

Interview und Besuch des Monats:

Ein Besuch im Labor von Guy Hary

Magnetmotoren und andere Experimente, soweit das Auge reicht!

Wie bereits in der Mai-/Juni-Ausgabe über den Workshop in Rüdlingen berichtet wurde, hat der Elektromeister Guy Hary aus Luxemburg erstaunlich viel Erfahrung mit der Entwicklung verschiedener Technologien zur Freien Energie. Dazu gehören der Bau von Kalzium-Karbonat-Batterien, verschiedenen Modellen von Permanent-Magnetmotoren sowie von Bedini-Rückladesystemen¹. Dies motivierte die Autoren, ihn in seinem Haus in Mersch/Luxemburg aufzusuchen und zu interviewen. Einige der dort vorgestellten Experimente wird Guy Hary auch am Kongress in Karlsruhe (siehe auch ab Seite 32) präsentieren. Dieser Bericht soll einen Vorgeschmack auf das geben, was die Teilnehmer am Kongress erleben werden.

Wie alles begann

Schon seit vielen Jahren und erst recht nach seiner Pensionierung ist der talentierte und viel beschäftigte Elektromeister aus Luxemburg von der Idee besessen, sein eigenes Haus mit autonomen Energiesystemen auszurüsten. Immerhin hatte er schon vor zehn Jahren damit begonnen, thermische Solarkollektoren zu bauen. Beim Neubau kaufte er 6 Solar-Panels, die ihm praktisch das ganze Jahr hindurch mit der parallel geschalteten Wärmepumpe das Warmwasser liefern.

Das nächste Ziel war es, auch die Stromversorgung eines Tages vom öffentlichen Versorgungsnetz abkoppeln zu können. Hierzu hatte er eine Menge verschiedener Ideen parat. Allerdings liess ihm sein florierender Werkstattbetrieb mit mehreren Angestellten wenig Zeit für Privatforschungen. Erst nach Aufgabe seiner Firma und seiner Pensionierung vor wenigen Jahren konnte er sich intensiv mit dem Bauen und Testen selbstlaufender Magnetmotoren und anderer Geräte befassen.



Susy und Guy Hary in der Werkstatt seines Hauses für Prototypenbau.



Rund eine Tonne „Material“ sind in zahlreichen Schränken deponiert und fein säuberlich geordnet – ein Beispiel für eine Musterwerkstatt.

In seiner gut ausgerüsteten eigenen Werkstatt im Untergeschoss seines Privathauses ist genug Platz, um diesen Forschungen nachgehen zu können. Allerdings hat der Raum dort nur etwa 80 m², während er in seiner früheren Firma über eine Werkstattfläche von 500 m² verfügen konnte.

Geheimnisvolle Kristallbatterien

Guy Hary hatte angefangen mit dem Bau von Kristallbatterien, mit denen er seit drei Jahren fortlaufend

kleine Leuchtdioden und Ventilatoren mit Strom versorgt - ohne dass die Spannung oder Leistung abgenommen hätte. Das Erstaunliche bei diesen Festkörperbatterien ist, dass sie in beliebiger Form und Grösse praktisch stets dieselbe Festspannung von 1.34 bis 1.36 Volt abgeben, aber natürlich mit unterschiedlicher Stromstärke im Bereich von max. 10-17 mA. Wenn ein solches Batterieelement für längere Zeit kurzgeschlossen wird, erholt es sich dennoch in kurzer Zeit, meist in zwei bis drei Minuten, und gibt wieder seine Nennspannung bzw. Nennleistung ab.

Um höhere Leistungen zu erzielen, hat Guy Hary mehrere solcher Batterien teils in Serie, teils in Parallelanordnung zusammenschaltet. In einem Experiment kombinierte er 30 solcher Elemente in geeigneter Weise so parallel/seriell, dass sich eine Ausgangsspannung von 9.87 Volt einstellte. Wenn er eine 12-Volt-LED an diese Anordnung anschliesst, leuchtet diese dauerhaft, allerdings nicht mit voller Leistung. Für volle Lichtleistung wären wohl laut LED-Kennwerten genau 12 V und rund 250 mA erforderlich. Alle diese Messwerte konnten die Redaktoren an Ort und Stelle überprüfen.



Blick auf den Experimentiertisch mit zahlreichen Variationen von Kristallbatterien.



Komplettanordnung mit 30 zusammengeschalteten Kristallzellen-Elementen.

Der Grundaufbau ist im Prinzip immer der gleiche. Als Kern dient ein Kupferstab und als Aufnahmebehälter ein Rohr aus 90% reinem Aluminium, in das ein Brei aus Kalziumkarbonat (CaCO_3) und 50 mg Graphit mit 98%igem Essig eingefüllt wird. Neuerdings verwendet Guy Hary einen gewendelten Kupferstab für die Innenelektrode, wodurch die Batterie eine um 3% höhere Spannung abzu-

geben vermag. Warum das so ist, ist derzeit noch nicht geklärt.

