

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
EIDGENÖSSISCHES INSTITUT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

(11) CH 721 028 A2

(51) Int. Cl.: F03G 3/08 (2006.01)
B64G 1/40 (2006.01)

Patentanmeldung für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

(12) PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 000882/2024

(22) Anmeldedatum: 22.08.2024

(43) Anmeldung veröffentlicht: 28.02.2025

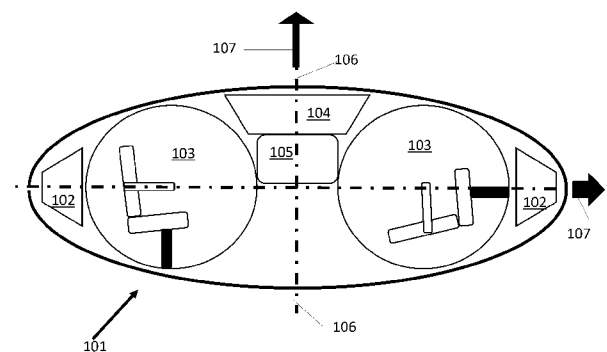
(30) Priorität: 15.08.2023
CH CH000870/2023

(71) Anmelder:
Markus Sepp, Landstrasse 14
9496 Balzers (LI)

(72) Erfinder:
Edmund Nagel, 6850 Dornbirn (AT)

(54) Verwendung eines Impulstriebwerkes für Land-, Wasser-, Luft- und Raumfahrzeuge

(57) Impulstriebwerke-Nutzung, mit Hilfe der Kreiselpräzession, wobei für Land-Wasser- Luft- und Raumfahrzeuge der Schub ohne Wechselwirkung zur Umgebung aus dem Inneren des jeweiligen Fahrzeuges 101 heraus generierbar ist und die Antriebs-Traktion der Landfahrzeuge zur Fahrbahn, sowie der Schiffsschrauben-Vortriebe für Wasserfahrzeuge sowie der Rückstoß der Luftpropeller und Strahltriebwerke für Flugzeuge sowie der Rückstoß der Raketen für Raumfahrzeuge in wechselwirkungsfreier, erfindungsgemäßer Weise mit dermaßen gegenüber aller konventioneller Vortriebe deutlich verbessertem Wirkungsgrad erbracht wird.



Beschreibung

[0001] Die Antriebe für die zahlreichen Anwendungen der Erfindung des Impulstriebwerkes wurden von immer demselben Erfinder angemeldet und schon im Jahre 2015 erfolgte die erste Einreichung AT 000005176678A2 und später dazu die entsprechenden Veröffentlichungen. Es wurden in den darauffolgenden Jahren alle möglichen Funktionsweisen des Vortriebes nach und nach beschrieben, wobei diese anfänglich noch als „Peripherieautark-Vortrieb“ und dann als „Impulsantrieb“ bezeichnet wurden.

[0002] Der Grund, dass seit der ersten Anmeldung beim damals dem österr. Patentamt nun neun Jahre vergangen sind, lag daran, dass zwar schon damals die Widerlegung des 3. Newtonschen Axioms gelungen ist, aber von einem fachlich schwachen Prüfer nicht nur nicht kapiert wurde, sondern in sturer Eigen-Interpretation und unter dem Ummünzen geltender Gesetzmäßigkeiten der Physik, er das 3. Axiom des Newton kurzerhand zum „Naturgesetz“ hochstilisierte. Diesem hanebüchenen Nonsense folgte später auch noch ein Prüfer des europäischen Patentamtes in missbräuchlicher sogenannter „Kollegialität“.

[0003] In der gegenständlichen Anmeldung werden die erfinderischen Leistungen zu den Anwendungsformen des Impulstriebwerkes beschrieben. Das erfindungsgemäße Impulstriebwerk kann in Fahrzeugen jeglicher Art, wie bodengestützten Fahrzeuge, Wasserfahrzeuge, Luftfahrzeuge und Raumfahrzeuge in deren Inneren, in kraftschlüssiger Verbindung dazu, eingebaut werden. Es werden dabei pro Fahrzeug meist mehrere Impulstriebwerke eingesetzt, die während des Betriebes erforderlichenfalls auch die Schubrichtung dynamisch verändert können.

