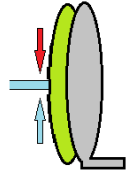


HYPOTHÈSE D'UN PROFIT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE FACILITÉ

L'action de la f.c.é.m. d'un l'alternateur en charge, s'oppose à la motricité.

Je souhaite réduire cette opposition, sans réduire la charge.

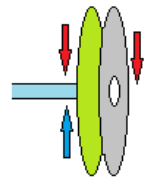
Je garde les phénomènes d'induction dans leurs environnements physiques habituels :



Actuellement :

- En **vert** le rotor inducteur
 - Motricité flèche bleue
 - Action de la f.c.é.m., **flèche rouge**
 - En gris, l'induit (ou stator) solidaire de la carcasse.
- L'action de la f.c.é.m. s'oppose en totalité à la motricité sur l'axe de l'alternateur.

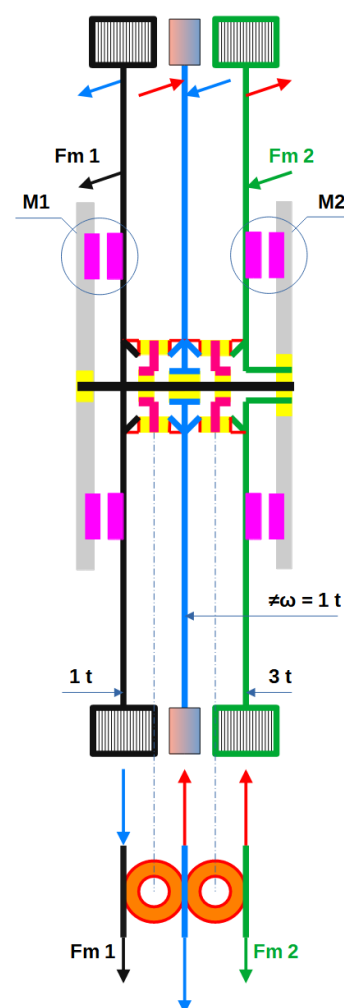
Si je libère le stator : la f.c.é.m. sur les rotors, devrait être égale et opposée, $f.c.é.m./2 = F_x = F_y$.



Le rotor libéré (le plus lent) recevrait (F_y) dans le même sens que la motricité, et rattraperait le rotor inducteur. Et ($-F_x$) du rotor inducteur, s'opposerait à la motricité. La différence de rotation entre les rotors diminuerait. L'induction diminuerait, le courant de charge diminuerait et le fonctionnement serait un échec.

Pour éviter cet échec, je double le phénomène d'induction, j'utilise deux moteurs M1 et M2.

Je relie les rotors entre-eux par des engrenages. M1 tourne à ω et M2 à 3ω



Le différentiel de rotation entre les rotors ($\neq \omega$) garantirait la variation temporelle du $\Delta \Phi$ inducteur.

Les rotors sont notés : Noir (R_n), Bleu (R_b) et vert (R_v). Les flèches rouges et bleues représentent les actions de la fcém, sur les rotors.

Les flèches rouges opposées au ($\neq \omega$) ont le signe (-).

Les flèches bleues en addition au ($\neq \omega$), sont positives (+).

L'inducteur commun (R_b au centre) optimise ses deux polarités magnétiques, là où une seule est utilisée dans les alternateurs actuels.

À vide : La fcém = 0. L'action de l'excitation s'oppose et s'additionne à valeurs égales en fonction des passages des bobinages induits devant les pôles magnétiques. Ce qui donne un résultat mécanique équilibré.

Un équilibre devrait s'établir entre (R_n à ω), (R_b à 2ω) et (R_v à 3ω).

Ex : (R_n 1000 t/mn), (R_b 2000 t/mn) et (R_v 3000 t/mn).

En charge : Similaire aux actions des extrémités d'un ressort, les actions de la fcém imposée par la charge, devraient être égales en valeur absolue, sur chaque induit et inducteur respectif. De sorte que la somme des actions de la fcém sur les engrenages devrait être équilibré.

