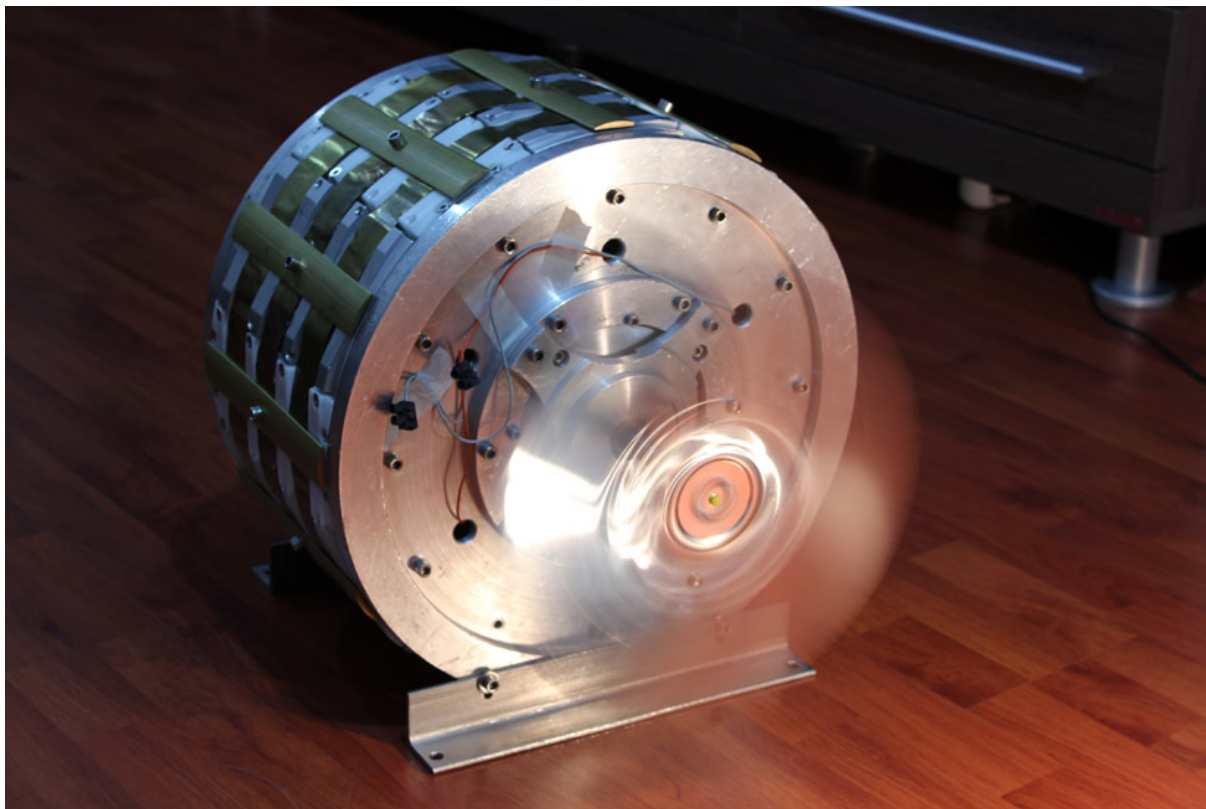


IL MOTORE MAGNETICO YILDIZ

Risultati sperimentali atipici sembrano suggerire che un ingegnoso assemblaggio di magneti permanenti possa produrre energia meccanica senza fare ricorso a fonti convenzionali. Qui si cerca di dare una prima base teorica a questa scoperta.

?

Dopo una luuuunga pausa (pre-) e (post-) natalizia, la rubrica **Oggetti Smarriti** torna a fornire ai lettori virtuali di **NEXUS** approfondimenti e novità custodite dal Passato... anche recente. Ecco allora, per la prima volta *on line*, un articolo tratto dall'archivio cartaceo di **NEXUS** (più precisamente, il **nr. 103**, di aprile 2013) dedicato ad una tecnologia molto poco nota: il motore magnetico di Muammer Yildiz.



