

OBSOLESCENCE DE L'IMPOSSIBLE

Historique.

- > À une époque, il était admis **impossible** que le plus lourd que l'air, puisse voler. Cependant, les oiseaux volent depuis que le monde est monde.
- > À une époque, l'héliocentrisme était admis **impossible**. Cependant, Galileo démontra l'héliocentrisme. Sous la menace, il se désavoua en 1633.
- > À une époque, il était admis **impossible** que la terre soit ronde. Cependant, Aristote (de -384 à -322) fût le première a en apporter la preuve.
- > À notre époque, il est admis **impossible** qu'une machine puisse équilibrer la réaction à son action. Car à ma connaissance, nous n'avons pas encore trouvé de solution à cette « **impossibilité** »

Réflexions sur cet historique :

- > L'inconnu fait peur ou interroge, au point d'en occulter parfois sa possibilité ou sa probabilité.
- > Une chose est considérée « vrai » quant elle est avérée.
Cependant la « vérité » dépend de l'interprétation que nous en concevons ou en déduisons.
Hors nous savons que notre interprétation est assujettie à nos connaissances scientifique.

Fort de ces réflexions, j'ai cherché la possibilité, d'équilibrer la réaction à l'action.

Six ans me furent nécessaire pour finaliser une hypothèse, qui permettrait « d'échapper » aux effets de la fcém, opposés à la motricité dans les alternateurs en charge.

Le couple mécanique de la fcém est **la réaction à l'action** de la charge qui transforme le potentiel fém en énergie électrique fournie par l'alternateur. Je nomme ce couple mécanique (**Cfcém**)

Le Cfcém associé à la vitesse angulaire (ω), **est une énergie mécanique réactive opposée à la motricité.**

Je garde l'environnement électromagnétique identique à ceux des alternateurs actuels, pour garantir le même résultat. C'est le **Cfcém** que j'équilibre mécaniquement dans un système d'engrenages. Bien sur, il faut respecter certaines conditions pour que mon hypothèse soit probable, je l'ais donc pensée au plus près de la réalité.

Rappel de physique.

- > L'énergie **est une transformation au présent**, de matière, de position ou de valeur d'un vecteur, d'un état primaire à un état secondaire. Il est impossible de conserver cette transformation, car il **est actuellement impossible de conserver le temps**. Nous conservons le potentiel après transformation. L'énergie ne peut être créée n'y détruite,
 - > Nous **constatons, remarquons**, l'énergie. Je préfère donc le terme « profit » à la place de « utiliser ». Car « utiliser » c'est user, user c'est détruire, hors l'énergie ne peut-être détruite.
 - > La fcém est effective, que l'inducteur soit sur le rotor ou le stator.
 - > fém et fcém sont similaires, c'est le même phénomène d'induction électromagnétique (en volts).
 - > Les forces électromagnétiques font partie des quatre forces fondamentales régissant tout l'univers.
 - > Fém et fcém sont des ondes électromagnétiques de longueur 6000 Km
 - > Selon la Théorie Quantique, l'onde électromagnétique est porteuse d'un potentiel d'énergie.
 - > La puissance en Watts est l'unité d'énergie par seconde.
 - > Le temps est une notion non encore définie, dont dépendent les (Δ) de (Φ) et (t) de l'induction.
 - > L'énergie du Cfcém n'est pas l'énergie de la charge. Car ce serait deux énergies effectives instantanément à des endroits différents et de nature d'énergie différente (mécanique et électrique). Hors il y a eu transformation successive de nature d'énergie en un laps de temps.
- Si non, nous pourrions remonter les chaînes de transformation dans le temps, pour arriver au « **Big Bang** », supposé seule et unique énergie du « **Grand Début** » et nous ne serions pas plus avancés.

Les pages suivantes expliquent comment équilibrer la réaction de charge d'un alternateur, à aimants permanents et couplé à une charge non inductive, pour simplifier.

