

aimants.

Pour éviter les temps morts dans la rotation du rotor 2, l'invention prévoit que le nombre des barreaux aimantés et le nombre des aimants en fer à cheval diffèrent d'au moins une unité, de telle façon qu'à aucun moment tous les barreaux et tous les aimants en fer à cheval ne soient en face l'un de l'autre. Grâce à cette caractéristique, lorsqu'un des barreaux est en face d'un aimant en fer à cheval, les autres barreaux continuent à subir les efforts conjugués de traction et poussée.

Pour empêcher que le rotor ne marque quand même un temps d'arrêt, il est prévu encore suivant l'invention de supprimer le champ magnétique entre un aimant en fer à cheval et un barreau aimanté, lorsque la rotation du rotor les amène l'un en face de l'autre, grâce à une isolation amovible. A cet effet, une garniture en isolant 9 est montée de manière à pouvoir coulisser devant les deux pôles des aimants en fer à cheval 7 et le déplacement de cet isolant est commandé par l'arbre de rotor 3.

Sur l'arbre de rotor 3 est monté de chaque côté en dehors du bloc moteur un disque à cames 10, pourvu d'autant de cames 11 qu'il y a de barreaux aimantés 5, cames qui sont placées en correspondance avec lesdits barreaux. Les isolants 9 sont montés dans une glissière 12 de l'enveloppe sur l'extrémité d'un bras double pivotant 13, dont l'autre extrémité est traversée par une tige 14 portant à chaque bout une roulette 15, qui est en contact avec le disque à cames correspondant. On se rend compte aisément qu'au moment où un barreau aimanté 5 s'approche d'un aimant en fer à cheval 7, les cames correspondantes 11 soulèvent les roulettes 15 et font pivoter le bras 13,