IL MOTORE MAGNETICO YILDIZ

di Sterling D. Allan © 2013

Già il 21 Aprile del 2010 riferimmo dell'inventore turco Muammer Yildiz e del suo motore a magneti presentato all'Università di Delft, in Olanda. Yildiz, in questa sede, dimostrò come il motore da lui inventato funzionasse con la sola forza dei magneti: pur non essendo collegato a nulla e senza alcun filo che uscisse dal motore, fece girare una ventola ad alta velocità. Alla fine dell'esperimento il dispositivo fu smontato davanti al pubblico. Ora è stato raggiunto un accordo con una delle principali università d'Europa per condurre un test rigoroso del motore della durata di 30 giorni, con all'esterno solo l'albero ad alimentare un carico.

L'università sta allestendo una stanza che sarà isolata da tutti i campi elettromagnetici esterni e che garantirà isolamento da ogni possibile sorgente di energia remota e wireless. L'esperimento, che potrebbe partire già da metà gennaio 2013, vedrà partecipare specialisti nel campo della fisica e dei fenomeni magnetici di tutto il mondo. Sebbene spetti all'università decidere chi invitare, anche Yildiz potrà suggerire nomi basandosi su suoi precedenti rapporti con esperti della comunità scientifica. Lo stesso Yildiz potrà assistere all'esperimento, e magari dare suggerimenti, ma la titolarità e il controllo del test resteranno in carico all'Università. All'ottenimento dell'approvazione, Yildiz avrà le carte in regola per

poter accedere ai finanziamenti necessari per l'ottenimento del brevetto internazionale.
(Fonte: Sterling D. Allan, *Pure Energy Systems News*, 4 gennaio 2013, <http://pesn.com>)



INTRODUZIONE AL MOTORE DI YILDIZ

di Jorge L. Duarte

*Department of Electrical Engineering, Eindhoven University of Technology,
Olanda, 25 Maggio 2010*

Compendio

Risultati sperimentali atipici sembrano suggerire che un ingegnoso assemblaggio di magneti permanenti possa produrre energia meccanica senza fare ricorso a fonti convenzionali. Qui si cerca di dare una prima base teorica a questa scoperta.

I. Introduzione

Una realizzazione dell'invenzione di Mr Muammer Yildiz, come parzialmente descritto nel brevetto internazionale WO 2009/019001, fu mostrata alla Università della Tecnologia di Delft il 20 Aprile 2010. È Anche disponibile una registrazione video su Youtube (<http://tinyurl.com/b89ate2>).

II. Osservazione di risultati anomali

Il motore di Yildiz ha delle caratteristiche davvero particolari. Lo statore della macchina è composto da 12 segmenti, di cui 7 furono aperti per essere ispezionati dal pubblico dopo che la macchina aveva funzionato per circa mezz'ora ed era stata fermata. Si badi bene che il pubblico, e non l'inventore, aveva chiesto di fermarla per poter ispezionare le parti interne.

Tutti i suddetti segmenti sono fatti di alluminio o plastica, dove sono stati inseriti pezzi di magneti permanenti di forme diverse. Gli elementi di alcuni dei rimanenti 5 segmenti non sono ancora protetti da brevetto, e la decisione se brevettarli o meno viene lasciata alla decisione di un futuro investitore.

