Власов В.Н.
vitanar@yandex.ru

Мотор-генератор Роберта В.Александера

Не знаю как другим, но мне чтение статей на сайте http://www.rexresearch.com доставляет огромное удовольствие. Прежде всего, поражает обилие идей, которые были высказаны, иногда, более 100 лет назад. А с другой стороны, удивляет ответная реакция учёных, бизнесменов и политиков, которые в погоне за так называемой прибылью, которой нет в капиталистическом обществе, игнорируют крайне важные для человеческой цивилизации изобретения.

По результатам поисков на этом сайте я написал несколько статей. Опираясь на свою теорию Эфира, в котором важную роль играет градиент давления Эфира, я показал, что человечеству ещё придётся вернуться ко многим изобретениям, отвергнутым в угоду Альберту Эйнштейну. В данной статье хотелось бы уделить внимание очередному забытому изобретению Роберта В.Александера.

Для начала приведу практически без изменения переведённую мной статью. Точнее перевод сделал браузер Яндекс в ОС Windows 11. Мне же пришлось только подправить несколько слов, так как перевод получился высокого качества.

rexresearch.com

Роберт В. АЛЕКСАНДЕР

Динамо-Мотор

The National Tattler **(11 ноября 1973 г.), стр. 6**

"Автомобиль, управляемый Безтопливной системой" автор Том Валентайн

Вам больше никогда не придётся заезжать на заправку, если автомобиль Роберта Александера без топлива пойдёт в производство.

Александр изобрел систему автоматического управления, которая использует комбинацию электричества, воздуха и гидравлики.

Его автомобиль может работать без топлива, без шума, без загрязнения окружающей среды и без необходимости ежедневно заряжать аккумуляторы.

Эксперты недоумевают, как ему удаётся получать энергию из «ничего», но он это делает.

TATTLER посетил Пасадену, штат Калифорния, чтобы совершить демонстрационную поездку на потрёпанном старом VW, который едет со скоростью 36 миль в час, но не нуждается в топливе.

Инженер и физик, сопровождавшие TATTLER, были поражены. «Это неправильно, — сказал он, — вы не можете так бегать».

Александр ухмыльнулся и приложил палец к губам. «Тс-с! Не говори так громко — машина этого не знает».

Небольшой электродвигатель мощностью 7/8 лошадиных сил обеспечивает начальную мощность.

«Нам пришлось снизить напряжение электродвигателя с 24 до 12 вольт в демонстрационных целях, потому что мы получали слишком много энергии», — объяснил Александр.

Александр, двое его сыновей и его партнёр Джеймс Смит из Монтебелло построили безбензиновый VW примерно за 45 дней, в первую очередь для того, чтобы продемонстрировать, что у них есть решение проблемы загрязнения окружающей среды и нехватки топлива.

Они провели демонстрацию в колледже Амбассадор и пригласили прессу.

Во время первой демонстрации они держали свой двигатель в секрете, но позже рассказали обо всём эксклюзивно для TATTLER.

«Теперь, когда компания из Иллинойса заключила контракт на тестирование и разработку, нам не нужно быть такими скрытными», — сказал Смит.

Вот как это работает, как объяснил изобретатель.

«Электродвигатель начинает вращаться от аккумулятора, затем в действие вступает гидравлическая и воздушная системы, которые приводят автомобиль в движение и заряжают аккумулятор с помощью стандартной установки генератора переменного тока».

Потенциал системы Александера безграничен.

«Сейчас мы собираемся построить автомобиль стандартного размера, который работает по этому принципу и имеет четыре пневмогидравлических двигателя — по одному на каждое колесо».

Изобретатель и его партнёр воодушевлены подписанным контрактом.

«Я думаю, что это изобретение, которое автомобильная промышленность не сможет похоронить. У нас есть рабочая модель, и скоро на улицах появится ещё одна».