Ce que la f.c.é.m. prendrait d'un coté à la motricité, elle le redonnerait de l'autre coté. Il n'y aurait aucune création ou destruction impossible d'énergie. Ce serait tout simplement plus facile. Similaire aux systèmes à contrepoids.

Ainsi la motricité ne devrait assumer que les pertes mécaniques.

L'interaction électromagnétique continuerait à se manifester dans son environnement habituelle.

Explications détaillées en page 3

J.L.

Données: L'alternateur tri-rotors est considéré à aimants permanents

_ Rendement (η) de 80 %, pour les moteurs et l'alternateur tri-rotors.

_ 4 % de pertes dans le système d'engrenages :

_ Puissance absorbée M1 (P_{am1}) = 1 KW = puissance absorbée M2 (P_{am2})

Calculs :

Pu des moteurs = $(2 \text{ KW}) * 80/100 = 1,6 \text{ KW}$ = les 4% de pertes mécaniques conséquence de la rotation des engrenages qui assument le mouvement des forces équilibrées de la fcém sur les rotors.

Puissance absorbée (P_{a-a}) par l'alternateur tri-rotors, qui est aussi la puissance équilibrée grâce aux 4 % de pertes mécaniques dans le système d'engrenages.

$P_{a-a} = (1,6/4) * 100 = 40 \text{ KW}$

Pu de l'alternateur :

$40 * 80/100 = 32 \text{ KW} \Rightarrow$ Coefficient de facilité : $32/2 = 16$ sans unité

L'hypothèse d'une auto-alimentation des moteurs par le courant induit serait envisageable.

Avec un rendement de 50 % pour l'auto-alimentation des 2 KW nécessaire aux moteurs, car il faudrait aussi maintenir une réserve d'énergie pour le démarrage.

$(2/50) * 100 = 4 \text{ KW}$ prélevé sur les 32 KW du courant induit, il resterait 28 KW de profit.

Le coefficient de facilité serait alors de $28/2 = 14$ sans unité

D'où viendrait l'énergie qui ne peut être créée ni détruite ?

Quand nous profitons d'une énergie, nous présumons connaître son origine. Ce n'est que considérer une infime partie d'un ensemble très vaste.

Car les énergies viennent des cycles de la nature, c'est-à-dire des nombreux cycles de l'univers interconnectés. Si c'était possible de remonter tous ces cycles jusqu'à l'origine (à notre connaissance), la question resterait posée : **d'où provient l'énergie de la genèse ?**

Car c'est cette (unique à notre connaissance) énergie qui n'a cessé et ne cesse d'augmenter son entropie. C'est donc audacieux de prétendre que nous connaissons d'où viennent les énergies dont nous profitons quotidiennement.

Les exemples avérés des systèmes à contrepoids ([Roue de Falkirk](#)) utilisent la force de gravité qui n'est pas de l'énergie. Cependant cette force mise en mouvement, bien qu'équilibrée, nous permet de profiter d'une transformation d'énergie, avec un minimum d'apport par rapport au profit dont nous bénéficions. Sans pour cela perturber la force de gravité.

Dans l'assemblage proposé, le magnétisme est similaire, la force du phénomène d'induction n'est pas une énergie. Cependant cette force mise en mouvement, bien qu'équilibrée, nous permettrait de profiter d'une (ou des) transformation(s) d'énergie, avec un minimum d'apport par rapport au profit dont nous bénéficierions. Sans pour cela perturber le phénomène d'induction électromagnétique avéré qui se manifesterait dans son environnement habituel.

Le ($\neq \omega$) des moteurs, influencerait le rotor médian Rb, par l'actions des forces électromagnétiques entre les rotors. Ces forces devraient s'équilibrer sur le système d'engrenages.