Dopo aver tolto i sette segmenti dallo statore fu possibile vedere e toccare l'esterno dello statore stesso all'interno della macchina. L'impianto del rotore è di alluminio, e anche lì piccoli magneti sono fissati in fori. Da notare che con la macchina in funzione questo cilindro meccanico ruota a circa 2.000 giri al minuto assai vicino ai forti magneti dello statore senza apparente dissipazione di calore. Questo è strano, perché ci si aspetterebbe l'induzione e la circolazione di significative correnti parassite nell'alluminio. Non è bello che tutti i segmenti e il rotore non scottassero all'apertura della macchina? Era rilevabile solo un minimo aumento di temperatura in prossimità dei cuscinetti meccanici. Di fatto, per far girare il cilindro metallico a quella velocità, in prossimità di magneti stazionari, sarebbe necessaria una notevole quantità di energia. Dovessi nascondere una batteria da qualche parte nelle restanti parti chiuse, da un punto di vista energetico preferirei costruire il rotore in qualche altro materiale che non il metallo.

All'estremità del rotore era collegata una ventola. Nel complesso, abbiamo visto in funzione un ventilatore all'esterno della macchina, insieme a uno smorzatore di corrente parassita all'interno. Questo accoppiamento veramente particolare richiede un bel po' di energia per mantenere il cilindro in rotazione! Inoltre va osservato che i restanti segmenti chiusi nello statore non sono disposti simmetricamente nel rotore. Se ci fosse una batteria nascosta in queste parti, sarebbe imperativo usare interruttori a semiconduttori in circuiti elettronici di potenza molto efficienti allo scopo di produrre correnti pulsanti tramite avvolgimenti (di nuovo, dissipazione di calore, sconsigliato in circuiti elettronici nascosti).

Le correnti pulsanti sono una condizione necessaria per produrre un campo magnetico pulsante che attraverserebbe lo spazio fra lo statore e il rotore, permettendo in tal modo al rotore di continuare la sua rotazione. Nel produrre il momento torcente, un campo magnetico pulsante indurrebbe anche forti correnti parassite nel rotore, in cima all'effetto "smorzatore" descritto precedentemente, e così via... Per un ingegnere esperto l'installazione di tutti questi sofisticati circuiti non avrebbe davvero alcun senso.

Vero è che le parti interne del rotore non sono state ispezionate, ma qualunque cosa esse contengano non invalidano il punto appena citato. Questo perché l'allestimento esterno del rotore è realizzato in alluminio ricoperto di magneti. I magneti che girano nella parte esterna dovrebbero causare correnti parassite sulle parti in alluminio dello statore, e i magneti stazionari sullo statore dovrebbero causare correnti parassite sull'impianto del rotore. Entrambe le parti, statore e rotore, all'apertura della macchina erano a malapena calde.

Nel complesso, sebbene il contenitore dell'invenzione non sia ancora stato completamente aperto ed esaminato, sembra chiaro che il principio di funzionamento vada oltre una tecnologia convenzionale basata su batterie per fornire l'energia necessaria per far funzionare il motore.

LE LETTURE PER IL NATALE 2018

Ecco qui il nostro **regalo di Natale a voi lettori**, uno sconto del 28% su un pacchetto che contiene i 3 titoli che forse meglio riassumono il nostro ultimo anno di fatiche editoriali. Sono certo **libri controversi, profondi, scomodi ma sono libri puri**. Speriamo con questo sconto di fare un gradito regalo a tutti voi che ci seguite e continuate a sostenerci. **Noi non siamo qui per dare la verità, la verità non è di questo mondo, ma siamo qui per diffondere delle chiavi di lettura della realtà**, per aprire la vostra e la nostra mente. Nella speranza di riuscirvi al meglio, **vi auguriamo Buone Feste!**

[PER ACCEDERE ALLA PROMOZIONE ESCLUSIVA PER I NOSTRI LETTORI CLICCA QUI!](#)



**A Natale non mettere la testa sotto l'albero!
Regala la vera informazione con Nexus Edizioni**

III. Energia magnetica immagazzinata

Esaminiamo la possibilità che l'energia meccanica fornita sia stata prelevata dal campo magnetizzante accumulato dai magneti permanenti. Considerando un peso totale di 24 kg di tutti i magneti al neodimio funzionanti nel motore – cioè il 50% del peso di quest'ultimo – il massimo dell'energia magnetica immagazzinata è di 0.25 Wattora (Wh), o 15 Watt-minuti (Wmin).