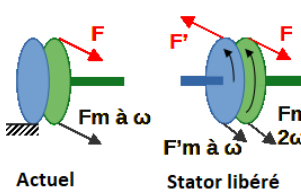
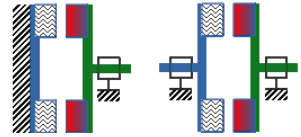
HYPOTHÈSE D'UNE RÉACTION ÉQUILBRÉE DANS L'ALTERNATEUR BIS-ROTORS (Ou, comment échapper au couple mécanique de la fcém)

La motricité d'un alternateur en charge, compense les pertes mécaniques et la puissance du (Cfcém), pour garantir la rotation (ω).

L'énergie transformée dans la charge, est donc produite par l'induction électromagnétique de l'inducteur de l'alternateur.

Induction due au (Φ) inducteur constant et à (ω) responsable des Δ de (Φ) et de (t). Les Δ n'ont besoin que de (ω) pour être effectifs, sans autre énergie supplémentaire.

Comment échapper au Cfcém :

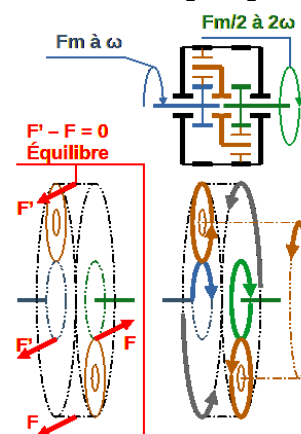


Je libère le stator qui devient le rotor bleu. Un moteur fait tourner le rotor bleu à ω et un autre moteur fait tourner le rotor vert à 2ω .

Les moteurs tournent dans le même sens. Le Cfcém (flèches rouges F' et F) interagirait entre le rotor induit et le rotor inducteur, pour s'opposer (figer les rotors) par rapport au mouvement relatif ($\neq \omega$) entre les rotors.

Nous aurions deux couples égaux et de sens opposé ($F' \cdot r$) et ($F \cdot r$) sur chaque rotor. Sous condition que le rotor bleu (à ω), ait une masse d'un poids quatre fois supérieure au rotor vert (à 2ω). Afin qu'ils aient la même énergie cinétique.

Ces deux couples peuvent-êtré équilibrés dans un système d'engrenages



Toutes les pièces sont libres : couronne noire, pignons satellites et porte-satellites oranges, ainsi que les planétaires bleu et vert.

Rôles des engrenages sur les planétaires bleu et vert.

- _ Autoriser les axes bleu et vert à tourner dans le même sens.
- _ Autoriser un des deux axes à tourner quand l'autre est à l'arrêt.
- _ Interdire la rotation inverse des axes bleu et vert.

Le Cfcém équilibré, serait alors incapable d'influencer les motricités, qui n'assumaient que les pertes mécaniques, bien que l'alternateur soit en charge.À.

À cette adresse <https://pdf.lu/seR8> vous avez un document détaillé. IL faut le télécharger pour avoir les dernières mise à jour.

A vide, les engrenages tournent alors « dans le vide » sans perturber la rotation des moteurs. Car sans appuis fixe, les engrenages ne peuvent transmettre l'énergie d'un moteur vers l'autre.

En charge, les deux rotors reçoivent le Cfcém, qui tente de les faire tourner en sens inverse.

Les engrenages bloquent ces puissances de rotations inverses et équilibrent le Cfcém. La puissance mécanique du (Cfcém) est incapable d'influencer les motricités des planétaires bleu et vert, sous condition d'une même énergie cinétique, ($F' \cdot r \neq \omega$) + ($-F \cdot r \neq \omega$) = 0 (-F car opposée à la rotation).