[0004] Bezogen auf diverse Funktionen „alter“ Anwendungen für Fahrzeugen sind bestimmte Eigenschaften nicht ausgeschlossen bzw. teilweise weiterhin sinnvoll. So muss beispielsweise ein Segelflugzeug deren Flügel für den Segelflug beibehalten oder ein Raupenfahrzeug die Ketten als Auflageglied zum Untergrund oder Wasserfahrzeuge den archimedischen Auftriebskörper, sowie Radfahrzeuge für die Straße deren Räder.

[0005] Generell ist aber festgestellt, dass mit der Anwendung des Impulstriebwerkes als Vortrieb für Fahrzeuge, sich das gesamte Transportwesen radikal umstellen wird. So wird man beispielsweise größere Weltraummissionen mit einem Nuklearantrieb im Kern der Maschine bewältigen. Andererseits werden Raumfahrzeuge für kurze Flüge, wie z.B. zum Mond und Mars, einerseits nicht nur mehr einen Bruchteil jener Treibstoffe verbrennen wie bisher, sondern insgesamt nur noch wenige Promille der herkömmlichen konventionellen Raketen wiegen und x-mal schneller sein.

[0006] Es wird ein Flugzeug mit dem Entfall der Flügel und der wahrlich antiquierten Triebwerke auch nur noch Bruchteile des herkömmlichen Treibstoffverbrauches verursachen. Der Verbrauch eines Schiffes wird sich in etwa halbieren, wie der des „Autos“, weil Letzteres als Flugobjekt auch nicht mehr den Straßen auf Rädern folgen muss, sondern auf dem kürzesten Weg einfach von A nach B fliegt.

[0007] Es werden neue Verbrennungsmotoren zum Einsatz kommen, die nicht im absurd minimalen Wirkungsgrad von Diesel- oder Ottomotoren arbeiten. Wegen der enormen Abwärme, die solche Motoren des vorletzten Jahrhunderts erzeugen, würden diese im All exorbitant große Abstrahlfläche zur Kühlung erfordern. Die Technologien zu weit effizienteren Motoren sind in der Patentliteratur längst vorhanden. Solche Motoren werden auch die „fliegenden Autos“ und Wasserfahrzeuge und die Raumfahrzeuge für zumindest den Nahbereich (Orbit, Mond, Mars) antreiben.

[0008] Wie schon erwähnt werden künftig „fliegende Auto“ gebaut, die ähnlich dem landgestützten Auto eine Fahrgastzelle aufweisen, wobei auf ein aufwendiges Fahrwerk verzichtet werden kann, da solche Fahrzeuge sich nur noch zum Ein- oder Ausparken auf Rädern bewegen. Die Flugsteuerung dieses Fluggerät kann aber nicht dem Fahrer überlassen werden, sondern muss von einem Computer, der mittels eines Ortungssystems die eigene Position und die von anderen Fluggeräten koordiniert, gesteuert werden. Der Mensch wäre mit dieser Aufgabe überfordert und es verbleibt für ihn dermaßen max. das letzte kleine Stück eines Landeanfluges.

[0009] Es war ein kapitaler Trugschluss, das Weltall mit Raketen per Rückstoß aus Düsen „erobert“ zu wollen. Diese Raketenmonster verbrauchen alleine um mühevoll in nur in den Orbit zu gelangen, den gesamten Vorrat der Unmenge an Treibstoff. Der geniale Forscher Newton erkannte schon vor über 300 Jahren, dass seine Erkenntnisse zur Besonderheit des Kreisels nicht abgeschlossen sind, da die Eigenheit, wonach immer eine koaxiale Reaktion auf eine Aktion folgt, mathematisch einfach nicht zu begründen war. In weiser Voraussicht nannte er - auch für Österreich gültig - diese Erkenntnisse deshalb „Axiome“ und eben nicht „Naturgesetze“.