L'energia meccanica che mantiene il flusso d'aria nel tubo posto di fronte all'elica era già stata misurata pari a 10 W. Pertanto, se il motore funziona per più di due minuti è chiaro che l'energia meccanica non è stata fornita da quella magnetica immagazzinata nelle calamite. Proprio com'è avvenuto durante l'esperimento.

IV. Energia Gravitazionale

Una possibile spiegazione di come funziona il motore di Yildiz potrebbe essere fornita dalla fisica classica basandosi sulla famosa equazione $E = mc^2$. Potremmo argomentare che l'energia è continuamente fornita ri-energizzando lo spin dei magneti elementari attraverso il flusso di fotoni dal campo gravitazionale. In altre parole, le vibrazioni auto-sostentanti dei magneti nel motore, in qualche modo, sarebbero in risonanza con i campi gravitazionali.

Per confermare tale possibilità, un esperimento estremamente accurato e sensibile dovrebbe dimostrare senza ombra di dubbio che il peso del motore diminuisce durante il funzionamento, e che il peso non cambia quando il motore è a riposo. Ma se durante il funzionamento il peso si riducesse di 1.0 g, questo implicherebbe la conversione di circa 25.000 MWh, il che equivale a fornire 2 kW di elettricità a oltre 1.200 case per un anno di seguito!

Al contrario, se il peso del motore non cambiasse durante l'esperimento, allora ci sarà un altro interessante, possibile candidato tra le fonti di energia, peraltro previsto dalla fisica quantistica.

V. Energia del vuoto

La teoria quantistica afferma che tutti i campi – specialmente quelli elettromagnetici – hanno delle fluttuazioni. Detto in altre parole, in ogni dato momento il loro valore reale varia a caso intorno ad un valore medio costante. Anche un vuoto perfetto alla temperatura dello zero assoluto ha campi fluttuanti conosciuti come “fluttuazioni del vuoto”, o “fluttuazioni del punto zero”, dei quali l’energia media in ogni punto dello spazio corrisponde a metà dell’energia di un fotone.

Come conseguenza della quantizzazione, il vuoto ha tacitamente una struttura estremamente complessa. Tutte le proprietà energetiche che una particella possa avere sono presenti in ogni punto nello spazio, come un caotico “mare di attività”. In media, la sovrapposizione di tutte queste proprietà le cancella reciprocamente, e il vuoto è, come risultante, “vuoto”. Tuttavia l’energia casuale del vuoto può essere spostata secondo schemi coerenti, con risultati osservabili e direttamente misurabili sperimentalmente. Le forze di Casimir sono un esempio in cui le fluttuazioni del punto-zero interagiscono con superfici metalliche parallele, separate da distanze dell’ordine di grandezza del micron, e forniscono lavoro.

In realtà, ogni oggetto fisico interagisce con i caotici campi del vuoto e produce qualche interazione coerente. In tal caso potremmo speculare che, grazie alla geniale disposizione dei magneti permanenti vibranti e stazionari, il motore di Yildiz potrebbe avere la proprietà di trasformare in energia utile la casualità delle fluttuazioni quantiche, permettendo così l’estrazione di energia dallo spazio circostante, senza necessità di ulteriori fonti. Un assunto fondamentale è che dalle fluttuazioni del vuoto si possa estrarre energia sufficiente a mantenere un forte campo magnetico rotante (generalmente a spirale) attorno al rotore.

La quantità di energia del vuoto è oltre ogni immaginazione, ma i fisici tentano di darne un’idea sottolineando che l’energia contenuta in un singolo metro cubo di spazio sarebbe sufficiente a portare ad ebollizione tutti gli oceani del mondo.