À vide : La fcém = 0, le magnétisme de l'excitation s'oppose et s'additionne à valeurs égales en fonction des passages des bobinages induits devant les pôles magnétiques. Ce qui demanderait à la motricité de n'assumer que les pertes constantes, similaire aux alternateurs actuels.

En charge : Les actions de la fcém sur les rotors (flèches bleues et rouges), devraient s'équilibrer sur le système d'engrenages. Ce qui demanderait à la motricité de n'assumer que les 4 % de pertes constantes pour maintenir en mouvement les forces équilibrées de la fcém. Similaire aux systèmes à contrepoids avérés, dont on profite grâce à la gravité terrestre.

J.L.

Hypothèse de fonctionnement détaillée :

Le système est similaire aux systèmes à contrepoids, uniquement dans le principe d'équilibrage de la réaction.

Si j'utilise des contrepoids, l'action de la gravité agira séparément sur les deux moteurs indépendamment de leur différentiel de rotation. Le rotor médian absorbera ce différentiel avec simplement les pertes mécaniques. Les engrenages n'auraient qu'un rôle de compensation du différentiel de rotation. Car la gravité est indépendante du différentiel de rotation. Et son action agit entre les moteurs et la terre ; non pas entre les rotors par rapport au différentiel de rotation des moteurs. Donc système classique, aucun avantage par rapport aux systèmes actuels. Même un désavantage, des pertes supplémentaires dans le système d'engrenages reliant les trois rotors

Si j'utilise des aimants, les actions des champs magnétiques agiraient sur les moteurs par l'intermédiaire des rotors qui subissent l'interaction des champs magnétiques. Ces actions dépendent des rotations des trois rotors reliés entre-eux par les pignons.. De sorte que la valeur de l'opposition aux rotations motrices, ne pourrait être que le résultat de la somme effectuée par les engrenages, des actions des champs magnétiques sur les rotors. Somme qui s'effectuerait sur les pignons coniques entre les rotors. De sorte que les moteurs ne recevraient que le résultat de cette somme.

A vide : les champs magnétiques s'additionneraient et s'opposeraient à valeurs égales au différentiel de rotation entre les rotors. Pas d'influence de la fcém qui n'existe pas à vide. Le rotor médian devrait (sans considérer un léger glissement) avoir une rotation moyenne. Si je considère, Moteur1 rotation = 1, Moteur2 rotation = 3, la rotation médiane devrait se situer à $(1+3)/2 = 2$, pour le rotor médian.

Pour l'énergie, ce serait le cas actuel ou la motricité n'assume que les pertes constantes avec pour l'alternateur une fcém qui est le potentiel dont pourrait bénéficier la charge.

En charge : La fcém imposée par la charge, s'opposerait constamment aux différentiels de rotation entre les rotors.

L'action avérée de la fcém, détaillée sur un alternateur actuel au début de mon document (si je libère le stator), est en addition à la motricité sur le rotor le plus lent et en (soustraction) opposition à la motricité sur le rotor le plus rapide. Ces actions sont égales et opposées sur les rotors, similaire aux actions d'un ressort à ces extrémités quand il est en extension ou compression.

Ce qui donnerait :

Addition à la motricité sur Rn

Soustraction à la motricité sur Rv

Le rotor médian Rb, recevrait à la fois l'action en soustraction entre Rn et Rb et l'action en addition entre Rb et Rv. Car Rb tournerait plus vite que Rn et moins vite que Rv.

Somme $S = (+Rn) + [(-Rb) + (+Rb)] + (-Rv) = 0 = \text{équilibre}$

Ou $S = [(+Rn) + (-Rb)] + [(+Rb)] + (-Rv) = 0 = \text{équilibre}$

Bien entendu, dans cette formule (Rn), (Rb), et (Rv), ne représentent pas les rotors, mais la valeur de l'action de la fcém qu'ils reçoivent.

En résumé, il faut changer de référentiel.

Pour les contrepoids le référentiel gravité terrestre.

Pour la fcém le référentiel des trois rotors influencés par la fcém de la charge.

J.L.