



Sverige

(10) **SE 9001895 A0**

(12) **Allmänt tillgänglig patentansökan**

(21) Ansökningsnummer: 9001895-3

(22) Ingivningsdag: 1990-05-28

(24) Löpdag: 1990-05-28

(41) Offentlighetsdatum: 1991-11-29

(51) Int. Cl: **H02M 7/48** (2007.01)

B60L 11/00 (2006.01)

H02J 7/00 (2006.01)

(71) Sökande: Aries Motor Co Handelsbolag, Box 17, 148 00 Ösmo, SE

(72) Uppfinnare: Tibor Kemény, Ösmo, SE

(30) Prioritetsuppgifter: ---

(54) Benämning: Nytt elektriskt strömkretssystem bl a för elbilar

Information:

A0-dokument innehåller beskrivning, patentkrav och, om sådana finns, figurer och sammandrag från en offentlig patentsökning i vilken dessa inte publicerats i annan form. A0-publicering görs vid behov. Den har ingen legal verkan och kungörs inte i Svensk Patenttidning.

A0 documents contain description, claims and, if available, figures and abstract from a public patent application where these have not been otherwise published. An A0 publication is made when necessary. It has no legal effect and is not published in the Swedish Patent Gazette.

S A M M A N D R A G

Ett Nytt Elektriskt Strömkretssystem bl.a. för elbilar, beskrivs sålunda:

a) ett slutet kretssystem av två batterigrupper bestående av sex batterier 1-3, 4-6 seriekopplade med varandra, och likaledes batterierna 21-23, 24-26 också seriekopplade med varandra;

b) två kondensatorer 9,10 i den ena batterigruppen skiljer batterierna 1-3 och 4-6 från varandra, samt två andra kondensatorer 29,30 i den andra batterigruppen som skiljer batterierna 21,23 och 24-26 från varandra;

c) att vid omväxlande urladdningar mellan kondensatorernas 9,10 och 29,30 negativa poler uppstår en hittills okänd växelström, som saknar motstånd, spänning och värmeförlust, och som inte lyder under Ohms lag. Denna nya växelströmsprodukt har döpts till "Kall Elektricitet."

d) Med detta nya elektriska strömkretssystem kan elbilens styrka ytterligare höjas om man parallellkopplar flera kondensatorer 9,10,51,52,53,54 med varandra. Samtidigt ökar dock även tyristorernas antal.

NYTT ELEKTRISKT STRÖMKRETSSYSTEM

Bl.a. för elbilar

Föreliggande uppfinning avser ett nytt elektrisk strömkrets-system, som under forskningstiden av uppfinnaren döpts till "Kall Elektricitet." Teknikerna inom elektronikindustrin samt elbranschen har länge drömt om ett system, i vilket elektriciteten kan strömma fritt i en ledning utan motstånd och utan att förlora den insatta energin vid vanlig rumstemperatur.

Det enligt uppfinningen föreslagna NYTT ELEKTRISKT STRÖMKRETSSYSTEM, baserar sig på användning av två huvudgrupper bestående av sex batterier i vardera gruppen, i vilka, enligt den unika konstruktionen, den nya elektriska strömmen uppstår vid vanlig rumstemperatur.

Det nya strömkretssystemet, som erhållit de i närslutna patentkrav angivna kännetecknen, lyder inte under "OHMS" lag. Det nya strömkretssystemet, vars produkt har en global marknad, såsom för belysning av gator, inom hushåll och industri, samt för att driva elmotorer och elbilar. Inom samtliga nämnda områden är energibesparing och miljö framtidens melodi. På grund av Los Angeles' och Kaliforniens hårda krav mot miljö- och luftföroreningar, har bl.a. elbilen fått en chans att lösa den katastrofala situationen i samband med luftföroreningen över hela världen. Denna uppfinning kan lösa den globala miljöförstöring som bilindustrin genom avgasutsläpp har vållat. Detta nya strömkretssystem det mest lämpliga att driva elmotorer och elbilar, eftersom systemet arbetar utan motstånd och strömmen flyter fritt i motorledningarna utan energiförlust, och allt detta sker vid normal temperatur.

