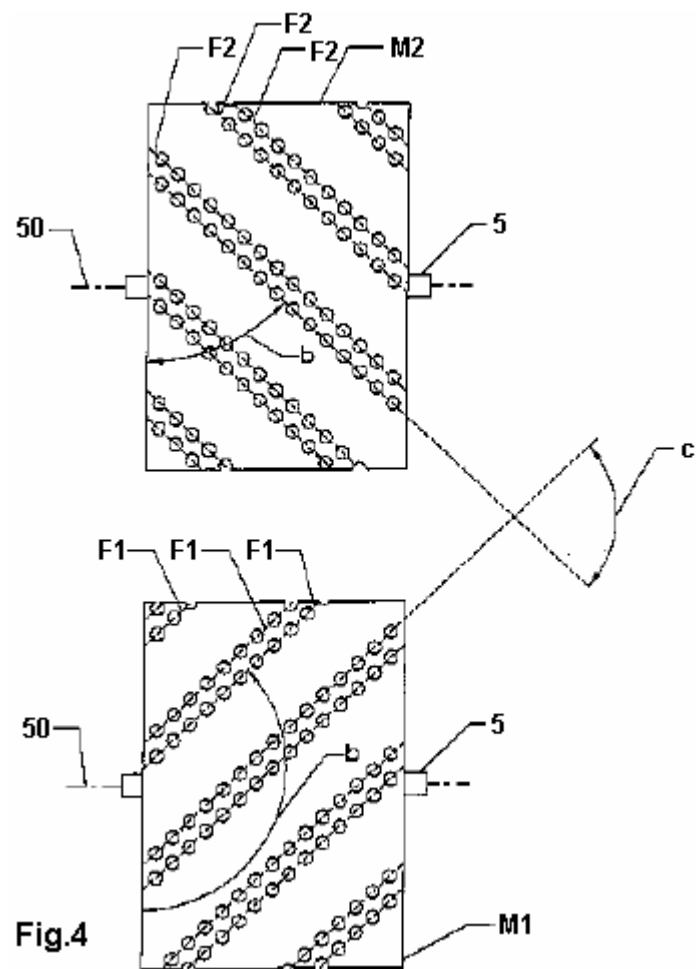


Fig.4 een doorsnede door de binnenste stator volgens de lijn **A - A** aangegeven **Fig.12b**

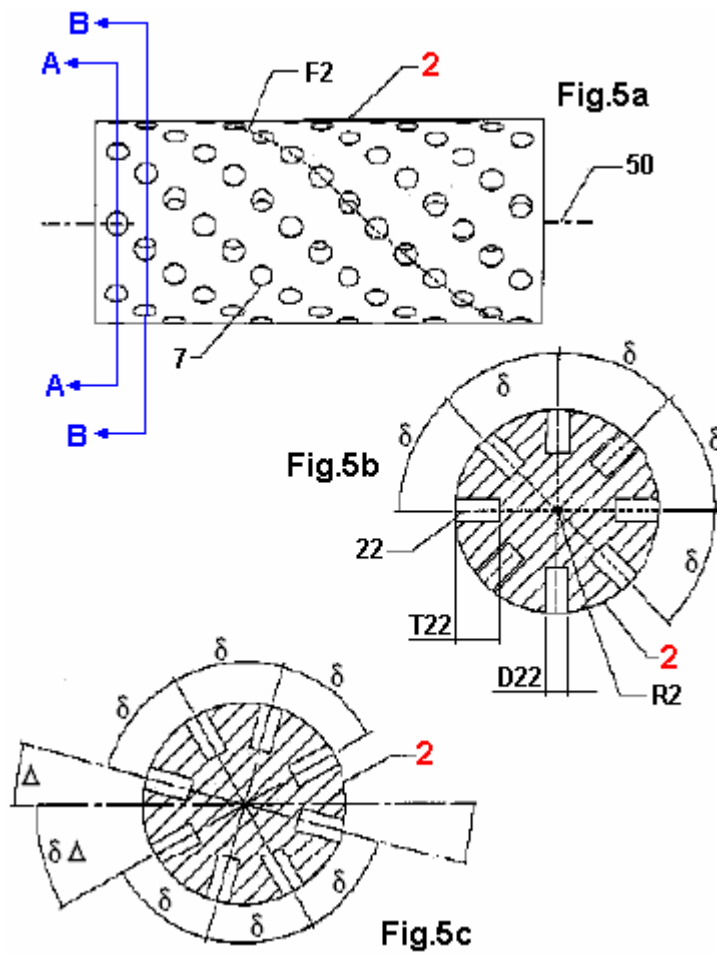
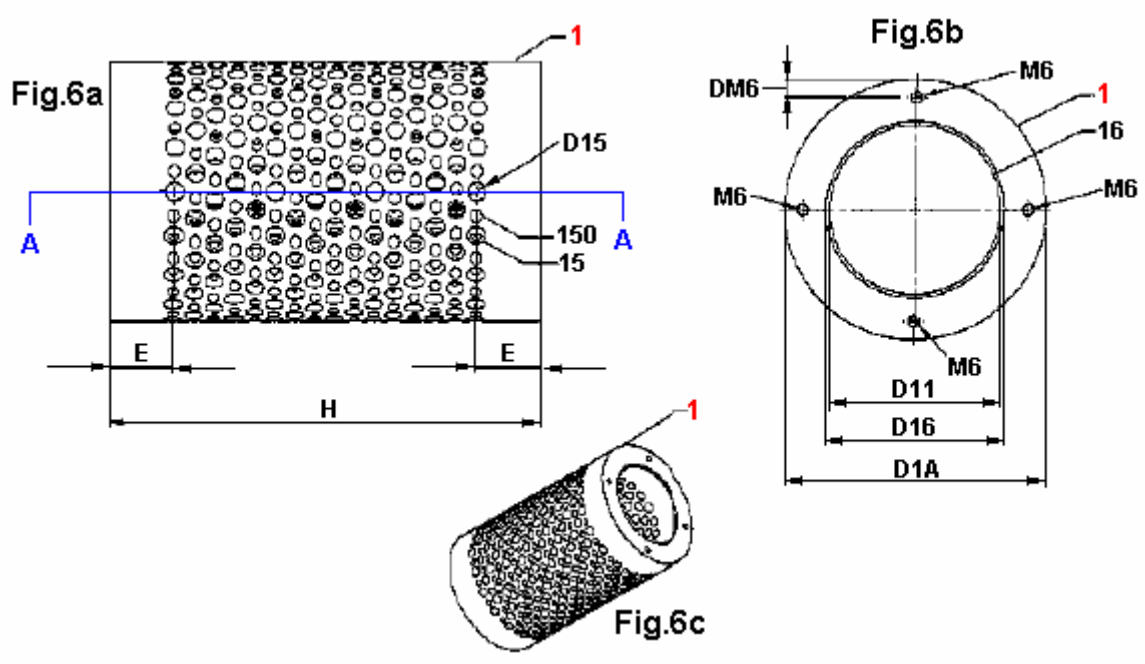


Fig.5a is een aanzicht van de bevestigingsinrichting loodrecht op de hartlijn en Fig.5b is een aanzicht van de bevestigingsinrichting in de richting van de hartlijn



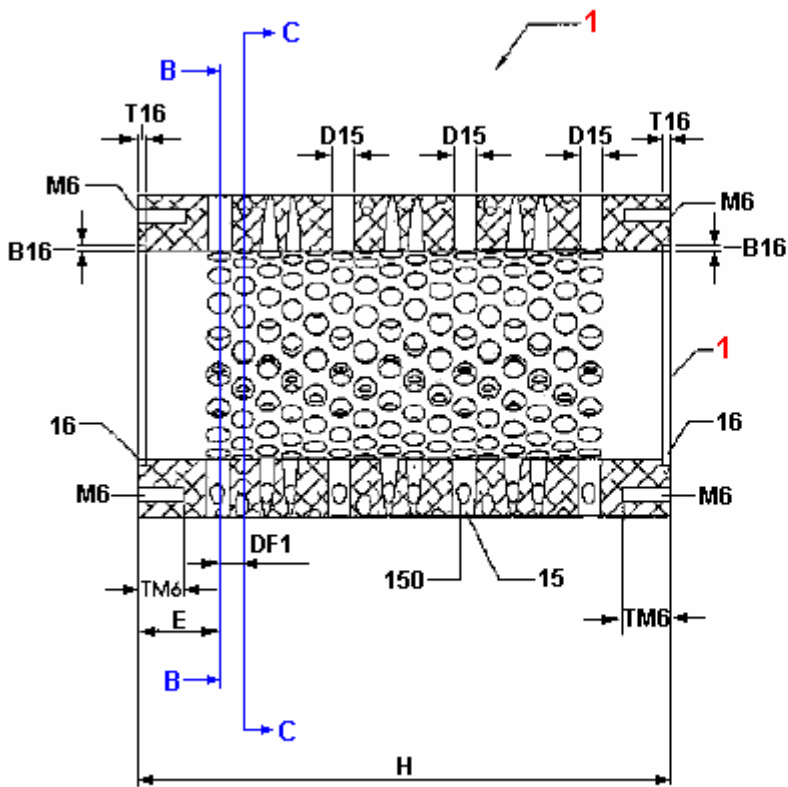


Fig.6d

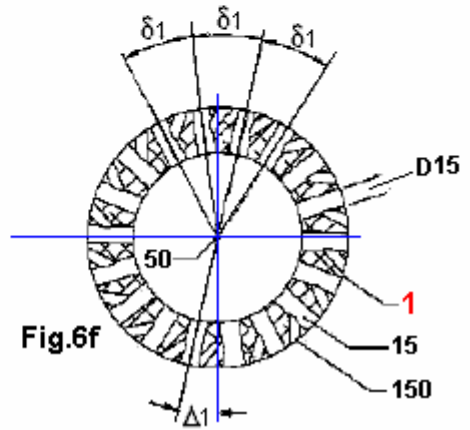
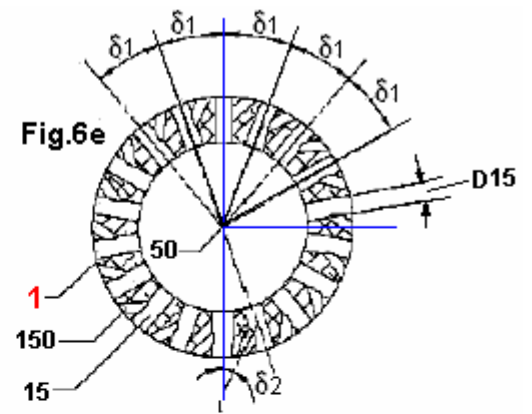


