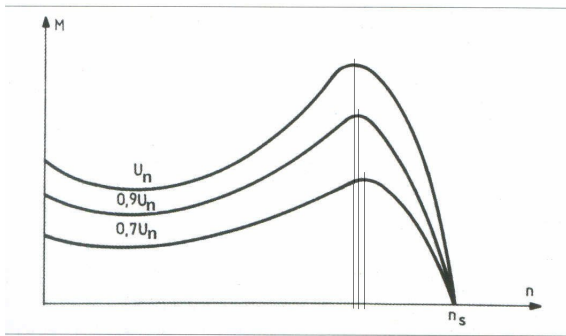
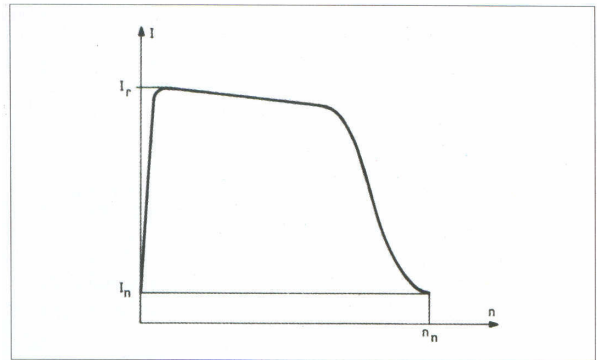


Dwa najważniejsze odkrycia zostały zilustrowane rysunkami:



Rys. 4 Charakterystyki momentu obrotowego silnika indukcyjnego klatkowego dla różnych wartości napięcia zasilającego



Rys. 5 Charakterystyka prądu rozruchowego silnika indukcyjnego klatkowego [5]

Z rys. 4 wynika, że – wbrew dotychczasowej teorii maszyn elektrycznych – poślizg krytyczny silnika indukcyjnego jednak zależy od wartości napięcia zasilającego, mianowicie zwiększa się przy wzroście napięcia. Jest też znacznie większy niż dotychczas sądzono (jeżeli podziałka na osi odciętych jest liniowa).

Rys. 5 też obala dotychczasowe poglądy. Przedstawia on zależność prądu pobieranego przez silnik klatkowy od prędkości obrotowej. Silnik zahamowany ( $n = 0$ ) pobiera prąd znamionowy, po czym w szerokim zakresie zmian prędkości obrotowej prąd ma wartość zbliżoną do prądu rozruchowego. Dotychczas rysowane zależności miały zupełnie inny przebieg. W pierwszym odruchu można by sądzić, że wykres byłby poprawny, gdyby na osi odciętych wstawić czas. Nie będzie!

Kolejne odkrycie (s. 72): *W chwili załączenia napięcia zasilającego silnik, jedynym oporem dla płynącego prądu są niewielkie rezystancje uzwojeń stojana. Rezystancje, stojana!!!* Gdyby tak było, to silnik z przykładowego obliczeniowego ( $i_{LR} = 7$ ,  $\cos\varphi_{LR} = 0,37$ ) miałby prąd rozruchowy prawie 40-krotnie większy niż prąd znamionowy. Drodzy studenci, którzy będziecie to czytać, pogłówkujcie dlaczego, bo autorzy do tego nie dojdą.

Na s. 73: *Silnik obciążony momentem niższym niż znamionowy powoduje pobór większej mocy biernej w stosunku do jej wartości nominalnej.* To kolejna bzdura.

I dalej: *Szczególnie duża wartość mocy biernej jest pobierana przez silnik pracujący w stanie jałowym...* Otóż w stanie jałowym silnik indukcyjny pobiera najmniejszą moc bierną.

Nie wiesz, nie rozumiesz, nie jesteś w stanie pojąć, to nie pisz, nie nauczaj innych, nie pomnażaj głupoty!