Auf Anregung der Autoren hat sich Hary eine Super-Kapazität von 2,5 V und $C = 100$ Farad besorgt. Dieser sogenannte SuperCap wird in einer Nacht von zwei in Serie geschalteten Kristallbatterie-Elementen auf die Nennspannung von 2,5 Volt aufgeladen. Dies entspricht einer gespeicherten Ladung von $100 \text{ As/V} \cdot 2.5 \text{ V}$

= 250 As oder einer abgebbaren Energie von $E = 0.5 \cdot C \cdot U^2 = 312.5$ Ws. Damit liesse sich z.B. eine Niedrigstrom-LED von 2.5 V mit einer Stromaufnahme von 2 mA, d.h. einer Leistungsaufnahme von 5 mW, gut einen halben Tag lang betreiben. Da allerdings die Spannung des SuperCaps bei der Entladung linear abnimmt, geht die Helligkeit der LED mit der Zeit zurück und nach Unterschreiten der „Zündspannung“ bleibt eine Restladung im SuperCap zurück. Die im SuperCap gesamthaft gespeicherte Ladung ist zwar nicht sehr hoch, aber dennoch bemerkenswert, weil die Energie letztlich aus der Kristallbatterie stammt, die sich stets von selbst nachlädt.

Grundsätzlich scheinen die Kristallbatterien von Guy Hary ähnlich zu funktionieren, wie die von Marcus Reid schon vor etwa zehn Jahren entwickelten und getesteten Kristallbatterien aus polykristallinem Silikat². Auch bei diesen Batterien zeigte sich die überraschende Eigenschaft, dass die elektrischen Spannungen im Bereich von 0.5 V bis 1,1 V bei Raumtemperatur nicht vom Volumen abhängig waren. Allerdings war ein deutlicher Temperatureffekt zu verzeichnen. So stieg die Spannung bei einer Temperatur von 45 Grad Celsius auf 2,75 V. Im Frühjahr 2006 konnte Marcus Reid die Ausgangsleistung auf 2 mW pro kg steigern. Dies ergibt in einer Nacht von 12 Stunden eine gespeicherte Energie von $2 \cdot 12 \cdot 3600 / 1000 \text{ Ws} = 86 \text{ Ws}$. Damit können zum Beispiel problemlos elektronische Uhren dauerhaft mit Energie versorgt werden³.

Versuche mit Permanentmagnet-Motoren

Eines der frühen Magnetmotor-Experimente von Guy Hary basiert auf der sogenannten „Hackenberger Spirale“. Die Anordnung besteht aus einem Läufer, der am Ende mehrerer Speichen Permanentmagnete trägt. Im zylindrischen Stator sind entsprechende Gegenmagnete angeordnet. Diese weisen jedoch keinen konstanten Luftspalt zu den Läufermagneten auf. Vielmehr verringert sich dieser Luftspalt über eine Umdrehung. Dies bedeutet, dass sich – zumindest



Die Hackenberger Spirale

Experimentalausführung eines Magnetrotors nach dem Prinzip der Hackenberger Spirale (nicht selbstlaufend).

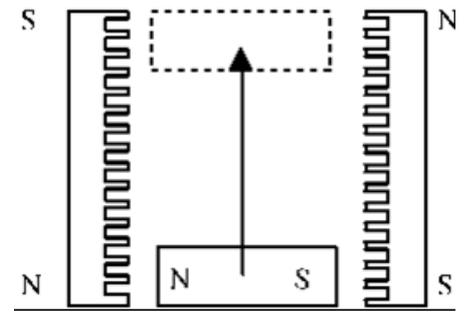
nach dem Anwerfen des Rotors von Hand – ein kontinuierliches Drehmoment ergibt. Allerdings muss jeweils der Luftspalt vom kleinen zum grossen Luftspalt nach einer Umdrehung überwunden werden. Dass derartige Anordnungen wirklich „selbstlaufend“ werden können, ist aus Sicht der klassischen Physik eher unwahrscheinlich. J. Hackenberger hingegen, der sein Konzept im Internet frei veröffentlicht hat, ist fest davon überzeugt, dass sich solche Maschinen kommerzialisieren lassen und zum Beispiel in Kombination mit einem Generator als Energiequelle für ein Elektroauto dienen können⁴.

Damit sich solche Spiral-Motoren richtig steuern und regeln lassen, ist üblicherweise ein kleiner Elektromagnet zur Überwindung des Potenzialsprungs eingebaut, der im richtigen Takt gepulst wird ähnlich wie beim Minato-Motor-Konzept⁵.