Fig.6 een perspectiefisch aanzicht van de rotor

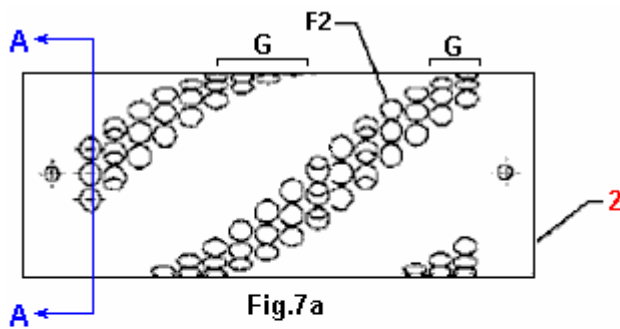


Fig.7a

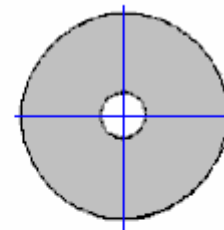


Fig.7b

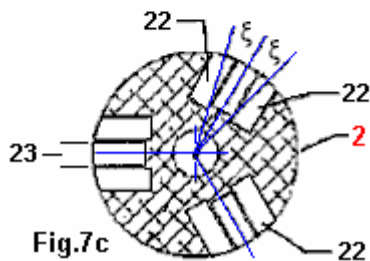


Fig.7c

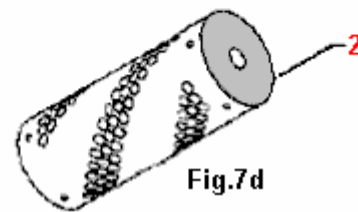


Fig.7d

Fig.7a is een schematisch aanzicht van de binnenste stator en rotor. Fig.7b is een diagram van mogelijke hoek van de magnetische as van de magneet in de rotor;

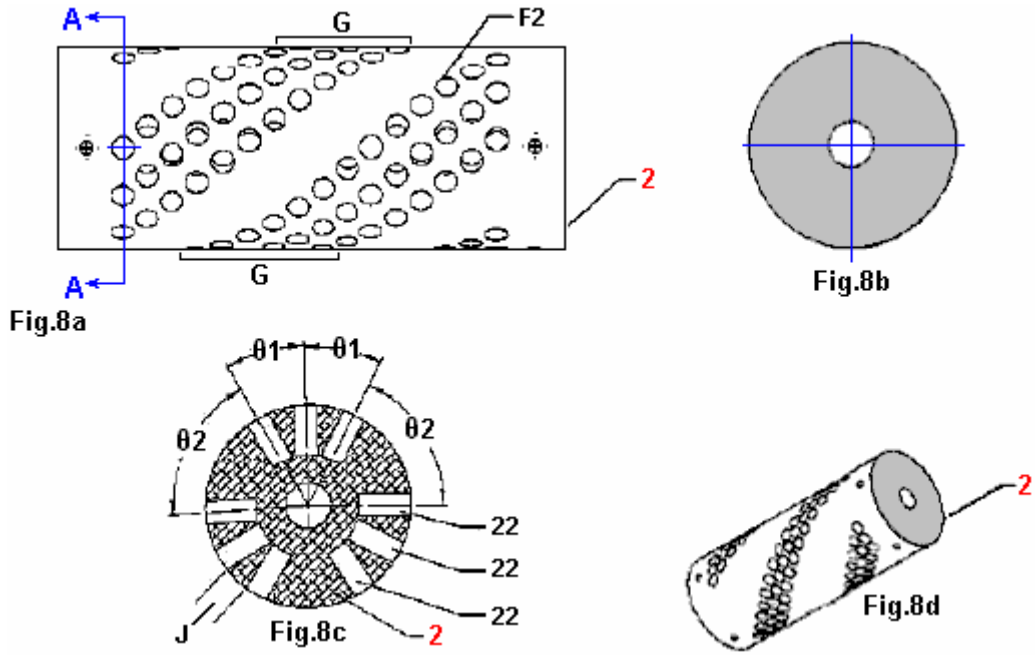


Fig.8a toont de magnetische inrichting van de rotor, in de richting X - Y aangegeven in **Fig.16**. **Fig.8b** is een gedetailleerde weergave van de rotor weergegeven in **Fig.8a**.

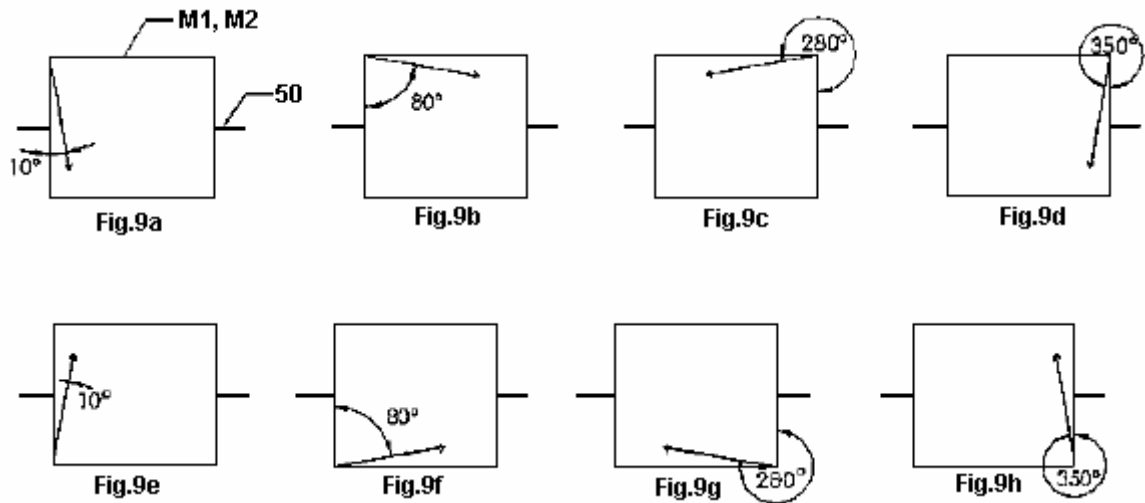


Fig.9a om 9h tonen de hoeken van sets van magneten die in de rotor, gezien vanaf de zijkant. Deze worden in meer detail later in deze beschrijving.