Detta nya strömkretssystem, i kombination med speciellt byggd elmotor, är mer konkurrenskraftigt än dagens elbilar gentemot konventionella bensin-och dieseldrivna bilar.

Uppfinningen skall beskrivas under hänvisning till figurerna av vilka:

Fig. 1. Visar den ena batterigruppen bestående av sex batterier. Batterierna 1-3 är seriekopplade med varandra, och batterierna 4-6 är likaledes seriekopplade. De seriekopplade batterierna 1-3 respektive 4-6 skiljs åt av de två specialtillverkade effektkondensatorerna 9,10. De två manuella omkopplarna 7,8 är i praktiken tyristorer eller switchtransistorer för hög effekt, vilkas funktion sker genom en styrningskrets (ej med i ritning) där frekvensen skiftar från 0 och uppåt. 11 och 12 visar transformatorer jämte tillhörande bryggkopplade likriktare 13,14. Vid högre frekvens bör man använda effektt transistorer och transformatorer utan järnkärnor. 19 är en elektromagnet som sitter i en tillhörande specialbyggd elmotor. (Själva elmotorn finns ej med i ritningen) Strömmen flyter omväxlande mellan kondensatorernas negativa poler 9,10 genom ledning 20. Denna ström har av uppfinnaren döpts till "Kall Elektricitet." Denna ström saknar nämligen spänning, men behåller däremot sin amperestyrka. Eftersom strömmen flyter utan motstånd genom motorledningarna, talar man om ström utan Watt, utan energi- och värmeförlust och som inte lyder under Ohms lag. Detta är det nya elektriska strömkretssystemet bl.a. för elmotorer- och elbilar.

Fig.2 är ett spegelvänt schema i förhållande till fig.1;

Fig.3 visar möjligheterna hur t.ex. den ena batterigruppen 1-3 och 4-6 i fig.1 kan såväl serie-som parallellkopplas;

Fig.4 visar på vilket sätt man ytterligare kan öka motoreffekten. Kondensatorerna 9,10 i fig.1 kan således vidare parallellkopplas med ett flertal kondensatorer t.ex. 51,52,53 och 54, som skils ifrån varandra av dioder 63,64,65,66,67,69 och 70. Varje extra kondensator 51,52,53,54 har sin egen tyristor 55,56,57,58, som i sin tur är sammankopplad med kondensatorernas 51,52,53,54 positiva poler tillsammans med en primärledning, som är ansluten

till transformatorerna 11,12. Till varje enhet hör ett stator 59,60, samt ledningarna 61,62. Batterierna 1-3 Och 4-6 tillhör fig.1. Fig.2 kan således användas spegelvänt i förhållande till fig.1 enligt fig.4.

Framgår av fig.1 att, när tyristorn 8 tändes, laddas kondensatorn 10 upp på batteri 1, positiv pol, och batteri 6, negativ pol, medan tyristorn 7 släcks. När tyristorn 7 tändes, laddas kondensatorn 9 upp på batteri 4, positiv pol, samt batteri 3, negativ pol, medan tyristorn 8 släcks. Samtidigt urladdas kondensatorn 10 genom transformatorns primärledning 11, och i samma ögonblick uppstår i sekundärsidan induktion, som likriktas av brygga 14, och i ledningarna +15 samt -16 förs strömmen vidare till batterierna 24-26, fig.2. Vid varje kondensators urladdning, laddas en batterigrupp, upp. I regel uppladdas alltid den grupp som inte avger ström. När tyristorn 8 tändes, urladdas kondensatorn 9 via transformatorns primärledning 12, och i samma ögonblick likriktas på sekundärsidan induktionsströmmen som laddar upp batterierna 21-23 fig.2, av brygga 13. Under tiden omladdas exempelvis kondensatorn 10. När kondensatorn 10 är laddad är den andra kondensatorn 9 urladdad, och visa versa. Mellan de två kondensatorernas negativa poler uppstår den nya elektriska ström, vars rörelse påverkas av elektriskt vakuum vid kondensatorerna. Därigenom bildas en ny form av växelström.