[0010] Genau diese Eigenheit des Kreisels, wonach ein Kreisler die Reaktion gegenüber der Aktion um 90° versetzen kann, erlaubte das gegenständliche Erschaffen des Impulsantriebes. Mit diesem Vortrieb verursacht ein Flug zum Mond in etwa den techn. Aufwand und die Kosten wie ein heutiger Linienflug einer Verkehrsmaschine von Europa nach Übersee.

[0011] Die komplexen Lösungen dieser Anwendungen des Impulstriebwerkes, bedurfte einer Vielzahl von Lösungen, die nicht mit einem einzigen „Heureka“ - das auch für Non-Kapierer verständlich wäre - zu erledigen war. Vielmehr musste z.B. für die Raumfahrt eine Vielzahl von Lösungen gefunden werden, die u.a. ein Einfaches Aus- und Einsteigen in das Gefährt ermöglicht, oder für Langstreckenflüge die fehlende Schwerkraft durch Fliehkraft simuliert wird, u.a.m.

[0012] Für tellerförmige Raumfahrzeuge werden mehrere Impulstriebwerke im äußeren kreisförmigen Rand des Raumfahrzeuges symmetrisch aufgeteilt. In der Startphase wird ein Vortrieb nach oben erzeugt und während des Streckenfluges im All werden die Triebwerke um 90° verschwenkt, sodass das Raumschiff mit vorzugsweise der Schmalkante des

tellerförmigen Raumschiffs dahinfliegt. Dies um mögliche Meteoriteneinschläge, flachwinklig ablenkend, ohne Schaden zu überstehen.

[0013] Das tellerförmige Raumschiff dreht sich während des Streckenfluges um deren mittlere, vertikale Scheibenachse und setzt so die außenliegenden Passagierkabinen Wirkung der Fliehkraft - adäquat der Schwerkraft - aus. Es bleibt den Passagieren so die unangenehme Erfahrung mit der Schwerelosigkeit erspart, da die Kabinen der Passagiere kardanisch aufgehängt sind, sodass sie sich der 90° geänderten Falllinie zwischen Steig- und Streckenflug selbsttätig anpassen. Ein Passagier eines solchen tellerförmigen Raumfahrzeug kann dermaßen lange Zeit im All verbringen, ohne dass sich für ihn Unbilden ergeben, wie sie bei langem Raumaufenthalt bis dato unausweichlich erschienen.

[0014] Eine einfachere Bauweise eines Raumfahrzeuges ist durch dessen Rohrform begründet, ähnlich der alten Raketen. Dieses steht am Start und nach einer Landung vertikal auf unten an diesem rohrförmigen Körper angebauten mindestens drei Beinen. Der unterste Teil des Rohrs stellt die Passagierkabine dar, die so leicht zu beladen bzw. in die Bodenebene ein- und ausgestiegen wird. Über dieser Personenkabine, oben im Rohr, sitzen die Impulstriebwerke, wovon diese zum einen eine Tragefunktion haben und durch deren Verschwenken auch die Lenkfunktion entsteht.

[0015] Die Impulstriebwerke des Luftfahrzeuges sind oberhalb dessen Schwerpunktlinie montiert, wodurch deren Fluglage um die Längsachse in Flugrichtung durch die Schwerkraft stabil ist. Zur Sicherung gegen Absturz sind die beschriebenen Systeme immer mehrfach angelegt. Jedes der Systeme kann für sich alleine so viel Leistung erbringen, um das Fluggerät in der Luft zu halten. Da solche Flugzeuge generell senkrecht starten und landen, entfällt die Notwendigkeit des konventionellen Runways.