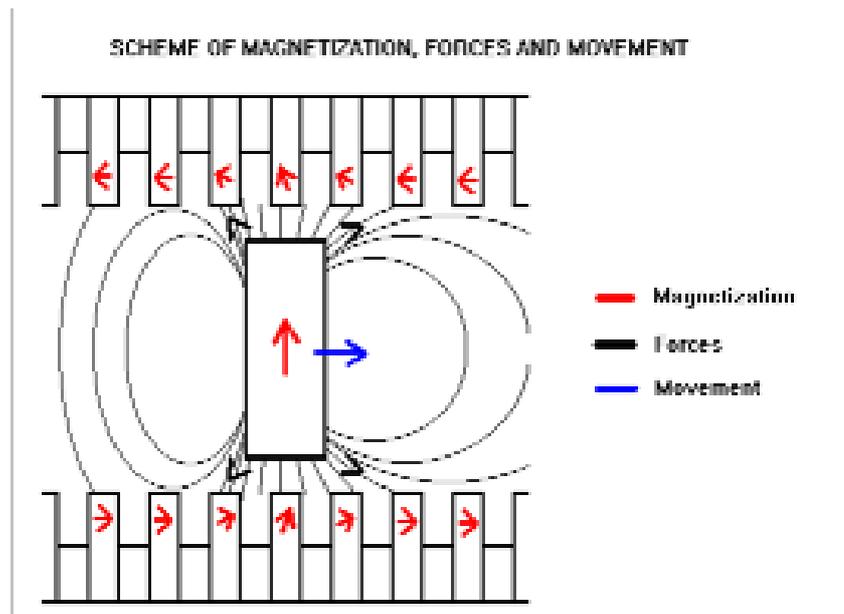
Damit derartige Motoren autark laufen können, muss die zum Betrieb des Elektromagneten erforderliche Energie geringer sein als die summierte Ausgangsenergie aus den Drehmomenten mal Drehzahl der Permanentmagnete. Wenn dies der Fall ist, lässt sich die mechanische Energie an der Achse bzw. über einen gekoppelten Generator elektrische Energie auskoppeln, ohne dass das Magnetsystem aufgrund der Belastung stehen bleibt. Es ist dann eine theoretische Frage, aus welcher Quelle die Überschussenergie kontinuierlich nachgeliefert wird.

Das Konzept der PM3-Magnetmotoren

Aufgrund der ausführlichen Informationen, die am Magnet-Workshop in Rüdlingen über sogenannte PM3-Anordnungen gegeben wurden und durch Studium weiterer Unterlagen hat sich Guy Hary entschlossen, eigene Maschinen dieses Typs nachzubauen. Der Ausgangspunkt dieses Prinzips ist eine lineare Anordnung, bei der sich ein Läufermagnet



Prinzip der linearen TOMI-Anordnung.



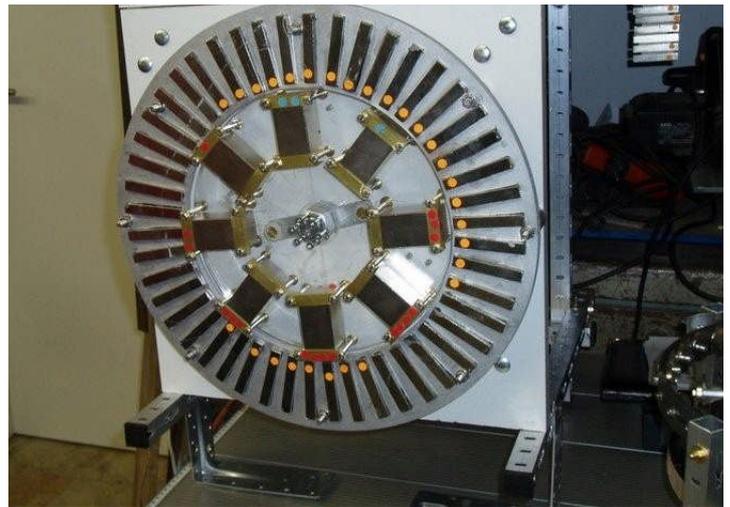
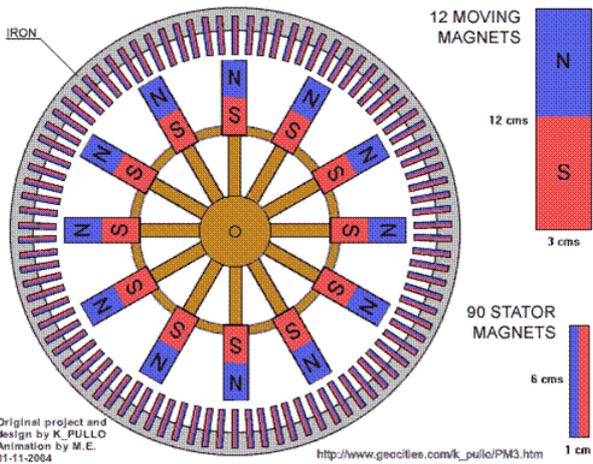
Aufgrund der gezahnten Ausführung der Führungsmagnetschienen ergibt sich ein Nettokraftüberschuss beim Läufermagneten, wenn dieser einmal in Bewegung gesetzt worden ist. Im Bild ist deutlich sichtbar, dass die Kraftliniendichte „hinter“ dem Läufermagneten enger ist, wodurch dieser in Pfeilrichtung nach rechts gedrückt wird.