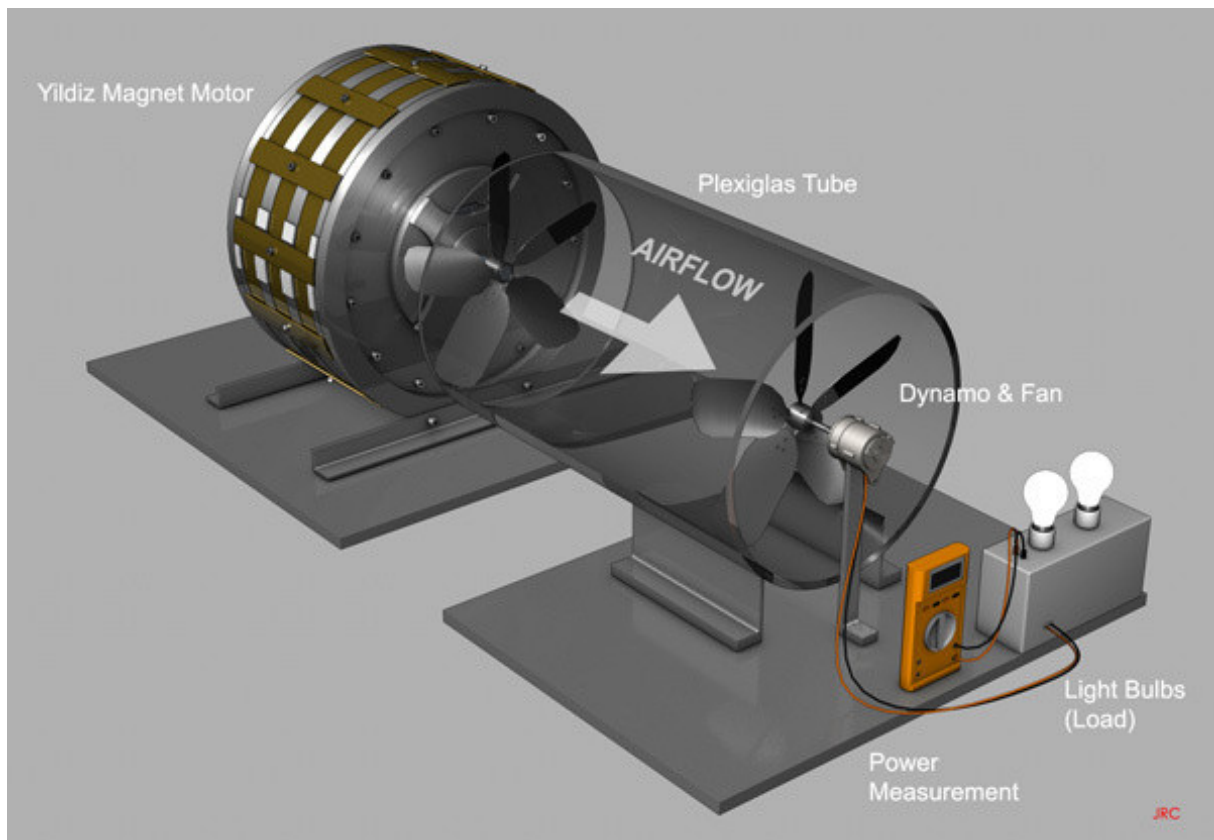
VI. Conclusioni

Ovviamente servono ulteriori esperimenti per decidere quale teoria sia la più adatta per spiegare e migliorare il motore di Yildiz. Ciononostante, non pensate che sebbene l’apparato non sia stato completamente smontato ed analizzato, la dimostrazione fatta a Delft meriti davvero attenzione?

MODELLIZZAZIONE DEL MOTORE DI YILDIZ

di Jorge L. Duarte

*Department of Electrical Engineering, Eindhoven University of Technology,
Olanda, 5 dicembre 2012*



Compendio

L'assemblaggio del motore di Yildiz consiste essenzialmente di magneti permanenti, plastica e alluminio. Nondimeno, la sperimentazione conferma che, senza alcuna connessione ad alcuna sorgente convenzionale di energia (come ad esempio batterie, radioattività, ecc.) il motore è in grado di produrre un momento torcente continuo su un asse rotante e può essere in tal modo utilizzato come un vero propulsore.