[0016] Erforderliche Kurskorrekturen für das Luftfahrzeug, wie sie bei konventionellen Flugzeugen durch Ruder erfolgen, werden durch das Verschwenken bzw. Zuschalten von Impulstriebwerken im entsprechenden Fahrzeugbereich vorgenommen. Ein Auslenken des Hecks, wird z.B. durch ein Heck-Impulstriebwerk bewerkstelligt.

[0017] Aus den Erkenntnissen, wonach das 3. Axiom des Newton keine unumstößliche Gültigkeit mehr hat, ergaben sich auch Anwendungen, die nun in letzter Konsequenz das gesamte Transportwesen der Menschheit rigoros auf den Kopf stellen. So gelten irrtümlich für unumstößliche gehaltene Techniken nicht mehr, wonach z.B. ein Landfahrzeug eine Antriebs-Traktion zur Fahrbahn ausüben muss und das Rad eine ewig unverzichtbare Erfindung ist.

[0018] Diese Notwendigkeit fällt nach den nachfolgenden Patentansprüchen und erklärenden Zeichnungen, sowie den techn. Beschreibungen, da nunmehr der Schub für das Landfahrzeug aus dem Inneren des Fahrzeuges stammt und eine Traktion zum Untergrund bestenfalls noch für die Spurführung erforderlich ist.

[0019] Sogar der Bremsvorgang eines solchen Fahrzeuges kann durch den Umkehrschub des Impulstriebwerkes erledigt werden. Bodengestützte Fahrzeuge können erfindungsgemäß, ohne motorisch angetriebenes Rad, aus dem Inneren des Fahrzeuges einen Vortrieb erfahren und umgekehrt auch heruntergebremst werden. Der Impulsvortrieb wird vorzugsweise möglichst nahe über dem gelenkten Rädern montiert und der Schub des Impulsvortriebes wird vorteilhaft in Fahrtrichtung, analog der Radlenkbewegung verstellt.

[0020] Zu erwähnen sei noch, dass der konventionelle landgestützte Straßenverkehr sich als fliegendes Auto, wegen dieser Erfindung, in bedeutendem Maß in die Luft verlagern wird. Der Impulsvortrieb kann für herkömmliche Landfahrzeuge auch zum Bremsen eingesetzt werden, was für deren Anwendung auf rutschigem oder unbefestigtem Terrain, wie Eis oder Schlamm, von Bedeutung ist.

[0021] Alle innovativen Anwendungen stellen sich in näherem Detail wie folgt dar: Als oberste Prämisse gilt, dass für diese Anmeldung zur Anwendung des Impulstriebwerkes der Schub ohne Wechselwirkung zur Umgebung im Fahrzeuginneren erzeugt wird. Dabei kann das Impulstriebwerk von einem beliebigen konventionellen Motor, mit deren kinetischer Rotationsenergie, angetrieben werden.

[0022] Für Flugzeuge gehörte nach dem Muster des Vogelfluges scheinbar zu allererst der Flügel zum Grunderfordernis. Genau diese vermeintlich eherne Notwendigkeit, die seit Beginn des motorisierten Fluges existiert, entfällt durch das Impulstriebwerk. Nicht nur, dass diese Flugzeuge selbstverständlich senkrecht starten und landen, so können sie sich durch die Impulstriebwerke ohne Flügel in der Luft halten.

[0023] Dies begründet sich dadurch, dass das Impulstriebwerk für das Verharren einer Last in gleicher Höhe über Grund so gut wie keine Energie verbraucht, da sich die potenzielle Energie des Objektes nicht verändert. Erst wenn sich dessen potenzielle Lageenergie erhöht - das Flugzeug also steigt - ist diese Zunahme an potentieller Lageenergie durch die Impulstriebwerke zu erbringen. Dazu mehr in den Patentansprüchen, Zeichnungen und techn. Beschreibungen.