zwischen zwei Führungsschienen frei bewegen kann. Es zeigt sich, dass der Läufermagnet bei geeigneter „Zahnung“ der Führungsschienen nicht etwa in der Mitte hängenbleibt, sondern sich bei einem leichten Anstoss am Anfang der Schienen über die gesamte Länge hindurchbewegt und dabei kontinuierlich an Bewegungsimpuls gewinnt. Auf dieser Entdeckung beruht auch das Konzept des TOMI (Theory of Magnetic Instability) von Stuart A. Harris⁶.

Diese autonome Weiterbewegung ergibt sich aufgrund einer Feldverzerrung, die im Ruhezustand nicht auftritt. Nur bei Bewegung des Läufermagneten in eine gewünschte Richtung entsteht eine unsymmetrische Verzerrung der Magnetfeldlinien, wodurch sich eine gerichtete Antriebskraft entwickelt.

In einer rotationssymmetrischen Anordnung ergibt sich dieselbe Situation, dass die Stator-Magneten dem in Bewegung befindlichen Rotormagneten ein zusätzliches Drehmoment vermitteln, also einen autonomen Antrieb generieren.

Aufgrund dieser dynamisch erzeugten Unsymmetrie und der damit verursachten Kraft- bzw. Drehmomentwirkung muss die entstehende Energie aus einer Quelle kontinuierlich nachgeliefert werden. Hierfür kommt eigentlich nur die Vakuumfeldenergie in Frage, die über die Spins der Elektronen in das System eingekoppelt wird. Diese Auffassung vertritt auch Prof.D. Kenneth Kozeka. Damit wären Permanentmagneten, wenn sie in Magnetmaschinen richtig eingesetzt sind, quasi als Energiekonverter zu betrachten⁷.



Versuchsaufbau eines PM3-Systems, bei dem auf der Statorseite statt eines Zahnkranzes lauter einzelne kleine Permanentmagnete eingesetzt sind, während der Rotor weniger grosse Neodym-Magnete trägt (Durchmesser Rotor: 25 cm, Stator 39 cm).

Rotationssymmetrische Anordnung eines TOMI-Systems, das als PM3-Maschine bezeichnet wird.



PM3-Maschine mit externem Antrieb durch einen Waschmaschinenmotor, der über eine Riemenverbindung angekoppelt wird. Das PM3-Aggregat ist auf drei hohe Porzellan-Abstandshalter aufmontiert (Durchmesser Rotor: 40 cm, Stator: 54 cm).



Aufsicht auf die Rotor- und Statormagnete der mit senkrechter Achse gelagerten PM3-Maschine. Es zeigte sich, dass offenbar eine unerwünschte gegenseitige Beeinflussung der Magnetfelder des externen Antriebsmotors und des PM3-Rotors auftritt. Durch eine andere Anordnung soll dieser Störereffekt künftig beseitigt werden (Durchmesser Rotor: 78 cm, Stator: 93 cm).

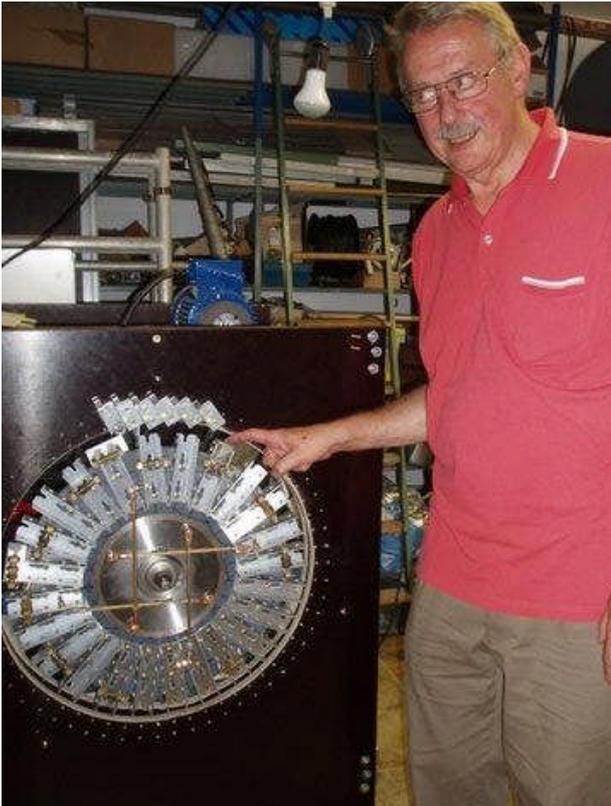
Wie auf der Webseite Peswiki von Sterling D. Allen berichtet wird, ist die Differenz zwar recht klein, aber doch nachweisbar. So zeigte sich in einer praktischen Ausführung mit 90 Stator- und 12 Rotor-Magneten, dass in der Drehgegenrichtung eine Tangentialkraft von 22,87 J/m auftritt, während in der Drehrichtung eine Kraft von 22,91 J/m einwirkt. Die auftretende Differenz von 0.04 J/m reicht offenbar aus, um den Rotor konstant zu beschleunigen⁸. Allerdings muss der Rotor sehr gut gelagert sein, damit das Antriebsdrehmoment nicht durch die Reibung aufgezehrt wird.