In questo breve articolo viene proposto un semplice modello qualitativo, che cerca di combinare le teorie tradizionali allo scopo di descrivere il comportamento del dispositivo.

I. Introduzione

Nel precedente articolo sono state descritte alcune delle caratteristiche del motore di Yildiz. Recenti dimostrazioni (vedi www.bsmhturk.com), stavolta con l'apparato aperto per verifiche, confermano che è composto di magneti permanenti, plastica e alluminio.

È sorprendente come la fonte primaria di energia non sia immediatamente identificabile. Inoltre, il motore è in grado di mantenere in rotazione il rotore e fornire quindi energia meccanica senza alcuna rilevabile circolazione di energia elettrica sulle parti in alluminio.

Nel seguito viene fatto un primo tentativo per spiegare queste presunte anomalie alla luce delle attuali, anche se non universalmente accettate, teorie della fisica.

Nella sezione II si discutono considerazioni sulle peculiarità elettromagnetiche allo scopo di esplorare le possibilità di ricavare energia dallo spazio. Viene poi analizzato il meccanismo di conversione dell'energia

all'interno della macchina. In seguito viene ipotizzata l'origine del momento torcente che opera sull'asse del motore nella sezione III. Pertanto il meccanismo completo di conversione dell'energia potrebbe trovare una spiegazione. Nella sezione IV si traggono le considerazioni finali.

II. Singolarità elettromagnetiche

Nella fisica tradizionale lo spazio non viene affatto considerato vuoto. (1) Si ipotizza che ci siano ovunque particelle senza massa (come i fotoni), in una ampissima distribuzione di frequenze d'onda. Queste particelle mettono a disposizione una forma di energia distribuita caoticamente, che si suppone essere presente ovunque nell'universo come un "nero mare in ebollizione". L'origine dell'energia spaziale caotica viene spesso denominata "fluttuazioni del punto zero" (*Zero-Point Fluctuations*, ZPF) o fluttuazioni del vuoto.

Un'altra possibilità interessante prevista dalla fisica quantistica è la presenza di *monopoli magnetici* (cioè poli magnetici isolati, come potrebbe essere un polo Nord in assenza di un polo Sud). (2)

In realtà non è mai stata fornita una spiegazione convincente sul perché non dovrebbero esistere poli magnetici isolati. Nonostante prove sperimentali indirette siano già state dichiarate, (3) a tutt'oggi ricerche tese a dimostrare l'esistenza di particelle che contengano poli isolati sono state infruttifere.

Esiste inoltre una comunicazione particolare, reperibile in letteratura, risalente ad oltre trent'anni fa, basata sulla misurazione sperimentale dei campi magnetici che circondano le estremità dei magneti permanenti. (4)

Al contrario di quanto ci si potrebbe aspettare, sotto ogni polo erano presenti due tipi di campi magnetici elicoidali. La distribuzione spaziale del campo rilevato a seguito di induzione magnetica è simile a strutture a doppio vortice.

Questo studio da allora non è proseguito, nonostante vi siano sufficienti risultati sperimentali in Johnson *et al.* che potrebbero essere facilmente riprodotti.

Il doppio vortice misurato potrebbe essere visto come risultato di singolarità elettromagnetiche, equivalenti indirettamente a monopoli magnetici separati nello spazio.

Per quanto riguarda il principio di funzionamento del motore di Yildiz, un'ipotesi fondamentale del modello proposto in questo articolo è che l'ingegnoso assemblaggio dei magneti all'interno del dispositivo crei un ambiente in grado di favorire la formazione di vortici magnetici elicoidali separati, come in Johnson *et al.* Si ipotizza inoltre che un tipo di vortice sia predominante, e che produca singolarità che virtualmente si comportano come monopoli nell'interstizio fra il rotore e lo statore.