[0024] Mit anderen Worten heißt das nun, das vermeintlich utopischen Darstellungen von Flugmaschinen für die Atmosphäre und fürs All nun, mit dem Vorhandensein des Impulstriebwerkes und der hier beschriebenen Anschluss-erfindungen, Realität werden. In erfindungsgemäßen Luftfahrzeugen wirken immer mehrere Vortriebe zusammen, die sind räumlich ausbalanciert eingebaut sind. Dadurch kann jede Fluglage eingenommen und gehalten werden. Der Luftwiderstand des Luftfahrzeuges nimmt mit Entfall von Flügeln und Triebwerken stark ab. Für den senkrechten Flug ist ein vertikaler Schub zu erzeugen, der das Fluggerät vertikal abhebt.

[0025] Helikopter-ähnliche Fluggeräte finden besonders im Rettungseinsatz Anwendung, da solche Maschinen den Patienten direkt vom Unfallort weg auf dem kürzesten Weg rasend schnell ins nächste Spital transportieren können, dies mit

Geschwindigkeiten von etwa 300 km/h und vor allem ohne jegliche Anforderung an Landplätze klarkommen. Es verkürzt sich ein Rettungseinsatz auf einen Teil herkömmlicher Fahrdauern und ist schneller als übliche Helikopter-Rettungseinsätze, da auch das zeitraubende Problem mit großem Landeplatz, ob Gefährdung durch rotierende Helikopterblätter, entfällt.

[0026] Es erbringt ein solcher Vortrieb in der kleinsten Ausführung, als „Rucksack“ für eine einzelne Personen für das Rettungswesen und den militärischen Einsatz, als schnelles und auch lautlos Batterie-betriebenes Vehikel große Vorteile. Weiters können diese, wie die Helikopter-ähnliche Maschinen, ruhig in der Luft verharren und sich einem Zielobjekt bis zum mechanischen Kontakt nähern.

[0027] Auch die ehrenwerte Erfindung des Josef Ressel hat ausgedient, da künftig der erfindungsgemäße Vortrieb im Inneren des Schiffskörpers mit fast dem doppelten Wirkungsgrad den Schub erzeugt, ohne dass der eigentliche Vortrieb das Wasser berührt. Das Wasser wird also nicht wie bisher durch den Antrieb zentrifugiert, wie durch die Schiffsschraube des Ressel. Auch dazu mehr in den Patentansprüchen, Zeichnungen und techn. Erklärungen.

[0028] Für besonders große Wasserfahrzeuge, wie eben Schiffe, werden vorzugsweise mehrere Impulsvortriebe entlang der Längs- und Querachse des Wasserfahrzeuges verbaut. Die Impulstriebwerke verstellen deren Schubrichtung dermaßen dynamisch automatisiert, um z.B. das Schiff im Hafen auch quer zur Fahrtrichtung bewegen zu können.

[0029] Vor allem können die Vortriebe ohne großem techn. Aufwand auch ständig und automatisiert dem Stampfen, Rollen und Gieren des Wasserfahrzeuges entgegenwirken. Die Impulstriebwerke können alternativ auch so eingesetzt werden, dass sie den gesamten Schiffskörper elektronisch niveau-gesteuert höher, den Fahrt-Widerstand reduzierend, über die Wasseroberfläche heben.

[0030] Dermaßen kann das Schiff auch bei hohem Wellengang mit hoher relativ Geschwindigkeit über dem Wasser - ähnlich einem Tragflügelboot - bei entsprechendem Maß des Anhebens mit verringertem Strömungswiderstand schwebend fahren. Da sich für dieses Anheben die Lageenergie nicht verändert, kann nach dem Niveau-Anheben aus dem Wasser diese Lage fast ohne Energieaufwand erhalten werden.