Guy Hary hat sich entschlossen, einen relativ grossen Rotor und Stator mit einer Vielzahl von Permanentmagneten zu bauen, um den behaupteten Effekt möglichst genau überprüfen zu können. Aus Gründen der Abschirmung gegenüber der Grundkonstruktion hat er das PM3-Magnet-Aggregat auf drei hohe Porzellan-Abstandshalter gesetzt (siehe Bild). Die ersten Experimente mit den Versuchsgeräten haben noch keine Eigendynamik gezeigt.

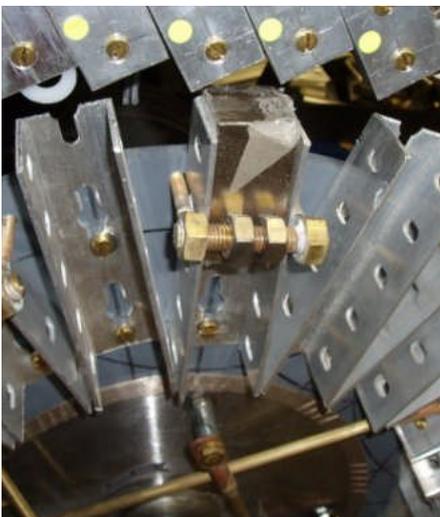
Da möglicherweise bei wachsender Drehzahl der Unsymmetrie-Effekt deutlicher zu Tage tritt, hat Guy Hary

von Anfang an geplant, den Rotor extern anzutreiben. Wenn der Antriebsmotor bei wachsender Drehzahl weniger Strom aufnehmen würde, könnte dies auf eine "Entlastung" durch die Eigendynamik des Magnetrotors hinweisen.

Um exakte Vergleiche zum Fall eines nichtmagnetischen Rotors zu haben, wäre es natürlich wünschenswert, wenn eine identische Maschine zur Verfügung stünde. Dies müsste gleich konstruiert sein, wobei nur die Permanentmagneten durch gleich grosse und gleich schwere nichtmagnetische Elemente ersetzt werden..



Guy Hary zeigt auf den einzigen verbliebenen Magneten seines Experimental-Magnetrotors. Dieser Magnet war beim Versuchslauf aufgrund der hohen Beanspruchung teilweise geschmolzen. Die übrigen Magnete waren alle radial aus ihrer Halterung herausgeflogen.



Nahaufnahme des bei der "Explosion" teilweise geschmolzenen Magneten.

Explosive Erfahrungen mit Magnetmotoren

Dass moderne Neodym-Magnete gewaltige Kräfte ausüben können, hat uns Guy Hary an Hand von ein paar einfachen Experimenten anschaulich demonstriert. Es braucht jedenfalls einige Erfahrung im Um-

gang mit diesen Kräften, und man muss einiges beachten, um mögliche Verletzungen zu vermeiden. Im Unterschied zu normalen Ferritmagneten haben diese Seltenerd-magnete auch eine überraschend grosse Reichweite. Dies ist insofern auch erstaunlich, weil die Kräfte zwischen den Magneten mit dem Quadrat der gegenseitigen Entfernung abnehmen.

Besonders „erfolgreich“ war ein nach eigenen Konzepten konstruierter Permanentmagnetmotor, der auf eine Leistung von 125 kW ausgelegt worden war. Sicherheitshalber hatte Guy Hary den Rotor von 40 cm Durchmesser so gelagert, dass dessen Achse im Betrieb auf einfache Weise seitlich aus dem Stator herausgeschwenkt werden

konnte (wie bei einer Art Türe). Beim ersten Versuch liess er den Rotor über einen 3-kW-Asynchronmotor, der sozusagen als Anlasser diente, und eine Übersetzung hochlaufen. Bei etwa 1'500 U/min. wollte er sicherheitshalber den Versuch erst mal beenden und schaltete den Startmotor ab. Doch zu seiner grossen Überraschung ging die Drehzahl des Magnetmotors keineswegs zurück. Vielmehr begann dieser offenbar von selbst sehr schnell auf höhere Drehzahlen zu beschleunigen, wobei das geplante Stoppen des Motors über das Ausschwenken aufgrund des hohen Trägheitsmoments nicht möglich war.