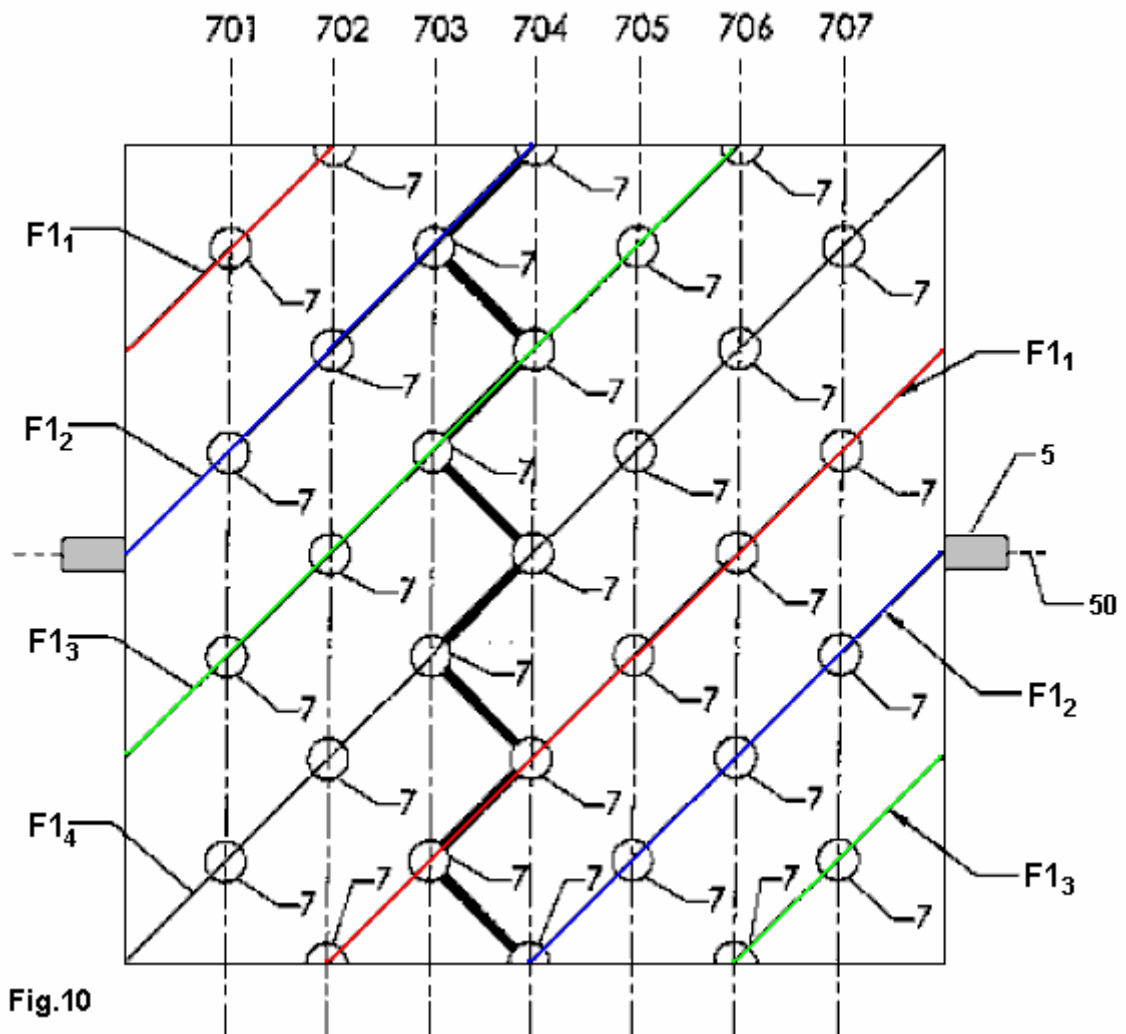


Fig.10 toont de posities van magneet strings ingebed in de rotor. Deze worden in meer detail later.

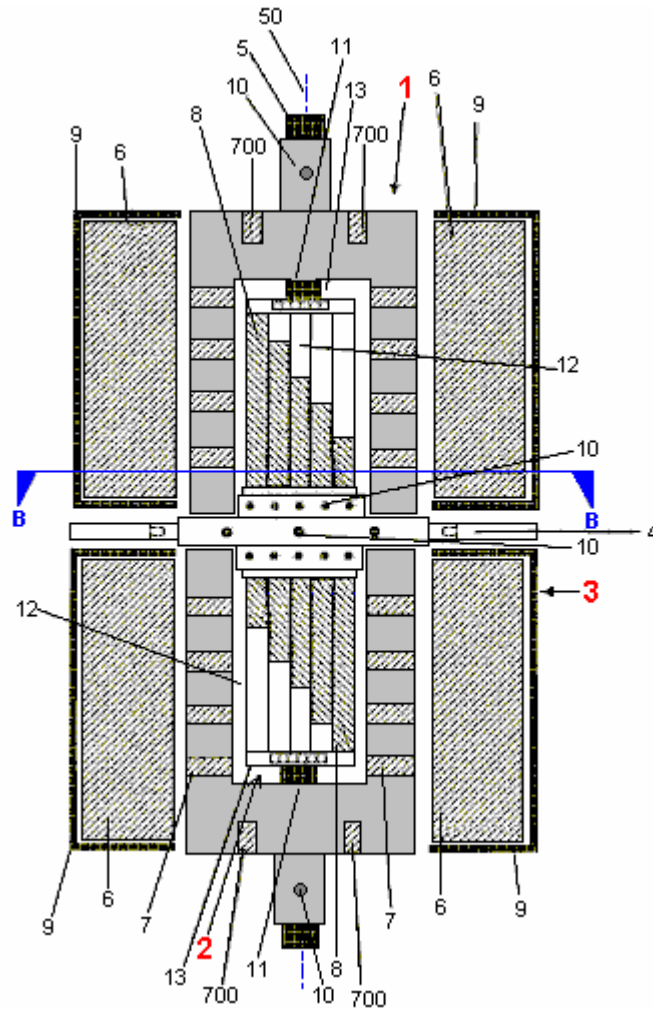


Fig.11 toont de opstelling van magneten op zowel stators en de rotor, getoond als een doorsnede volgens de hartlijn.

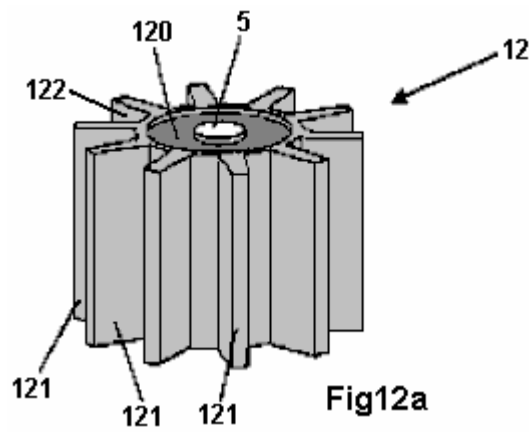


Fig.12a toont de opstelling van cilinder en vinnen op de rotor voor de rotormagneten worden in de ruimten tussen de vinnen.

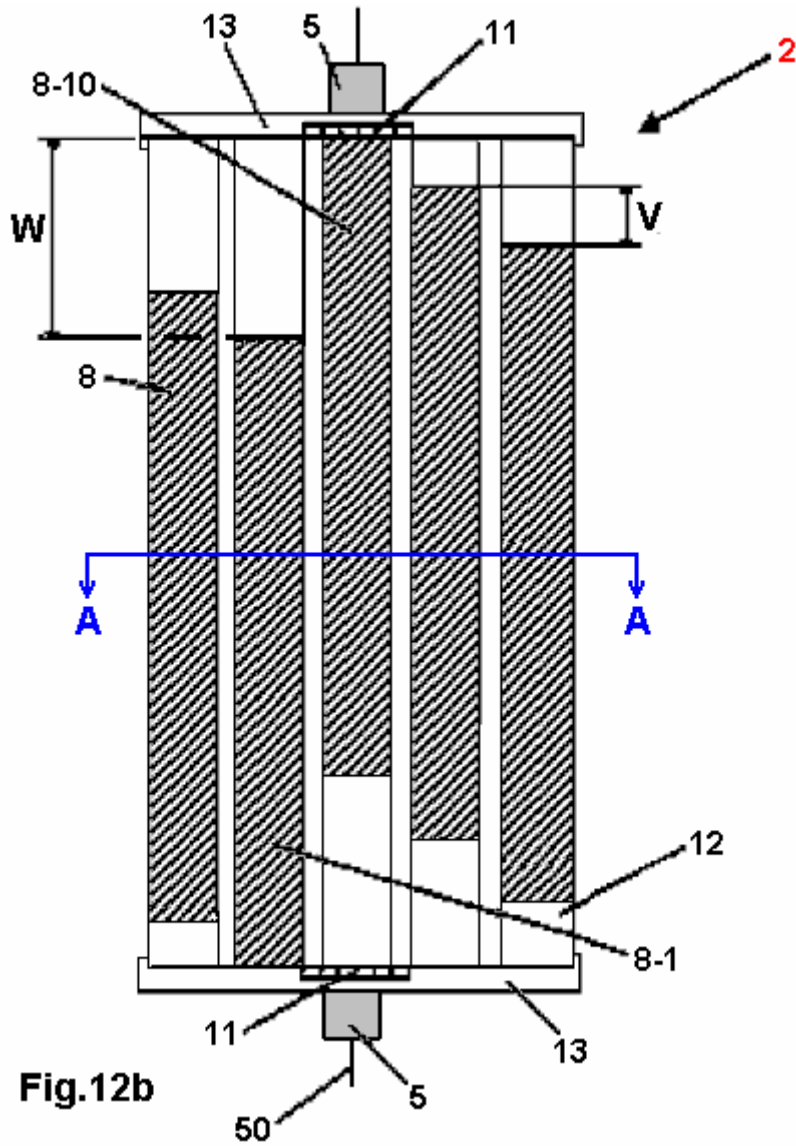


Fig.12b toont de opstelling van de magneten van de rotor, zoals gezien in een aanzicht loodrecht op de lengteas van de rotor.

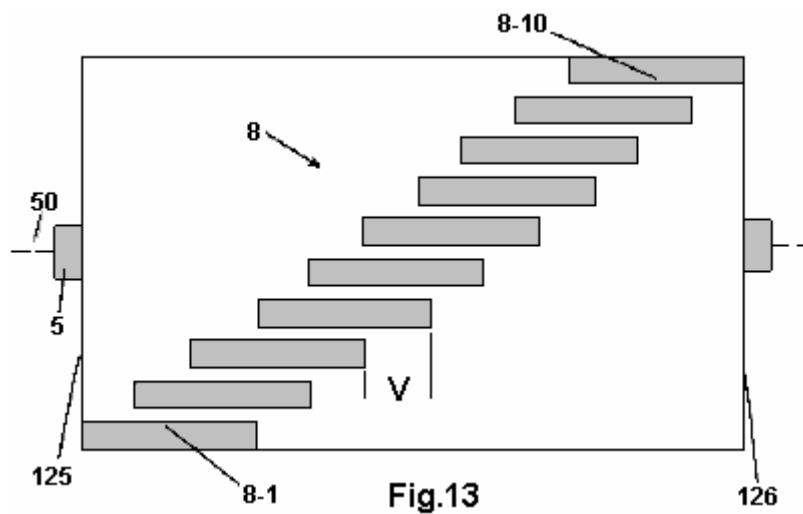


Fig.13 toont de getrapte positie van de magneten van de rotor. Deze weergave toont het oppervlak van de rotor en de as, opende uit en plat gelegd. Dat wil zeggen, de rechthoek show hier is eigenlijk het gehele

cilindervormige oppervlak van de rotor. In deze weergave worden de lamellen tussen de magneten niet weergegeven teneinde de intensivering van de magneten ten opzichte van elkaar benadrukken.