[0031] Für den Einsatz der Innovation als Trägersystem für Satelliten ergeben sich interessante Anwendungen, da damit Satelliten auch im niedrigen Orbit in der Höhe von z.B. nur rund 600 km über Grund geostationär betrieben werden können. Dazu trägt der Vortrieb nicht nur sein Eigengewicht, sondern auch den Satelliten. Die elektrische Energie für den Vortrieb wird aus Solarpaneelen generiert, die für den Flug durch die Nacht Batterien nutzen, die dann jeweils auf der Sonnenseite des Planeten wieder aufgeladen werden.

[0032] Für einen Satelliten, im insbesondere erdnahen Orbit, wird das Impulstriebwerk als Trageeinheit mechanisch an den Satelliten gekoppelt. Dadurch kann er unter Erhalt einer gleichbleibenden Flughöhe das Gewicht des Satelliten und sein Eigengewicht mit denkbar geringstem Energieverbrauch kontinuierlich erhalten und ein konstantes, geostationäres, jahrzehntelangen Verharren über der Erdoberfläche ermöglichen.

[0033] Für die Dauer des Umlaufes des Satelliten durch den Erdschatten wird das Impulstriebwerk mit elektrischer Energie aus seiner Batterie gespeist, welche für die Dauer des Umlaufes im Sonnenlicht aus einer photovoltaische Solarpanelle einerseits wieder aufgeladen wird und die gleichzeitig das Impulstriebwerk mit elektrischer Energie versorgt. Aus diesem Grund kann ein solcher Satellit, samt dem Trägersystem, also zeitlich unbegrenzt geostationär auch im niedrigen Orbit verharren.

Legende:

[0034]

- 101 Tellerförmiges Raumschiff
- 102 Impulstriebwerke
- 103 Kardanisch aufgehängte Personenkabine
- 104 Treibstofftank
- 105 Antriebsmotor
- 106 vertikale Rotationsachse des Raumschiffes
- 107 Fahrtrichtung
- 201 Rohrförmiges Raumschiff
- 202 Personenkabine
- 203 Vertikalschub-Impuls-Triebwerke
- 204 Treibstofftank
- 205 Antriebsmotor
- 206 Lenk-Impulstriebwerke
- 207 Landestelzen
- 208 Fahrtrichtung
- 301 Geostationärer Satellit mit Trägersystem
- 302 Satellit
- 303 Impulstriebwerk
- 304 Solarpanel
- 305 Batterie + Antriebsmotor

306	Sonnenbeschienener Umlauf
307	Umlauf im Nachtschatten
308	Sender/Empfänger
309	Funkkegel
310	Flughöhe
3110	Geostationäre Flugräume
401	Flugzeug / Fliegende Autos
402	Impulstriebwerke
403	Passagierkabinen
404	Piloten bzw. Fahrerkabine
405	Frachtraum
406	Treibstofftank
407	Antriebsmotoren
408	Vertikale Hubrichtung
409	Reiseflugrichtung
501	Einzelperson-Rucksackgerät
502	Impulstriebwerk
503	Einzelperson
504	Steuerhorn
505	mögliche Schub bzw. Flugrichtungen
601	Impulstriebwerk-Landfahrzeug
602	Impulstriebwerk
603	Lenkgetriebe
604	Räder
605	Antriebsmotor
606	Lenkrad
607	Lenkgestänge
608	Fahrtrichtungen
701	Wasserfahrzeug
702	Schiffskorpus
703	Impulstriebwerke
704	Antriebsmotor
705	Sonder-Lenkrichtungen
705	Fahrtrichtungen
801	Vertikaldrohne
802	Kopfimpulstriebwerk
803	Antriebsbatterien
804	Steuermodul
805	Nutzlastraum
806	Nutzlast z.B. Kameras

Beschreibungen der Zeichnungen

Fig. 1: tellerförmig Raumfahrzeuge für Langstreckenflüge im All

[0035] Es ist zu ersehen, dass das Raumschiff (101) eine tellerförmige Form einnimmt, da diese Langstreckenflüge ermöglichen, in dem einerseits im äußeren kreisförmigen Ring eine Vielzahl von erfindungsgemäßen Vortrieben (102) arbeiten und das Raumschiff (101) während des Streckenfluges um seine vertikale Mittelachse (106) rotiert, um für die Passagiere eine der Schwerkraft ähnliche Fliehkraft in den kardanischn aufgehängte Passagierkabinen (103) zu erzeugen.