Bei einer Tourenzahl von geschätzten 40'000 U/min. explodierte der Rotor, und die davonfliegenden Magneten zertrümmerten ganze Teile der Werkstatt. Einige sausten sogar durch die geöffnete Balkontüre in den angrenzenden Gemüsegarten. Noch Tage danach entdeckte seine Frau ab und zu zwischen den Salatköpfen einzelne Stücke zerbro-

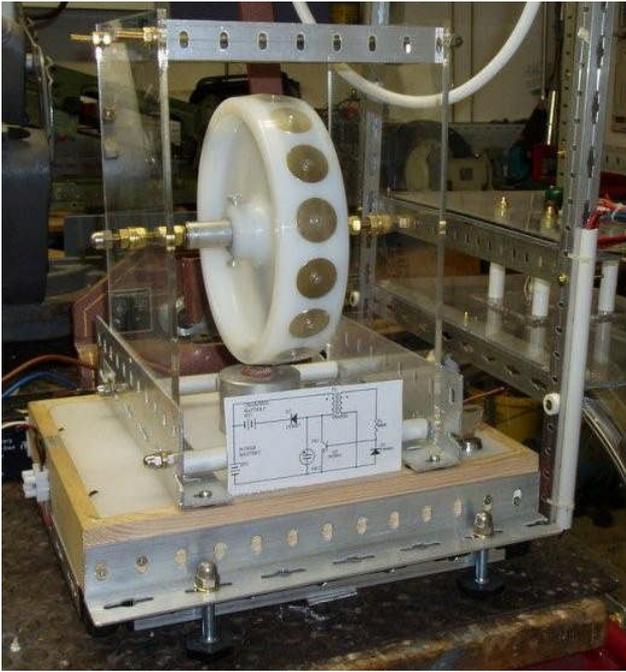
chener Neodymium-Magneten. Glücklicherweise hatte Guy Hary vor diesem Versuch eine Schutzbrille angelegt. Diese wurde seitlich von einem Splitter getroffen und beschädigt, ohne dass er selber Schaden genommen hatte.

Auf Grund dieser „explosiven“ Erfahrung hat sich Guy Hary entschlossen, eine wesentlich verbesserte, abbremsbare Anordnung mit besser fixierten Magneten zu bauen. Die Ergebnisse der neuen Versuche wird er bei weiterer Gelegenheit bekannt geben.

Rückladesysteme mit gepulsten Permanentmagnet-Rotoren

Wie viele Erfinder schon erfahren haben, ist ein kontrollierter Betrieb von reinen Permanentmagnetmotoren nicht möglich. Aufgrund des stetig einwirkenden Drehmomentes erhöht sich die Rotationsgeschwindigkeit laufend, so dass sich das System ohne geeignete mechanische oder elektronische Bremsvorrichtung nach einiger Zeit von selber zerstört. Daher werden in der Praxis – wie etwa bei Perendev oder anderen Magnetmotor-Konstruktionen - zusätzlich zu Permanentmagneten elektronische steuerbare Magnetspulen eingesetzt. Mittels geeignet programmierter Impulsströme lässt sich damit ein Magnetmotor lastunabhängig auf bestimmte Drehzahlen einregulieren.

Der Amerikaner John Bedini hatte schon in den 80er Jahren ähnliche gepulste Magnetanordnungen entwickelt⁹. Mittels geeignet gesteuerten Stromimpulse aus einem Akkumulator konnte er eine oder mehrere Stator-Magnetspulen so energetisieren, dass diese die Permanentmagneten auf dem Rotor jeweils periodisch anzogen und diesen damit in Drehung versetzten. Die beim Vorbeiziehen der Magneten nach Abschalten des Stroms in der „Antriebs“-Magnetspule oder in einer darüber gewickelten separaten Auskoppelspule entstehende Rückladespannung (Back EMF) führte er über eine geeignete elektronische Anordnung (Dioden) in einen zweiten Akkumulator zurück. Nachdem sich dieser zweite Akkumulator genügend aufgeladen hatte,



Einfache Version einer Bedinimaschine mit unten angeordneter Antriebs-/Auskoppelspule und darüber montiertem Rotor mit 16 Permanent-Magneten. Der Kern der Spule ist aus einem Bündel von kurzen Eisenschweissdrähten aufgebaut, um die Wirbelstromverluste zu verhindern bzw. möglichst klein zu halten.

wechselte er diesen mit dem ersten Akkumulator, dessen Ladung inzwischen abgesunken war, aus, so dass die Maschine weiterhin in Betrieb gehalten werden konnte. Dieses „händische“ Auswechseln der Akkumulatoren kann auch über eine elektronische Schaltung realisiert werden.