GEDETAILEERDE BESCHRIJVING

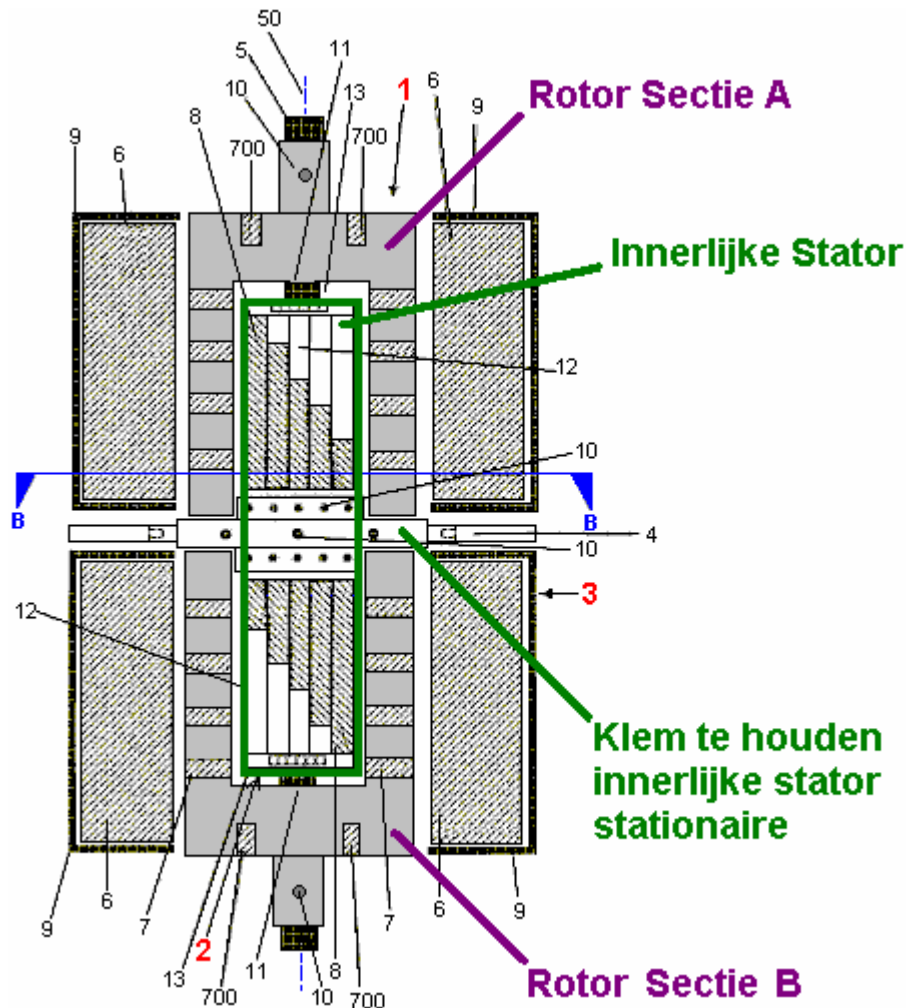


Fig.1 toont een schematische voorstelling van het apparaat met een innerlijke stator **2**, een rotor **1** en een buitenste stator **3**, die coaxially zijn gerangschikt rond de as **50** van een draaiende staafvormig schacht **5**. De cilindrische innerlijke stator **2** heeft aan elk uiteinde een eindkap **13** die in de vorm van een ronde schijf met een bal-race reukening houdend met **11** gemonteerd op het. De peiling **11**, handhaaft de positie van de innerlijke stator **2** ten opzichte van schacht **5**. De aandrijfas **5** bestaat normaal gesproken uit een niet-magnetisch materiaal zoals kunststof, (niet stalen) en typisch, heeft een diameter van 10 mm tot 40 mm en een lengte van 100 mm tot 400 mm.

De innerlijke stator **2** heeft een kern **12** met magneten **8** op de buitenste oppervlak gemonteerd. De innerlijke stator **2** wordt stationaire gehouden door een montage apparaat **4**, die is beveiligd in positie in een mechanische behuizing (niet afgebeeld) en stevig vast op deze manier wordt gehouden.

De rotor **1** bestaat uit twee spiegelbeeld rotor drums, elk met een pijp sectie en een ronde schijf sectie die is vastgeklemd zit stevig op aandrijfas **5** door middel van grub schroeven **10**. Elk van de rotor drums heeft magneten **7** gemonteerd op het. Deze magneten **7**, zijn gepositioneerd op vijf verschillende plaatsen en ze hebben een magnetische pool naar de schacht en de andere pool radiaal naar buiten gerichte gericht.

De rotor drums worden geplaatst zodat er een cilindrische luchtspleet tussen hen en de innerlijke stator **2**. Deze air gap is meestal in de orde van 3 mm tot 50 mm. Hoewel de twee helften van de rotor worden gescheiden door de klemmen mechanisme **4** die de innerlijke stator verhindert draaien, worden de rotor helften geplaatst zodat de magneten daarbinnen zijn evenwichtig en dus er geen onregelmatige kracht gegenereerd is wanneer schacht **5** wordt gesponnen op hoge snelheid. Aan de uiteinden van de rotor zijn drums er magneten **700** als het doel van dit ontwerp is dat de rotor magnetisch opgeschort.

De buitenste stator **3** bestaat uit twee afzonderlijke helft cilinders **9**. Elk van deze cilinders **9**, bevat magneten **6** gemonteerd op haar innerlijke gezicht. Hoewel elke sectie van de buitenste stator uit een holle cilinder bestaat, open de buitenste uiteinden van de stator huisvesting formulier een volledige schijf rondom de aandrijfas **5** en vormen een volledige behuizing plaats verlaten het apparaat aan de uiteinden. Er is een luchtspleet tussen de gezichten van de magneten gemonteerd op de binnenzijde van het cilindrische frame **9** en de gezichten van de magneten op de rotor gemonteerd. Deze sets van magneten tegenover elkaar staan en de luchtspleet tussen hen is ook meestal 3 mm tot 50 mm. De magneten op elk van de stators zijn parallel aan de as **50**. De buitenste stators is gebouwd, zodat het kan worden verplaatst ten opzichte van de innerlijke stator, daardoor hun magnetische overlapping wordt verstoord. Deze wijziging kan worden gemaakt door de buitenste stator wordt verplaatst wanneer de motor eigenlijk draait.

De magneten **6**, **7** en **8**, aangewezen zijn dipool magneten en in een voorkeur belichaming, deze zijn permanente magneten, bijvoorbeeld, bestaande uit SmCo (samarium kobalt) en/of NdFeB (neodymium/ijzer/boor). Het is ook mogelijk voor een of meer van deze magneten zijn een elektromagneet. De magnetische fluxdichtheid van de magneten **6**, **7** en **8** is bij voorkeur in een bereik van 0,4 tot 1.4 Tesla.

Het frame bestaat bij voorkeur uit een niet-magnetisch materiaal zoals aluminium met een wanddikte van 2 mm tot 10 mm.

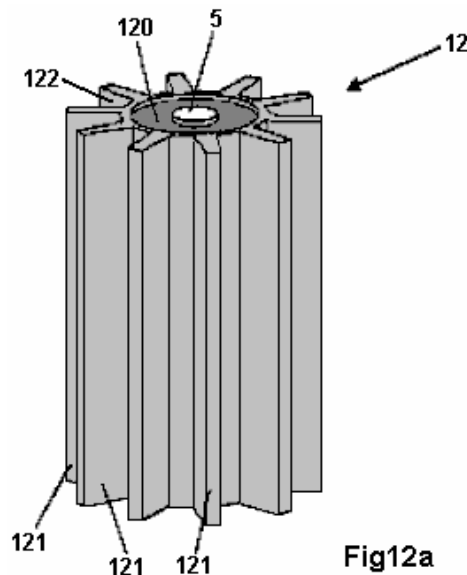


Fig.12a toont een innerlijke stator badrand van een niet-magnetisch materiaal (zoals aluminium of koper). Het frame **12** heeft een circulaire heft gehecht aan de buitenste oppervlakte, Radiale ribben **121** cilinder **120**. Elk van deze ribben strekt zich uit langs de centrale as van de cilinder **120** langs de volledige lengte van de cilinder, dat wil zeggen, van de ' basis aan de bovenkant. De ribben worden gelijkmatig verdeeld over de omtrek van de cilinder, vorming van groeven **122**. Cilinder **120** heeft een gat in het midden langs de as voor as **5** om te doorlopen. Zowel van de oppervlakken einde van cilinder **120** zijn verzonken zodat een van de kogellagers **11**. De diameter van de stator kern **12** is meestal 50 mm tot 500 mm met een lengte van 100 mm tot 300 mm. De breedte van de ribben **121** is over het algemeen niet meer dan 100 mm en is meestal ongeveer 20% van de lengte van de ribben **121**.