[0036] Wie im Flugzeug sind auch hier die Antriebssysteme (102) mehrfach vorhanden, damit das Raumschiff (101) jedenfalls wieder an den Ausgangsort zurückfliegen kann und ein Absturz vermieden werden kann.

[0037] Die Passagierkabinen (103) sind wie gesagt kardanischn drehbar aufgehängt, sodass sie selbsttätig der Falllinie der Schwerkraft durch die Fliehkraft in einer bis zu neunzig-Grad-Drehung folgen. Diese Einrichtungen (103) erspart dem Passagier die unangenehme Erfahrung und Folgen der Schwerelosigkeit.

Fig. 2: Rohrförmiges Raumfahrzeug für Raumflüge zu benachbarten Planeten

[0038] Diese rohrförmige Bauweise (201) stellt eine ähnliche Bauform zu konventionellen Raumfahrzeugen dar. Sie ähnelt den herkömmlichen Raketen, aber dem gegenüber ist ganz unten im Raumfahrzeug (201) die Passagierkabine (202) und der Laderaum angebracht. Das Ein- und Aussteigen bzw. Einladen wird so sehr erleichtert, da der Vorgang fast ebenerdig erfolgt.

[0039] Am unteren Ende dieses rohrförmigen Raumfahrzeuges (201) sind seitlich abstehende Beine / Stelzen (207) platziert, auf welchen das Raumschiff (201) zumindest vor dem Start und nach einer Landung standsicher steht, bzw. das Raumfahrzeug (201) sich auf unebenem Untergrund senkrecht einpegeln. Die Beine (207) können für den Flug durch eine Atmosphäre eingeklappt werden.

[0040] Im obersten Bereich (203) über der Passagierkabine (202) sind die Vortriebsgruppen (203 + 206) platziert, wovon mindestens Einer die Tragfunktion einnimmt und der Andere überwiegend die Lenkfunktion. Zwischen den beiden Vortrieben kann der Antriebsmotor (205) samt dem Treibstofftank (204) platziert sein.

Fig. 3: Satellit mit gekoppeltem Trägersystem

[0041] Der Satellit (302) samt dem Impulsvortrieb (303) bleiben kontinuierlich auf einer bestimmten Höhe (310). Es trägt der Impulsvortrieb (304) den Satelliten (302) samt seinem Eigengewicht fast ohne Energieaufwand endlos auf demselben Höheniveau.

[0042] Da dieser Impulsvortrieb (303) wenig Energie verbraucht, genügt es für jene Zeit, in der er im Nachtschatten (307) die Erde umläuft, ihn durch eine relativ leichte Batterie (305) zu speisen. In der Zeit, in der er sich auf der Sonnenseite (306) der Erde bewegt, reicht ein flächiges Solarpaneel (304) um einerseits die Batterie (305) wieder aufzuladen und gleichzeitig auch den Impulsvortrieb (303) samt Sender (308) des Satelliten (302) zu speisen.

[0043] Verharrt nun der Satellit (302) mit seinem an ihn angekoppelten Impulsvortrieb (303) in einer bestimmten Höhe, kann er selbstverständlich auch ständig dieselbe Fluggeschwindigkeit wie die Erdoberfläche unter ihm geostationär einhalten. Er ist also trotz niedrigster Flugbahn im erdnahen Orbit konstant ein geostationärer Satellit (301).