Настоящая ирония всего этого заключается в том, что Александр потратил всего около 500 долларов на создание своей модели, на которой можно ездить, в то время как Лаборатория реактивных двигателей Калифорнийского технологического института, расположенная за углом от его дома в Пасадене, потратила 600 000 долларов из гранта в 4 миллиона и создала громоздкое чудовище, которое едва ли можно сравнить с потрёпанным «Фольксвагеном»

Автомобильный двигатель JPL сжигает водород и бензин и выделяет водяной пар.

Лаборатории реактивного движения потребовалось 3,5 года на разработку двигателя, который в первую очередь предназначен для снижения выбросов выхлопных газов.

Александр, специалист по холодильному оборудованию и изобретатель суперкондиционера, а также устройства для производства льда, придумал свою идею пять лет назад, но не смог найти финансирование для создания прототипа.

«Мы сделали всё, что могли, с тем, что у нас было, — сказал он TATTLER. — Я просто купил этот старый VW за 50 долларов, и мы просто собрали всё воедино».

Смит покачал головой и добавил: «Только подумайте, что мог бы сделать Алекс, если бы у нас была хотя бы небольшая часть того гранта, который они потратили на проект Калифорнийского технологического института».

Однако инженеры поставят под сомнение принцип работы двигателя Александра.

«Не думаю, что смогу объяснить принцип, но давление воздуха можно использовать для многих целей. Это не что-то сложное, это простая механика», — сказал Александр. Он добавил: «В нашей стране всегда было так много природных ресурсов, что мы склонны были игнорировать экономию и эффективность при разработке двигателей. Теперь нам нужно по-новому взглянуть на принципы работы двигателей».

Возможно, Александр и Смит не смогут объяснить, как они получают энергию из ничего, но люди уже давно способны на большее, чем они знают.

Всё, что нужно сделать, чтобы поверить, — это посмотреть на супержука в действии.

«Мы называем это суперсилой, потому что она использует три вида энергии для достижения простой цели», — сказал Александр.

Теория:

В основе конструкции этого устройства лежит трансформатор (магнитопровод или устройство ускорения), используемый в качестве ротора генератора (устройство рассеяния магнитного потока, устройство скорости).

Выходной сигнал переменного тока является одновременным произведением этого электромагнитного управляющего поля, скорости изменения ускорения во времени или управляющего поля ($L/T^3 = d^3 1 / dt^3$ = третья производная от положения.

Одиночный ротор состоит из сердечника трансформатора, на который намотаны первичная обмотка двигателя-трансформатора и вторичная обмотка трансформатора-генератора, а статор состоит из полюсов магнитного поля. В генераторе MK-5(2) используется известная технология управления электромагнитным полем.

Только крупные нефтяные компании и ваше правительство не допустили этого к массовому производству. Им должно быть стыдно, но они бесстыдны, и сейчас мы видим серьёзные трещины в иерархии массового контроля.

Вот базовая теория динамики управляющего поля: http://community.webtv.net/SkyVessel/Control (ссылка не работает)