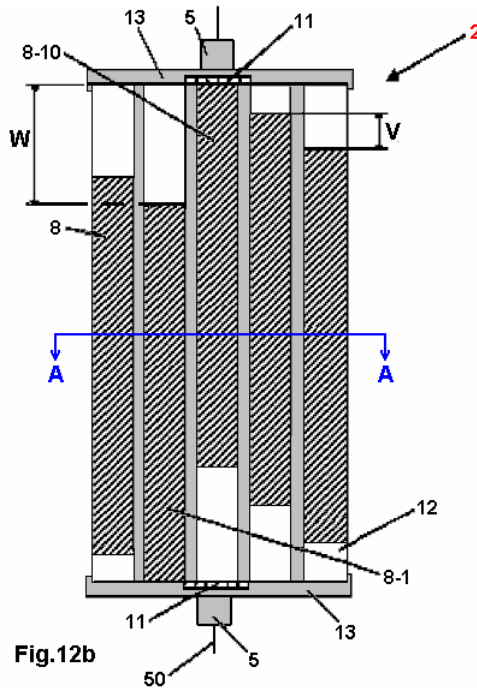


Fig.12b

Fig.12b een schematische voorstelling afgebeeld van de innerlijke stator **2**. De innerlijke stator **2** bestaat uit de innerlijke stator frame **12**, de magneten **8** en de eindkappen **13**. De magneten **8** zijn van gelijke lengte maar hun lengte is minder dan de lengte van de stator kern **12**. Deze magneten vormen het buitenoppervlak van de stator. Zij zijn gezeten in de groeven **122** en gehouden in positie door de ribben **121**. De eerste magneet **8-1** wordt flush ingevoegd met de eindkap **13**. De magneten **8** elke hebben een axiale offset V langs de as **50** geregeld zodat er een zelfs intensivering van de magneten met de laatste magneet **8-10** stoten tegen de tweede einde plaat **13**. De axiale offset V is de totale algemene kloof W gedeeld door $(n - 1)$, waar n het aantal magneten en dus V met het aantal magneten gebruikt varieert. In een typische regeling bedraagt V 5% van de lengte van de magneten **8**.

De eindkappen **13** hebben een diameter van 50 mm tot 500 mm en een dikte van 5 mm tot 20 mm. Een typische lengte voor de magneten **8** is 100 mm. De magneet afmetingen zijn gerangschikt zodanig dat wanneer ze zijn geplaatst in de groeven **122**, de innerlijke stator **2** een nagenoeg uniform buitenoppervlak heeft.

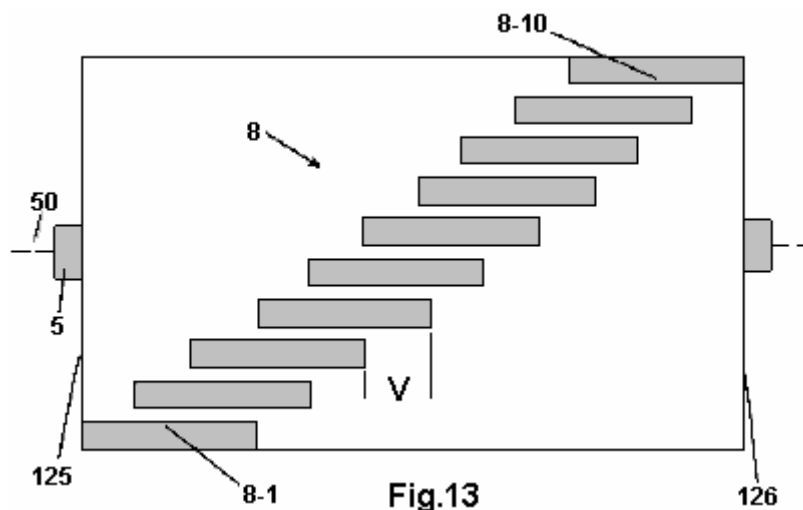


Fig.13

Fig.13 wordt de weergave van een geopend-out van het buitenoppervlak van de innerlijke stator **2** weergegeven. Hier zijn tien magneten **8** met gelijke ruimteverdeling gerangschikt. De onder-kant van de magneten taper in de richting van de as **50** en dus ze hebben een mindere breedte in de buurt van het centrum van de stator dan ze aan het buitenoppervlak doen. De eerste magneet **8-1** bevindt zich met haar einde gezicht uitgelijnd met de **125**

basis voor de innerlijke stator core **12**. De resterende negen magneten (**8-2** tot **8-10**) zijn dat elk gecompenseerd door het bedrag **V** met de laatste magneet **8-10** bereiken de oppervlaktelaag van de innerlijke stator kern **126**.

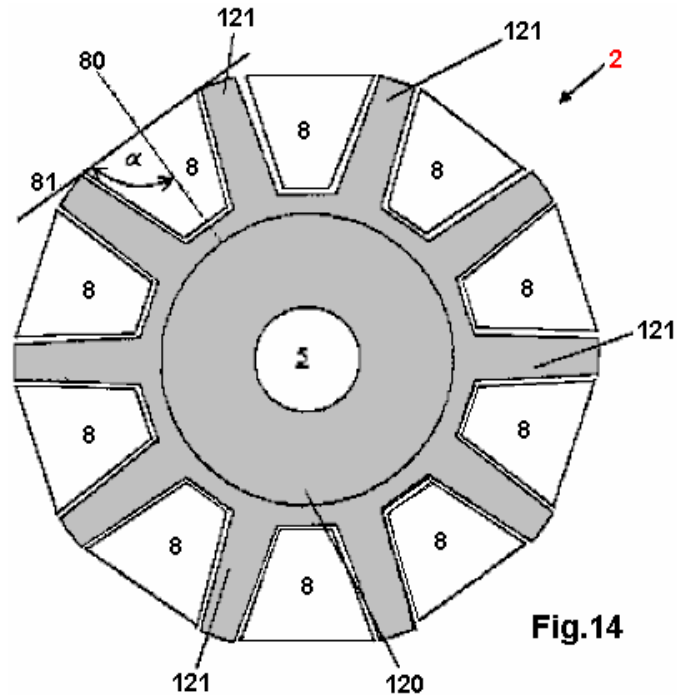


Fig.14

Fig.14 een dwarsdoorsnede toont door de innerlijke stator **2** langs de vliegtuig-A--A **Fig.12b**. De innerlijke stator **2** heeft een holle cilinder **120**, waarmee de centrale as van de schacht **5** passeert. Langs de buitenkant van de cilinder zijn de ribben **121**. De holle cilinder **120** heeft meestal een diameter van 100 mm en een lengte van 170 mm. De verschillen in gevormd tussen de ribben **121** die de magneten **8** worden geplaatst. Toen in het vlak **A--A** gezien deze magneten hebben een trapeziumvormige dwarsdoorsnede. Deze magneten hebben twee magnetische Polen en de magneten zijn zo geplaatst dat de magnetische as **80** die door de twee Polen loopt radiale binnen de sectie vliegtuig **A--A** is Een hoek α [alpha] gevormd op het snijpunt van de magnetische dipool as **80** van een magneet **8** en de tangens **81** aan de ribben **121** kan een waarde tussen **14** graden en **90** graden hebben. In het geval getoond in **Fig.14** de hoek is alpha 90 graden.

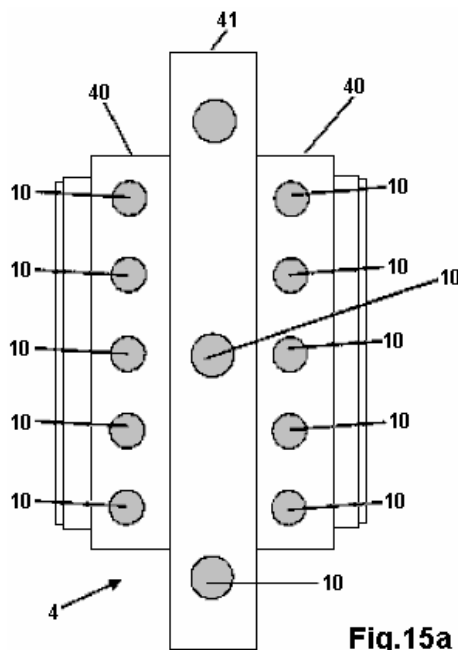


Fig.15a

Fig.15a toont het apparaat bevestigingsschroeven **4** in een weergave loodrecht op de as **50**. Het apparaat bevestigingsschroeven **4** heeft een innerlijke holle cilinder **40** met een kleinere straal en een buitenste vaststelling ring plaat **41** met grotere straal. De innerlijke holle cilinder **40** en de buitenste ring bevestiging plaat **41** zijn met elkaar verbonden. De holle cilinder **40** wordt gebruikt voor het ontvangen en tot vaststelling van de innerlijke stator **2** door middel van schroeven **10**. De sluiting ring **41** maakt deel uit van een mechanische behuizing (niet afgebeeld) voor het houden van het apparaat stevig geïmponeerd.