Guy Hary hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, solche Anordnungen in verschiedener Grösse und Ausführung zu bauen, um die Leistungsfähigkeit von Bedinisystemen im Detail überprüfen zu können.

Ein Bedinisystem besteht einfachheitshalber zum Beispiel aus einer Fahrradfelge, die sehr gut gelagert ist und als Rotor dient. Auf dem Rotor sind in gleichmässigen Abständen Neodym-Magnete fixiert, die in konstantem Abstand an einer stationären Magnetspule vorbeigeführt bzw. von deren gepulstem Magnetfeld angezogen werden.

Aus dem Schaltbild vor dem Bedini-Generator im Bild ist der prinzipielle Aufbau der elektronischen Anordnung, bestehend aus einem Schalttransistor, einer Glimmzündstrecke, zwei Dioden, einer Doppelspule und einer Rückkoppelspule sowie zwei Akkumulatoren ersichtlich.

Die Magnete des Rotors verursachen beim Vorbeilauf an der Statorspule eine induzierte Spannung an einer Triggerspule (rechts). Hierdurch fließt ein Strom auf die Basis des Transistors, wobei dieser durchgeschaltet wird und einen Impuls auf die Antriebspule (linke obere Spule) gibt. Das entstehende Magnetfeld in der Antriebspule wirkt dem des Rotors entgegen. Dabei kommt es zur Abstoßung und zum Antrieb des Rotors. Wenn der Magnet an der Spule vorbeigezogen ist, entsteht eine entgegengesetzte Spannung in der Sensorspule, wodurch der Transistor ausge-

schaltet wird und die Gegeninduktionsspannung der Spule (Back-EMF) über eine Diode in die aufzuladende obere Batterie fließt. Der Spannungsbegrenzer (Glimmzündstrecke) schützt den Transistor vor Überspannungen. Das gesamte System ist relativ einfach in seinem Aufbau und triggert sich selbst.

Wie Guy Hary bereits am Workshop in Rüdlingen berichtet hatte, betrug die - damals - zurückgelegte Strecke des Umfangs seines Bediniorotors – jener Version, die im ersten Bild am Anfang dieses Berichtes auf dem Tisch zu sehen ist – insgesamt 7689 km. Mit dieser Streckenangabe versucht der Elektromeister zu verdeutlichen, dass die Bedini-Anordnung unablässig im Betrieb ist, wenn gleich die zwei Akkus in regelmäßigen Abständen gegenseitig ausgetauscht werden müssen.

Um die Trägheit des Rotors zu erhöhen, hat Guy Hary neben den Magneten noch Zusatzgewichte mit insgesamt 27 kg angebracht. Diese bestehen aus 10 kleinen runden Zuckerdosen, die er mit Blei ausgefüllt hat. Mit dem verfügbaren Antrieb erreicht er eine Drehzahl von rund 1'300 Umdrehungen pro Minute. Die

Ausgangsspannung an der Rückkoppelspule liegt bei 13 Volt, womit periodisch einer der zwei Akkumulatoren aufgeladen wird. Die verwendeten Schalttransistoren sind relativ robust (250 V, 40 A), damit sie bei dem Pulsbetrieb und den induktiven Lasten nicht zerstört werden.

Mit Hilfe eines Gleichstromnetzgerätes hat der Elektromeister im Detail ausgemessen, wie sich die Leistungsaufnahme seines Bedinisystems bei verschiedenen Spannungen und Drehzahlen verhält. Bei 12 V nimmt das System 0,4 A auf, was 4,8 W entspricht. Bei 25 V steigt der Strom nicht etwa auf das Doppelte, sondern nur auf 0,61 A, womit sich eine Leistung von 15,25 W errechnet. Die zugehörige Drehzahl lag hier bei 2000 U/min. Bei weiterer Erhöhung geht die Stromaufnahme kontinuierlich zurück und erreicht bei 60 V einen Wert von 0,48 A, was einer Leistungsaufnahme von 28,8 Watt entspricht. Die Umdrehungszahl liegt bei dieser Spannung etwa bei 5'000 U/min. Die erhöhte Leistungsaufnahme ist wohl im Wesentlichen durch zwei Faktoren bedingt. Einerseits steigt der Luftwiderstand des Rotors mit steigender Drehzahl an, und zweitens dürfte sich auch die Lagerreibung mit steigender Drehzahl stärker bemerkbar machen (wobei letztere aufgrund der guten Fahrradkugellager wohl eine untergeordnete Rolle spielt).