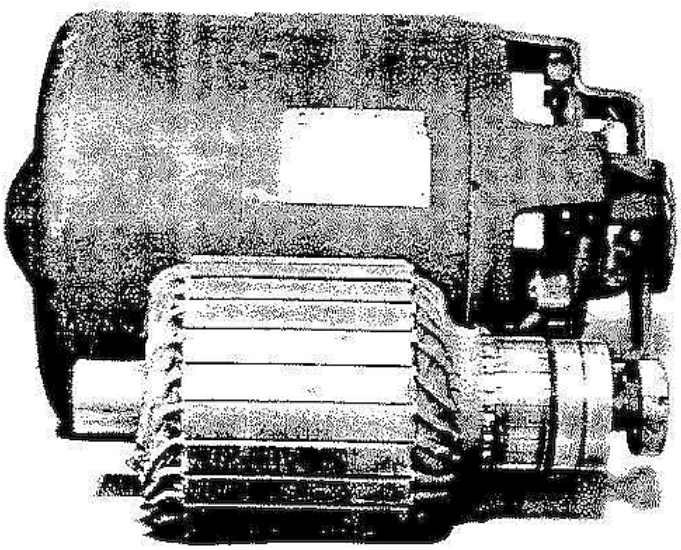
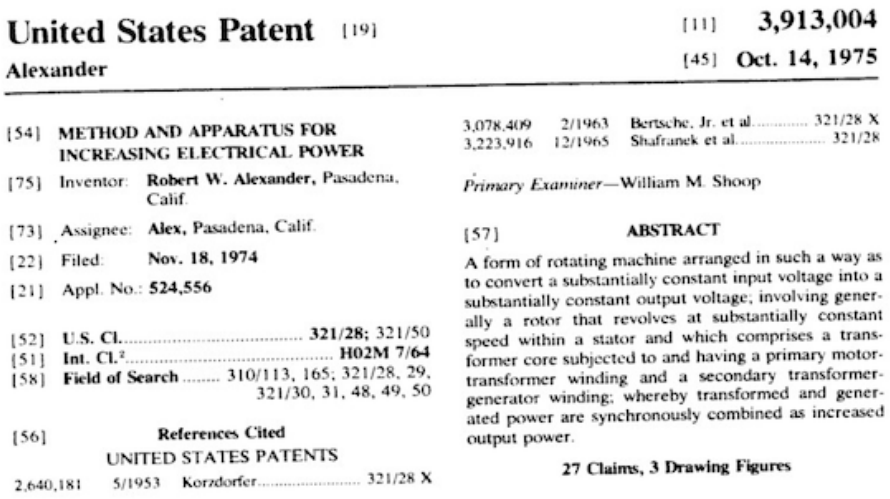


PHOTO 5-9-1 The Alexander motor/generator test prototype.

USP # 3,913,004

(PDF, требуется Adobe Reader)



United States Patent [19]

Alexander

[11] **3,913,004**

[45] **Oct. 14, 1975**

[54] **METHOD AND APPARATUS FOR INCREASING ELECTRICAL POWER**

[75] Inventor: **Robert W. Alexander**, Pasadena, Calif.

[73] Assignee: **Alex**, Pasadena, Calif.

[22] Filed: **Nov. 18, 1974**

[21] Appl. No.: **524,556**

[52] U.S. Cl. **321/28**; 321/50

[51] Int. Cl.² **H02M 7/64**

[58] Field of Search 310/113, 165; 321/28, 29, 321/30, 31, 48, 49, 50

[56] **References Cited**

UNITED STATES PATENTS

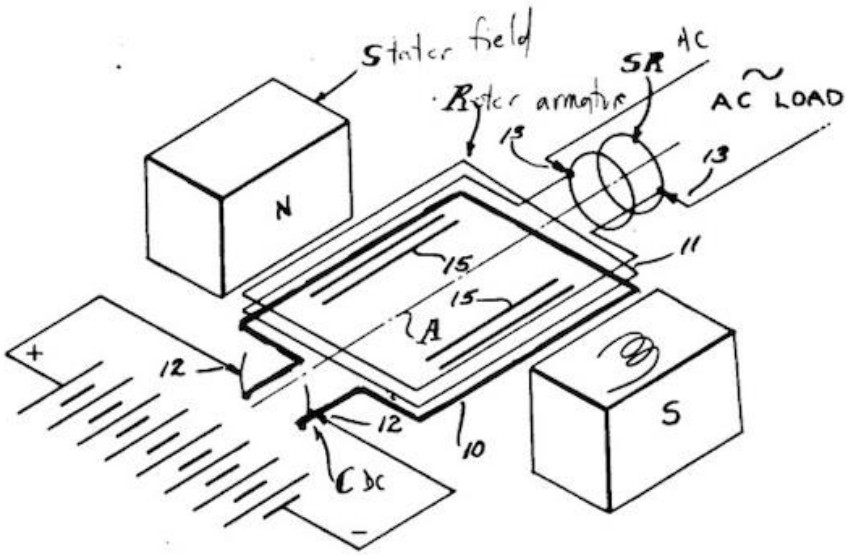
2,640,181	5/1953	Korzdorfer	321/28 X
3,078,409	2/1963	Bertsche, Jr. et al.	321/28 X
3,223,916	12/1965	Shafranek et al.	321/28

Primary Examiner—William M. Shoop

[57] **ABSTRACT**

A form of rotating machine arranged in such a way as to convert a substantially constant input voltage into a substantially constant output voltage; involving generally a rotor that revolves at substantially constant speed within a stator and which comprises a transformer core subjected to and having a primary motor-transformer winding and a secondary transformer-generator winding; whereby transformed and generated power are synchronously combined as increased output power.