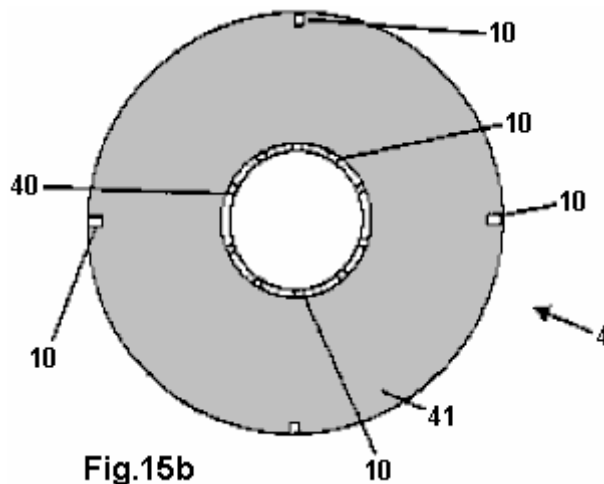


Fig.15b toont het apparaat bevestigingsschroeven **4** in een weergave in de richting van de as **50**. De bevestigingsplaat ring **41** heeft op de periferie, vier schroeven **10** voor bevestiging aan de mechanische behuizing van de holle cilinder **40** die op de omtrek, een aantal schroeven **10** voor de vaststelling van de innerlijke stator in plaats.

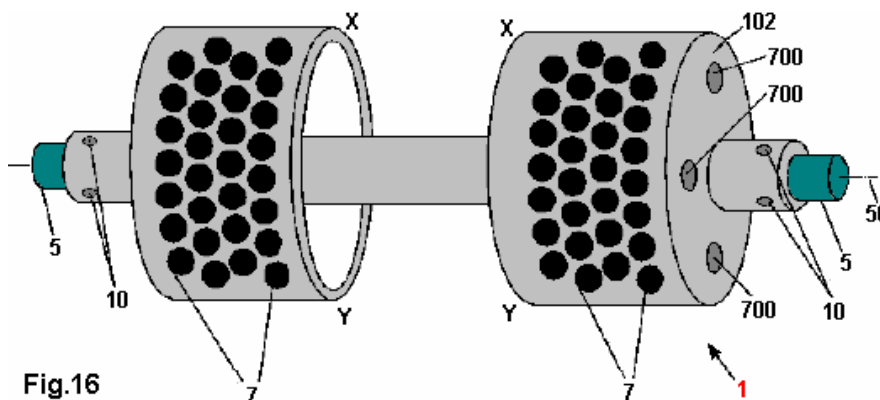


Fig.16 is een weergave van de rotor **1**, die is geklemd aan as **5** door middel van de schroeven **10**. De rotor **1** bestaat uit twee aparte drums gekoppeld aan een centraal holle as. Een aantal magneten **7** tot zinken gebracht in ronde gaten zijn in het buitenste oppervlak gemonteerd. De rotor zelf is gebouwd met behulp van een niet-magnetisch materiaal zoals aluminium of koper. De afstand tussen de twee rotor drums is 15 mm en ze hebben een buitenste diameter van 165 mm, een hoogte van 70 mm en een wanddikte van 26 mm. Elke rotor trommel heeft een bovenste oppervlakte ringvormige schijf **102**, waarin twee of meer magneten **700** tot zinken zijn gebracht. Deze zijn uniform geplaatst rond de omtrek van de schijf, zoals wordt weergegeven in het diagram. De magnetische dipool as van magneten **700** is parallel aan de as **50**.

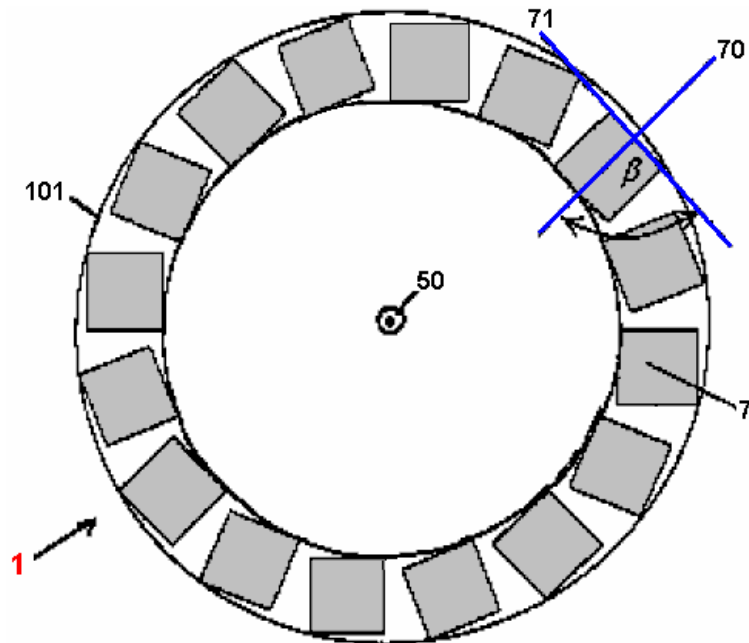


Fig.17a is een schematische voorstelling van de mogelijke oriëntaties van de rotor magneten **7** wanneer gezien als bekeken op zoek parallel aan de as **50**. De magnetische dipool **70** van rotor magneten zeven is in een vliegtuig dat radiale op de as **50** is. De hoek β [beta] tussen de magnetische dipool **70** en de tangens **71** - einden door de buitenste rand van de holle cilinder **101** van de rotor **1** en deze hoek kan waarden tussen **14** graden en **90** graden hebben.

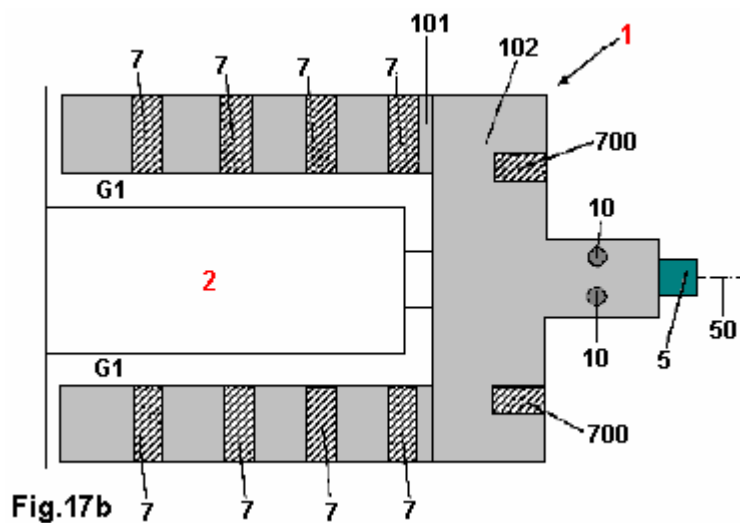


Fig.17b

Fig17b is een schematische weergave van een rotor drum en deel van de innerlijke stator **2**, waar de weergave loodrecht op de as **50** is. De rotor **1** is aan de schacht **5** geklemd door de schroeven **10** en gehouden stevig in positie. De schacht **5** loopt door een kogellager inzet in de innerlijke stator **2** en dus vrij kan draaien ten opzichte van de innerlijke stator. De rotor heeft twee trommel of klokvormige, afdelingen die de innerlijke stator omringen. De rotor **1** heeft een holle cilindrische afdeling **101**, die zich van de oppervlaktelaag **102** uitstrekt. Aangezien de innerlijke stator is vastgesteld en rotatie verhinderd door zijn verankering apparaat (onderdeel **4** in **Fig.1**), draait de rotor de holle cilinder **101** eromheen. De holle cilinder **101** van rotor **1** is gescheiden van de innerlijke stator **2** door een ringvormige luchtspleet **G1**. De holle cilinder **101** van rotor **1** heeft magneten **7** tot zinken gebracht in gaten in het. De oppervlaktelaag **102** van de rotor **1** heeft ook gaatjes en deze worden gebruikt om te installeren van de magneten **700** in het.

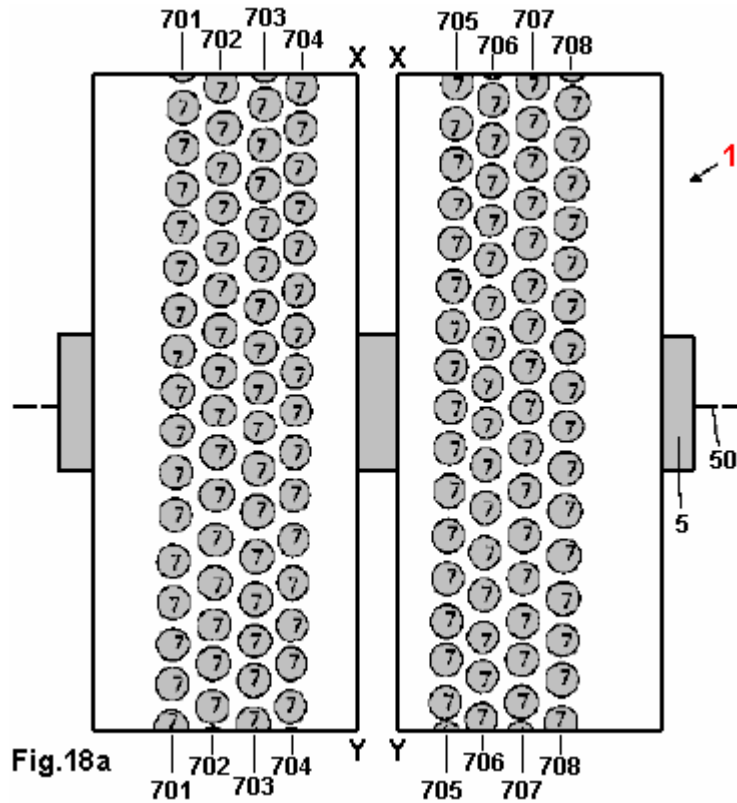


Fig.18a toont de buitenste oppervlakken van de twee helften van de rotor trommel **1** aangelegd flat in plaats van gebogen in een cirkel in de X--Y vliegtuig weergegeven in **Fig.16**. Dit oppervlak is loodrecht op de as **50** en rijen van magneten **7** zijn geplaatst in rijen **701-708**. Elk van deze rijen wordt enigszins gecompenseerd met betrekking tot de rij ernaast, wat resulteert in een zig-zag lay-out van de magneten **7**.