A causa delle linee di campo elicoidali risultanti, si possono rilevare strani percorsi arricciati tramite una carta di osservazione magnetica posizionata di fronte alle facce trasversali del rotore.

III. Applicazioni come motore principale

Ipotizzando che il rotore ricoperto di magneti permanenti sia immerso in linee di campo magnetico che abbiano circuiti elicoidali, si avrà un momento torcente meccanico sull'asse longitudinale (a causa della componente circolare delle linee di campo), che indurrà la rotazione del rotore. Di conseguenza, fintanto che si mantiene (grazie a qualche sorgente di energia) il campo magnetico a forma di vortice, risulta possibile ricavare energia meccanica dall'asse rotante.

Il meccanismo che consente di mantenere un campo elicoidale fra il rotore e lo statore è una diretta conseguenza dell'oscillazione delle particelle nei magneti permanenti. All'interno dei materiali magnetici le particelle cariche (elettroni) oscillano in sincronia senza scontrarsi. Questo processo si mantiene grazie all'energia che gli elettroni ricevono dai fotoni nello spazio e che emettono fotoni indietro in quest'ultimo, (5) creando così il campo magnetico (uno schema coerente di fluttuazioni quantiche) attorno ai magneti.

Di norma è un processo di scambio energetico senza alcun trasferimento netto medio di energia. Tuttavia, quando si preleva energia meccanica dall'asse in rotazione, si ipotizza che, per una determinata quantità di potenza in uscita, l'ingegnosa struttura di magneti permetta di ricavare energia dalle fluttuazioni quantiche attraverso l'oscillazione delle particelle interne, sufficiente a mantenere la forma elicoidale del campo magnetico attorno al rotore.

In altre parole, lo spazio è la principale fonte di energia nel motore di Yildiz, dal momento che le fluttuazioni quantiche sono ciò che mantiene i vortici del campo magnetico, nonostante il trasferimento di energia tramite il rotore che gira. Dal momento che il rotore ruota immerso in un campo magnetico elicoidale, non c'è induzione voltaica nelle parti di alluminio, pertanto non si inducono correnti parassite. Questo spiegherebbe perché non si genera né calore né coppia smorzante.

IV. Conclusioni

Si è fatto qui un primo tentativo di spiegare il comportamento del motore di Yildiz alla luce delle teorie esistenti, ancorché controverse. Questo modello è ancora lontano dall'essere soddisfacente, dal momento che non sono ancora state effettuate sufficienti e dettagliate misurazioni per confermare le ipotesi. Tuttavia, quanto esposto apre la strada per un conferma o smentita del modello sulla base dei futuri esperimenti. ?

Note

1. Feynman, R.P., *Quantum Electrodynamics*, Princeton University Press, 2006
2. Dirac, P.A.M., "*Quantized singularities in the electromagnetic field*", Proc. R. Soc. London A 1931; 133:60-72
3. Fang, Z. et al., "*The anomalous Hall effect and magnetic monopoles in momentum space*", Science 2003; 302(5642):92-95
4. Johnson, H.R., S.M. Davis e G.H. Beyer, "*Visualizing magnetic fields*", in *The Secret World of Magnets*, Cheniere Press, 2006, pp. 35-41
5. Puthoff, H.E., "*Ground state of hydrogen as a zero-point-fluctuation-determined state*", Phys. Rev. D 1987; 35(10)

(Fonte: <http://www.bsmhturk.com>)

Il presente dossier è stato pubblicato originariamente su *NEXUS New Times* nr. 103 (aprile - maggio 2013). La ripubblicazione è gradita previo riferimento alla fonte originale cartacea.



[Per informazioni o acquisto: [clicca qui](#)]