27 Claims, 3 Drawing Figures



/*/

Мои комментарии к цитируемой статье.

Динамо-мотор Роберта В.Александера заслуживает огромного внимания. Внимательно смотрим на схему динамо-мотора. Что мы там видим?

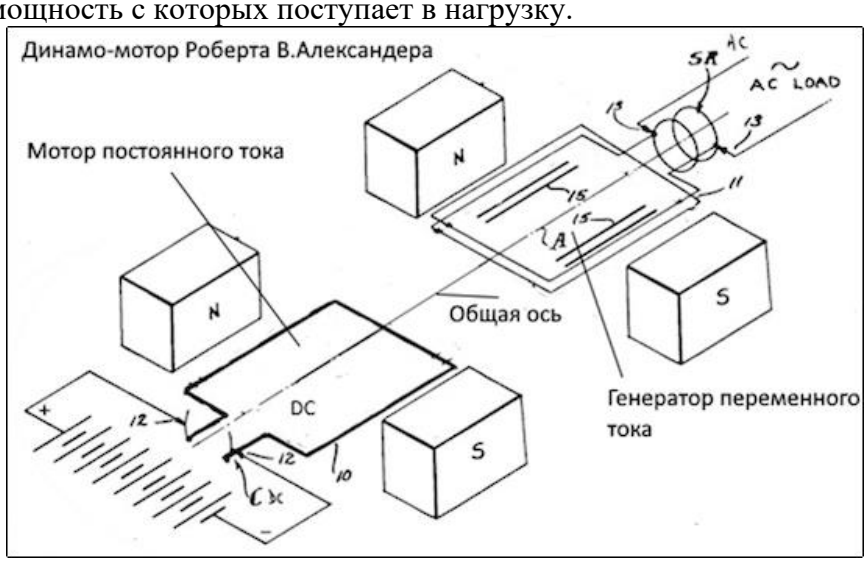
А видим мы две рамки в общем магнитном поле. Мотор постоянного тока вращает ротор, на котором ещё намотан замкнутый виток, который, вращаясь вместе с ротором, тем самым меняет магнитный поток, проходящий через него. По закону Фарадея в этом замкнутом контуре создается переменная ЭДС, величину которой можно изменять числом витков в замкнутом контуре.

Чтобы это стало понятнее, я немного подправил чертёж Роберта Александера. И получил на общем валу две конструкции – мотор постоянного тока и генератор переменного тока.

Мотор постоянного тока может быть слабеньким. С мощностью, достаточной для вращения ротора генератора переменного тока.

В генераторе переменного тока мы можем установить сильные постоянные магниты и намотать большое число витков в обмотке. В результате получим не просто мотор-генератор, а усилитель мощности.

По сути, данный мотор-генератор работает по тому же принципу, что и генератор Фигуэра. Только в генераторе Фигуэра по-иному формируется переменное магнитное поле, подаваемое на выходные катушки, мощность с которых поступает в нагрузку.



Моё понимание мотор-генератора Роберта В.Александера.

В чём фишка данной схемы? Закон Фарадея позволяет обходить классический закон сохранения энергии. Дело в том, что ЭДС прямо пропорциональна не величине магнитного потока, а величине производной от магнитного потока. Чем больше будет производная, то есть, чем резче будет изменяться магнитный поток, тем больше будет ЭДС. Поэтому магнитный поток может изменяться не по синусу, а изменяться импульсно. В общем, здесь есть простор для экспериментов.

Да и электрогенератор надо делать так, чтобы влияние в нём противоЭДС было минимальным. Например, как в Ф-генераторах.

Каждый мужчина, у которого есть шуроповёрт, может создать мотор-генератор Роберта В.Александера. Работайте, братья!

Статья написана 11.02.2025.