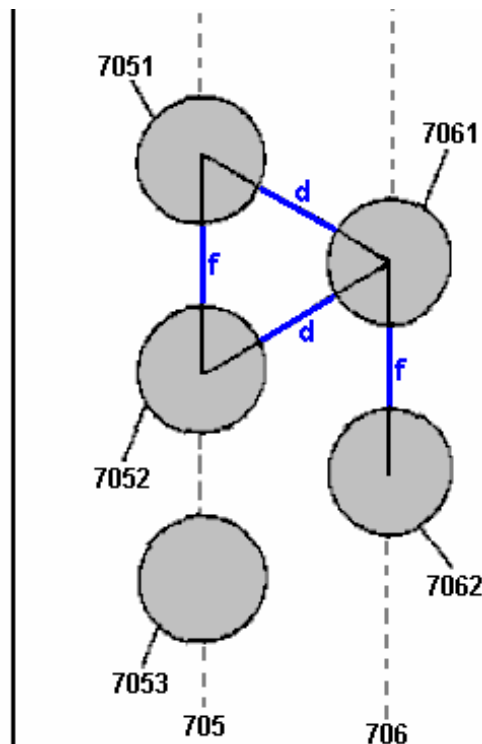


Fig.18b toont in uitgebreide detail, de positionering van de magneten **7** weergegeven in **Fig.18a**. De centra van de magneten **7** in de rijen **705** en **706** hebben een constante scheiding f tussen hun randen. De afstand tussen elke twee aangrenzende rijen, is zeggen, **705** en **706**, zo gekozen dat de regeling is zoals aangegeven in **Fig.18b** met constante magnetische scheiding van lengte d tussen de randen van de magneten in aangrenzende rijen. De magneten **7051** en **7052** zijn bijvoorbeeld dat precies hetzelfde afstand uit elkaar als magneten **7061** en **7062** de aangrenzende rij **706**. Ook, de centra van de drie magneten **7051**, **7052** en **7061** vormen een gelijkbenige

driehoek. Deze relatie geldt voor alle van de magneten in alle zeven reeksen 701-708. Hoewel de magneten 7 worden weergegeven in de diagrammen als circulaire, zouden ze ook andere vormen aan zoals vierkant of zeshoekig.

d de lengte varieert van ongeveer 3 mm tot 50 mm. Een afstand die met name voorkeur, bedraagt 5 mm. De afstand **f** varieert van ongeveer 10 mm tot 70 mm.

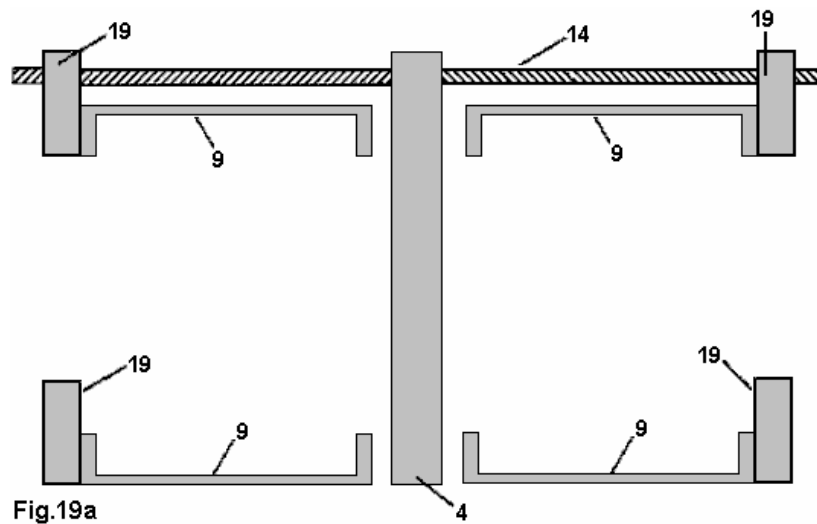


Fig.19a ziet u een longitudinale gedeelte door de mechanische behuizing voor het apparaat, dat wil zeggen een sectie parallel aan de as as 50. De mechanische behuizing omvat de steun stuk 4 voor de innerlijke stator 2 om te voorkomen dat het draaien, de mount 19 voor de begeleiding van de roerende helften van de buitenste stator 3, klemmen en een roterende threaded staaf 14 die beide helften van de buitenste stator 3 ten opzichte van de rotor en/of de innerlijke stator 2 kunt verplaatsen. De versnelling schacht 14 heeft twee schroefdraad secties met draden die in tegengestelde richtingen (links- en rechtsrijdend threads draaien). De rotatie van deze schacht zorgt ervoor dat de twee helften van de buitenste stator huisvesting als u wilt verplaatsen op symmetrische wijze in tegengestelde richtingen, naar binnen of naar buiten. De gids apparaten 19 zijn gemonteerd op de as versnelling 14 en dus ze alleen verplaatsen in één vlak. De buitenste cilindrische delen 9, die de buitenste stator 3 huis zijn stevig gekoppeld aan de eindkappen 19. Meestal heeft deze mechanische behuizing een hoogte van 400 tot 600 mm, een breedte van 400 mm en een diepte van 530 mm.

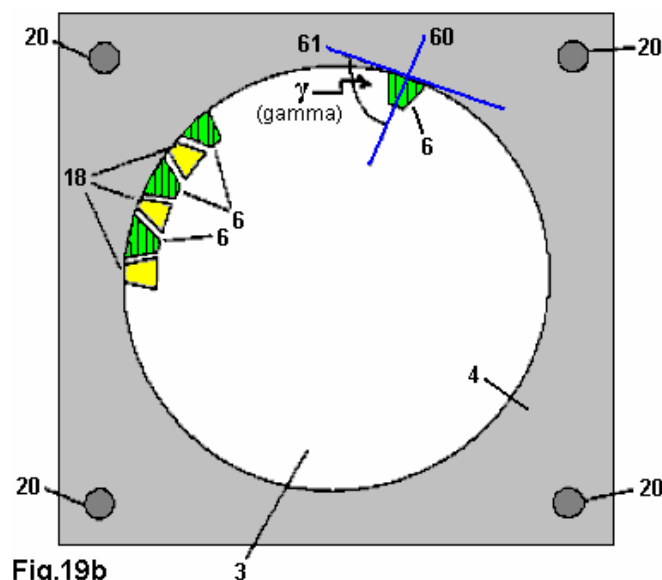


Fig.19b is een sectie door de buitenste stator 3, het sectievlak staat loodrecht op de as as 50. De buitenste stator 3 is georganiseerd in het, een ring van niet-magnetische bevestigingsmiddelen 18, waartussen magneten 6 zijn beveiligd. Om redenen van duidelijkheid, zijn slechts enkele van de magneten 6 vermeld, ofschoon deze magneten zijn gemonteerd op de hele omtrek van de buitenste stator 3. De grootte van de magneten 6 en de niet-magnetische bevestigingsmiddelen 18 is gekozen zodat ze vormen een holle cilinder waarvan centrale as in de richting van de as as 50 is. De magnetische dipool as 60 van de magneten 6 staan loodrecht op de as as 50. Een hoek γ [gamma] tussen de magnetische dipool as 60 en een raaklijn 61 aan de buitenste rand van de holle

cilindrische buitenste stator **3** is tussen **14** graden en **90** graden. De buitenste stator **3** is verbonden met het montage blok **4**, waarin de kolommen montage **20**.