Funktionen i fig.2 sker på samma sätt, som beskrivs i fig.1. Den enligt fig.2 avgivna sekunderströmmen laddar alltså batteriern enligt fig.1. O.s.v.

Elmotorns styrka kan ytterligare höjas om man parallellt kopplar flera kondensatorer, men samtidigt ökar även tyristorernas antal. När tyristorn 7 tändes laddas kondensatorer 9,53,54 upp från batteri 4, positiv pol och batteri 3, negativ pol. När tyristor 8 tändes, laddas kondensatorer 10,51,52 upp, samtidigt urladdas kondensator 9 via den tillhörande primärledningen som är ansluten till transformator 12 i vilkens sekundärledning uppstår induktion som laddar batterierna enligt beskrivning i fig.1.

I ledning 20 uppstår den nya växelströmsprodukt, som polariserar stator 19 till norr-eller sydpol. Till tyristor 57 hörande stator 59 befinner sig i motorn med 120 graders förskjutning i förhållande till stators 19 ursprungliga läge. Tändning av tyristor 57 är också tidsförskjuten 120 grader i förhållande till kondensatorns 10 urladdning. Kondensators 51 urladdning sker på samma sätt som hos kondensator 10. Den nya växelströmmen är ansluten till kondensators 53 negativa pol via ledning 61 och stator 59, och samtidigt polariserar den stator 59 med motsvarande poler. Till tyristor 56 hörande stator 60 är också i sin tur förskjuten 120 grader i motorn i förhållande till stator 59, tyristor 56 själv ligger i 120 graders tidsförskjutning.

Kondensatorns 54 positiva ström flyter igenom transformatorns 12 primärledning, som i sin tur inducerar ström i dess sekundärledning enligt tidigare beskrivning i figur 1.

Den nya växelströmmen är ansluten till kondensatorns 52 negativa pol via ledning 62 samt stator 60, och samtidigt polariserar den stators 60 poler. Tyristorer 7,8/57,55/58,56 är tidsförskjutna i 120 graders förhållande till varandra.

Fig.2 är en spegelvänt schema enligt fig.4 i förhållande till fig.1.

P A T E N T K R A V

1. Nytt Elektriskt Strömkretssystem, k ä n n e t e c k n a t genom kombinationen av de av två huvudgrupper bestående batterierna där:

a) batterierna (1-3) samt (4-6) är seriekopplade med varandra;

b) batterierna (21-23) samt (24-26) likaledes är seriekopplade med varandra;

c) batterierna (1-3) (4-6) samt (21-23) (24-26) skiljs åt från varandra av kondensatorer (9,10) samt (29,30).

2. Nytt Elektriskt Strömkretssystem enligt krav 1, k ä n n e t e c k n a t av:

a) att kondensatorer (9,10,29,30) tar ström från batterier till sina respektiva förlopp och omgående återför ström till batterier med 5-15% energiförlust;

b) att vid omväxlande urladdningar av kondensatorer (9,10) samt (29,30) uppstår en hittills okänd växelström mellan kondensatorernas negativa poler. Denna nya växelströmsprodukt har döpts till "Kall Elektricitet." Eftersom denna nya växelströmsprodukt passerar ledningen utan motstånd, och ingen värmeförlust uppstår, ligger den automatiskt utanför Ohms lag.

3. Nytt Elektriskt Strömkretssystem enligt krav 1-2 k ä n n e t e c k n a t av att vid ytterligare ökad motoreffekt, är tillhörande primärledningar anslutna till transformatorer (11,12) vilkas förlopp sker i olika tidsförskjutningar i förhållande till varandra.