Le bilan des énergies doit être égal à zéro :

Actuellement : P moteur = (P pertes totales + P dans la charge). *C'est nier l'induction avérée ($\Delta\Phi/\Delta t$), car la motricité assume uniquement les pertes et l'énergie de réaction du Cfcém.*

Avec l'alternateur bis-rotors :

P induite = (P pertes autres + P de transformation dans la charge)

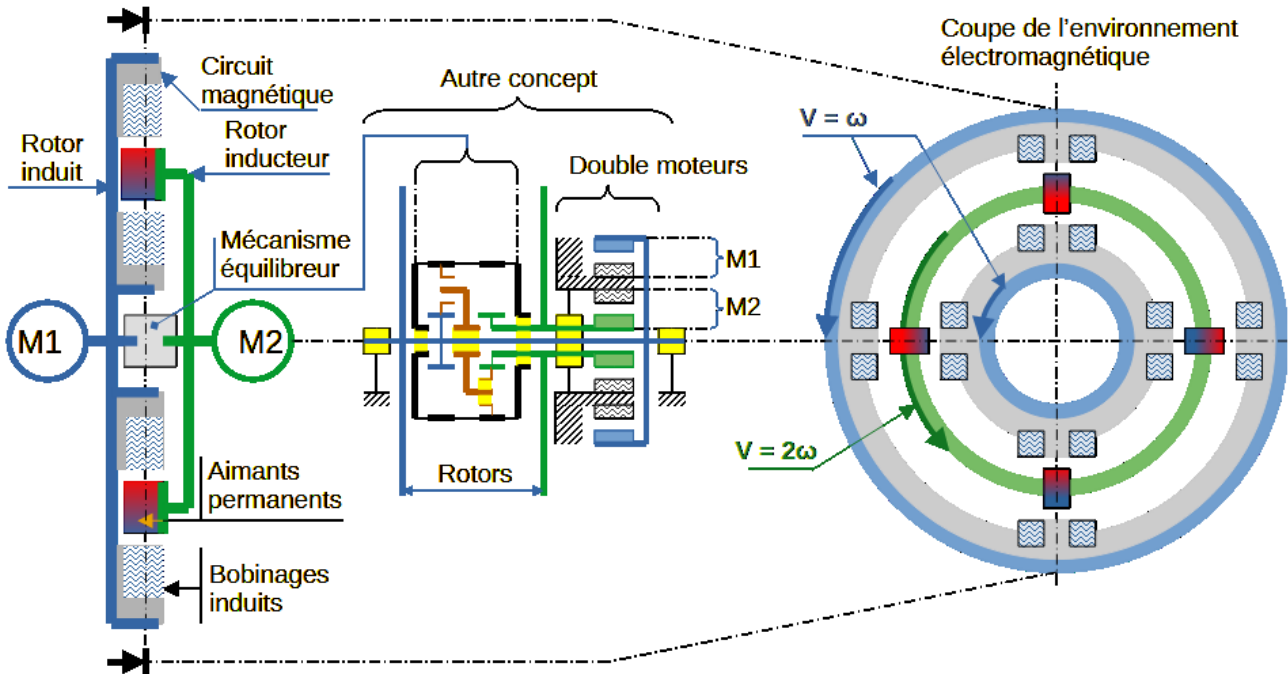
P du Cfcém = P du Cfcém/2 - P du Cfcém/2 = 0 (Cfcém équilibré)

P motrice = P pertes mécaniques => le ($\neq \omega$) reste effectif et garantit les Δ de Φ et de (t) inducteur.

Le ($\neq \omega$) maintient le ($\Delta\Phi/\Delta t$) inducteur, sans autre énergie supplémentaire pour maintenir l'induction électromagnétique, responsable de ($U \cdot I$) transformé dans la charge.

CQFD

CONCEPT NON EXHAUSTIF



Les deux circuits magnétiques avec leurs bobines induites, sont solidaires du rotor bleu. Ils tournent donc à la même vitesse (ω).

Le rotor inducteur en vert, tourne à (2ω) . Le différentiel de rotation ($\neq \omega$) entre les rotors, garantit le $(\Delta\Phi/\Delta t)$ inducteur donc l'induction des bobinages induits.

L'environnement électromagnétique est similaire aux alternateurs actuels.

La masse du rotor bleu à la vitesse (ω) doit avoir un poids quatre fois supérieur à celle du rotor vert. Afin que leur énergie cinétique soit égale, pour garantir l'équilibrage dans le système d'engrenages.