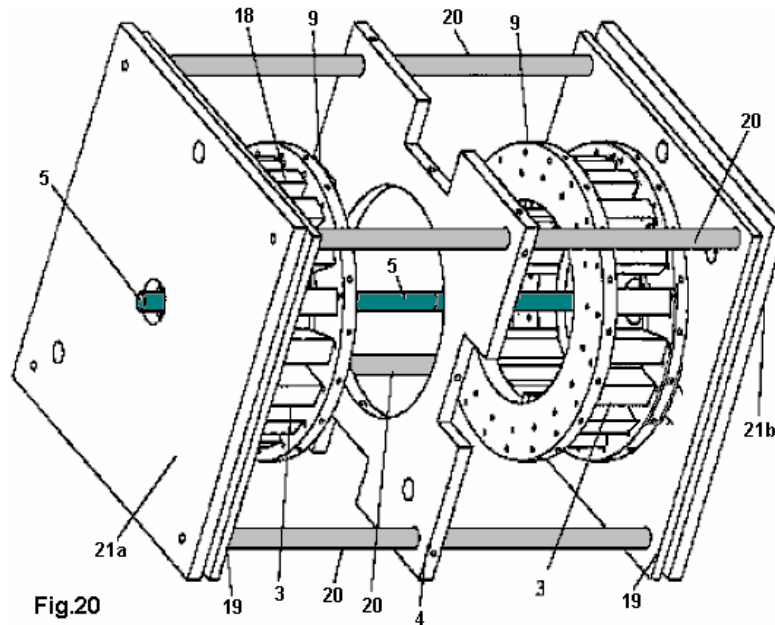
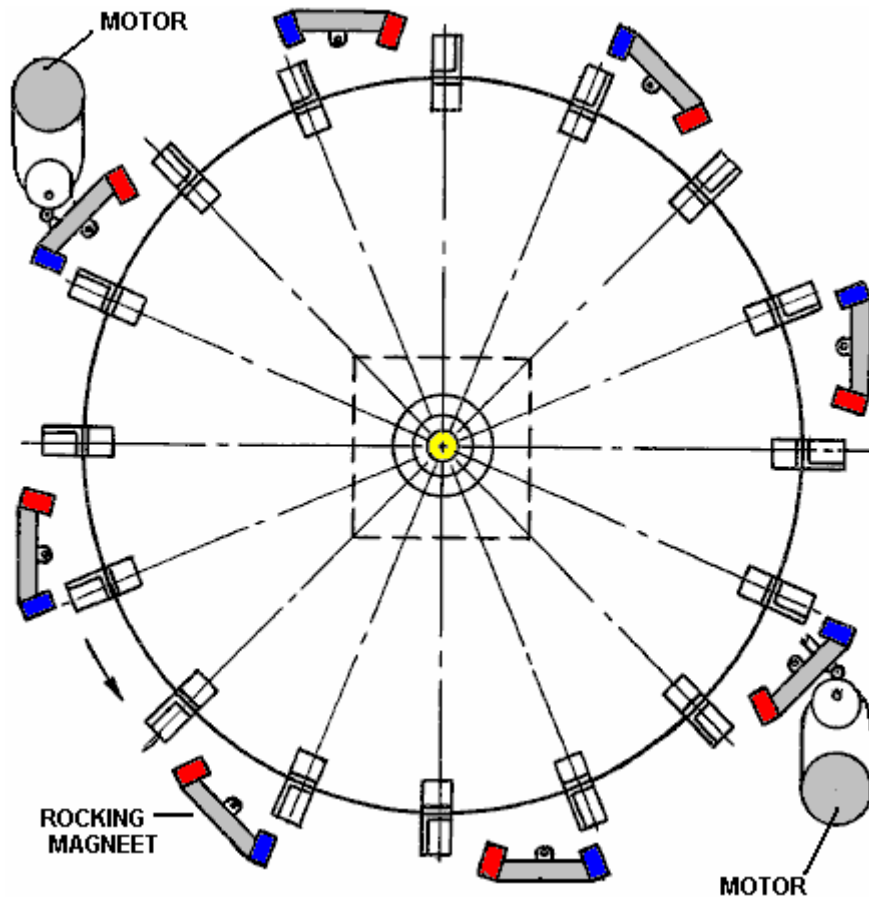


Fig.20 is een weergave van de vooruitzichten van de mechanische behuizing voor het apparaat. Aanvullende praktische details zijn beschikbaar in het octrooi.

De Permanente Magneet Motor van Donald Kelly.

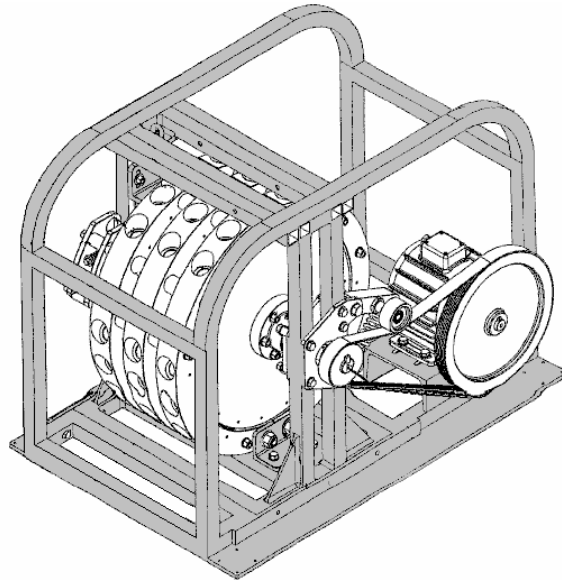
In 1979 kreeg de heer Kelly een patent op een permanente magneet motor design. Hij merkt op dat behalve het wordt heel moeilijk te genereren genoeg kracht om te mechanisch verplaatsen de stator magneten iets om continue rotatie, de resulterende snelheid van revoluties zeer laag is. Om die redenen, die hij heeft gekozen om te verplaatsen van de stator magneten iets met behulp van kleine DC-motoren. Zijn ontwerp is opgenomen hier omdat het een concept dat relatief gemakkelijk is te begrijpen. Het algemene idee is niet in tegenstelling tot die van Stephen Kundel die de stator magneten met een solenoïde rotsen, zoals eerder in dit hoofdstuk. Het doel hier is het gebruik van een kleine elektrische stroom te genereren een krachtige rotatie veel groter dan zou worden van de elektrische stroom zelf, en dus, produceren wat is in feite een vermenigvuldiging van de macht door het gebruik van permanente magneten. Een enigszins geherformuleerd kopie van zijn octrooi is in het aanhangsel vermeld.



De bediening is een eenvoudige strategie. Acht sets van magneten zijn gemonteerd op rocker wapens. Deze hebben twee belangrijkste posities. In de eerste positie trekken de rocker magneten de magneten op de rotor gemonteerd. Wanneer de rotor verplaatst vanwege deze attractie en een punt bereikt waar er ongeveer om een achterwaarts slepen op de rotor, het standpunt van de arms rocker wordt gewijzigd zodat de eerste set van rocker magneten uit de weg worden verplaatst naar een positie waar ze hebben weinig effect als gevolg van hun grotere afstand van de rotor magneten. Deze beweging rocker beweegt ook magneten van de tegengestelde polariteit die duwen de rotor magneten op hun weg. In dit ontwerp worden de aantrekkelijkheid en de push toegepast op verschillende sets van magneten. Als de attractie op magneten is 1, 3, 5, etc. dan is de druk op magneten 2,4,6, enz. Maar desondanks de pull en push worden toegepast op elke rotor magneet terwijl het passeert. De kracht die nodig is om te werken de elektromotoren is minimaal als de kracht van de motor wordt geleverd door de magneten. In plaats van twee kleine motoren zou het mogelijk om te bedienen de rocker armen met behulp van kleine elektromagneten en als de motor wordt gebruikt voor het aandrijven van een elektrische generator, dan het ontwerp kon met eigen stroomvoorziening worden gemaakt met behulp van enkele van de elektrisch vermogen te verstrekken van de nodige input vermogen. De schets hierboven toont slechts één laag van de motor, maar kan er als vele lagen als u wilt, elke rijden de uitgang schacht en haar macht met elke laag vergroten.

De "Perendev" Permanente Magneet Motor van Mike Brady.

Een van de meest bekende permanente magneet motoren is de "Perendev"-motor, die de verbeelding van de meeste mensen vangt. Er wordt gezegd dat tientallen van deze motoren zijn gemaakt en als motor/generatoren met een vermogen van niet minder dan 100 kW verkocht. Voor zover ik weet, dit is niet bevestigd, noch zijn er onafhankelijke tests gemaakt op de motor dan een korte test van Sterling Allan. Maar laat ik nogmaals benadrukken dat het erg moeilijk te krijgen een permanente-magneet-only motor operationele en het is veel gemakkelijker om te beginnen met een zoals de Adams motor aangegeven in hoofdstuk 2, of de Charles Flynn motor eerder in dit hoofdstuk weergegeven. Let op, dat de magneten gebruikt in dit ontwerp zijn niet-standaard magneten en dus zal zijn moeilijk te krijgen en waarschijnlijk erg duur vanwege dat en gespecialiseerde magnetische afscherming wordt gebruikt.



De Mike Brady Patent Application WO 2006/045333 A1 gedateerd op 4 mei 2006 wordt weergegeven in het aanhangsel. In medio 2010, Mike had zo veel moeite bij het verkrijgen van zijn ontwerp in commerciële productie die zijn geldschietters zijn het meest ontevreden met de situatie en als Mike problemen optreden bij het repliceren van het (zoals Howard Johnson deed met zijn magneet motor) vervolgens een nieuwkomer op dit gebied zou er goed aan doen te houden met magneet motoren die gebruik maken van verkeer van de stator magneten, zoals Don Kelly, Stephen Kundel en anderen, of magneet motoren met behulp van mechanische of elektrische zoals de Charles Flynn motor afschermen, de Robert Tracy motor of de Jines motor.

Patrick Kelly

<http://www.free-energy-devices.com>

<http://www.free-energy-info.com>

engpjk@gmail.com

engpjk@free-energy-info.co.uk