FIG. 3.

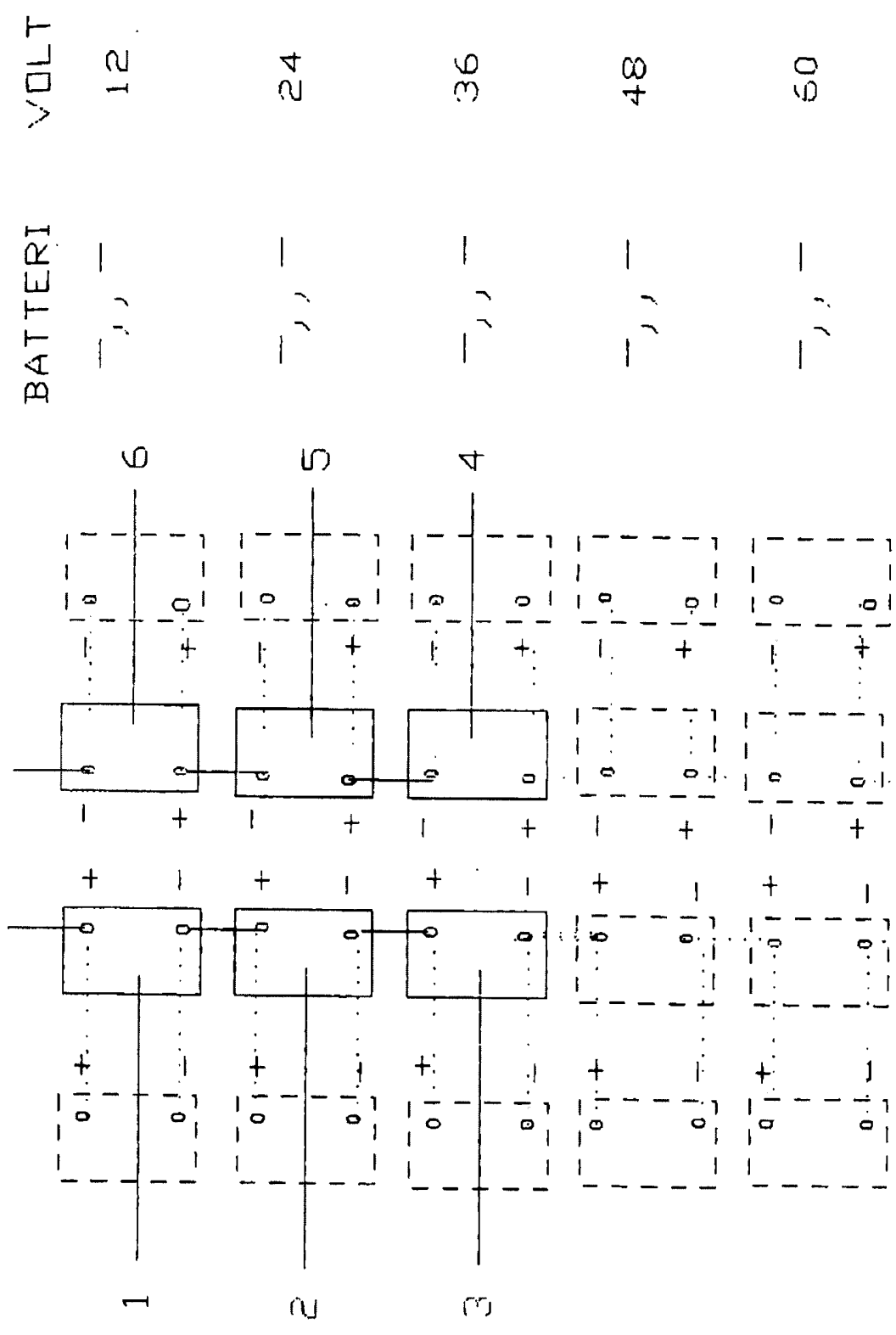


FIG. 4.