Bei der grossen Bedini-Version, deren Rotor aus der Felge eines normalen grossen Fahrrads besteht, wurde eine Spule mit dreifacher Windungszahl verwendet. Bei sonst gleicher Konstruktion ergibt sich damit ein entsprechend stärkeres Magnetfeld für den Antrieb. Wenn die aufzuladene Batterie auf etwa 15 Volt aufgeladen ist, wechselt Guy Hary die Antriebs- und Ladebatterie, die eine Kapazität von je 67 Ah aufweist. Diesen Batterietausch muss er etwa einmal pro Woche durchführen. In dieser Zeit legte der Umfang des Rotors „rechnerisch“ eine Strecke von 87'954 km zurück. Das System läuft in dieser Weise bereits mehrere Monate, ist also völlig autark von der Aussenwelt. Zur Demonstration zeigte Hary, dass an die Elektronik problemlos mehrere helle weisse



Grosse Bedini-Anordnung, die schon seit Monaten ohne äussere Stromzufuhr läuft. Guy Hary meint, dass solche Systeme noch keine "Overunity" erzeugen, aber "nahe dran" sind.

Leuchtdioden angeschlossen werden können, ohne dass sich die Drehzahl des Rotors (sichtbar) ändert.

Falls sich tatsächlich bestätigen sollte, dass das System - z.B. mit automatischer elektronischer Batterie-Umschaltung – viele Monate weiterhin autark läuft, würde dies die ursprünglichen Behauptung von John Bedini bestätigen. Es müsste dann überprüft werden, woher die „Zusatzenergie“ stammt. Wie die Forschungsgruppe RAFöG¹⁰ vermutet, könnten aufgrund der gepulsten Stromentnahme im Säureakkumulator Ionenresonanzen auftreten, was eventuell zu einer Einkopplung von Neutrino- oder Nullpunktenergie führt (Theorie von Prof. Konstantin Meyl

oder Tom Bearden). Eine andere Vermutung geht davon aus, dass bei dem speziellen reluctanzmotorischen Aufbau eine direkte Kopplung der Magnetfelder (im Permanentmagneten bzw. im ferromagnetischen Spulenmagnet) über die Elektronenspins an das Vakuumfeld geschieht. Auf diesem Effekt beruhen auch die Maschinen von Prof. Leslie I. Szabó¹¹. Allerdings zeigen sich derartige Effekte, wie Prof. Szabó ermittelt hat, erst bei sehr grossen Eisenmassen als messbares Zusatzdrehmoment, und erst ab etwa einem Gewicht von 40 Tonnen werden derartige Maschinen, deren Rotoren und Statoren im wesentlichen aus Dynamos bestehen, selbstlaufend.

Zusammenfassung

Wie aus diesem Beitrag hervorgegangen ist, tauscht Guy Hary seine Erfahrungen gerne mit anderen Forschungsteams aus - **und man darf vor allem auf seine Präsentation mit Demo am Kongress "Energietechnologien im praktischen Einsatz" vom 8. November (siehe Seite 36!) gespannt sein!**

So bilden die Workshops und Konferenzen, die der Jupiter-Verlag veranstaltet, eine hervorragende Plattform. Doch auch zwischen den Veranstaltungen können Einzelforscher oder Forschungsteams¹² via E-Mail, Skype, Blogs wie www.overunity.com oder Portale wie www.borderlands.de ihre Erkenntnisse gegenseitig austauschen. Auf dem BoS-Webkatalog¹³ finden sich z. B. unter "Neue Energietechnologien", "Geräte/Experimente/Aufbauten" zahlreiche Webseiten von Forschern, die z.T. untereinander noch nicht vernetzt sind. Eine nützliche Liste von Kontaktadressen (über 200), in die sich Interessierte eintragen können, ist auf der Webseite von Borderlands ebenfalls vorhanden¹⁴. Laut Prof.Dr.Dr.Dr. h.c. (em.) Josef Gruber kommt es auf den gegenseitigen Austausch und die fruchtbare Zusammenarbeit an, um entscheidende neue Erkenntnisse gewinnen und erhärten zu können.

Literatur:

- 1 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET0509S19-29.pdf S. 26f
- 2 <http://www.asienpower.de/sonstiges/Science/energie/searl.htm>
- 3 http://www.vakuumentnergie.de/projekte/rystaline_unit.html
- 4 <http://moteur-hackenberger.over-blog.com/article-6776889.html>
- 5 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET0507S10-15.pdf
- 6 <http://keelynet.com/energy/tomibild.htm>
- 7 Schneider, Adolf: Zwoschen Science and Science Fiction, in "NET-Journal", Nr. 7/8, 2008, S. 49-53, speziell S. 53.
- 8 http://peswicki.com/index.php/Directory/Magnetic_Motors:PM3
- 9 http://expliki.org/wiki/John_Bedini
- 10 <http://www.rafoeg.de/index.php/seite/Forschungsprojekte/10,Impulsmotor/Impulsmotor.html>
- 11 http://www.transaltec.ch/pdfs_aso/PaperbyProfessorLIS%5B1%5D.pdf
- 12 <http://www.love-is-freedom.com/einleitung/lexikon.htm>
- 13 <http://www.borderlands.de/links.browse.php3?id=12&pa=30>
- 14 <http://www.borderlands.de/infos.contacts.browse.php3>