Fig. 4: Luftfahrzeuge als Verkehrs-Flugzeug oder als „fliegendes Auto“

[0044] Es zeigt diese Ansicht einen Längsschnitt durch ein Luftfahrzeug (401) neuer Bauweise, welches weder einen Flügel, noch irgendwelche Steuerruder aufweist. Dies ist einerseits eine exorbitante Vereinfachung gegenüber der konventionellen Flugzeugbauweise, da Landeklappen, Steuerruder, etc. völlig entfallen. Ebenso entfällt der große Aufwand für das Fahrwerk und der damit erforderlichen Fahrtüchtigkeit des Flugkörpers (401), da eine solche Fahrzeuge vertikal (408) starten und landen. Es werden künftig „fliegende Auto“ gebaut, die ähnlich dem landgestützten Auto eine Fahrgastzelle (403) aufweisen und den Pkw auf Rädern ersetzen. Auf ein Fahrwerk wird weitestgehend verzichtet, da diese Fahrzeuge sich nur zum Ein- oder Ausparken auf Rädern bewegen. Die Flugsteuerung dieses Fluggerät wird aber nicht vom Piloten ausgeführt, sondern von einem Computer, der mittels eines Ortungssystems die eigene Position und die von anderen Fluggeräten in der Nähe erkennt und koordiniert.

[0045] Der Mensch wäre mit dieser Aufgabe völlig überfordert und er lenkt dermaßen nur das letzte kleine Stück eines Landeanfluges. Durch diese Fahrzeuge (401) reduziert sich der Aufwand für Straßenbau drastisch und die gesamten Schadwirkungen des herkömmlichen Straßenverkehrs für die gleichen Transportleistungen sinken drastisch.

[0046] Auch der Luftwiderstand nimmt auf einen Bruchteil gegenüber den herkömmlichen Fluggeräten ab, da Flügel und Ruder, etc. entfallen. Der Wirkungsgrad der erfindungsgemäßen Vortriebe (402) ist um ein Mehrfaches höher, als die Strahltriebwerke. Müßig zu erwähnen, dass der Treibstoffverbrauch (406) solcher Luftfahrzeuge (401) auf einen Bruchteil herkömmlicher Fluggeräte fällt. Der Raum, in welchem die Vortriebe (402) platziert werden, ist hier gesondert dargestellt.

Fig. 5: Einzelperson-Trägersystem

[0047] Es zeigt diese Zeichnung eine schematische Seitenansicht eines Einzelpiloten (503) mit besagtem Rucksackantrieb (501) auf dem Rücken. Es zeigt die Zeichnung, dass meist zwei leistungsgleiche Vortriebe (502) arbeiten. Die Steuerung der Flughöhe wird mit dem Gashandschalter (504) reguliert. Die Flugrichtung (505) wird mit Neigen des Schwerpunkts vom Fahrzeug (501) zum Piloten (503) gesteuert.

[0048] Für Rettungseinsätze und militärische Einsätze kann der motorische Antrieb des Vortriebes (502) mittels Batterie erfolgen. Dadurch kann ein solcher Vortrieb (502) auch lautlos arbeiten, was für militärische Einsätze von Vorteil ist.

Fig. 6: Bodengestützte Landfahrzeuge jeglicher Bauart

[0049] Es zeigt die Fig. 6 beispielhaft eine schematische Draufsicht durch ein Landfahrzeug (601) mit zwei Radachsen. Es ist zu ersehen, dass das Steuerrad (606) in ein Lenkgetriebe (603) mündet, welches die vorderen Räder (604) lenkt. Der Vortrieb (602) ist beispielhaft im Fahrzeugmittel montiert, der von den herkömmlichen Motoren (605) angetrieben wird. Im Gegensatz zu herkömmlichen Landfahrzeugen wird aber keines der Räder (604) mittels Antriebswelle angetrieben. Der Schub für die Fahrt entsteht ausschließlich durch den innen liegenden Vortrieb (602), was bei Fahrwegen mit naturgemäß wenig Traktion, wie Schneefahrbahn oder Schlamm, auch beim Bremsen, von großem Vorteil ist.

Fig. 7: Wasserfahrzeuge / Schiffe / Boote (5)

[0050] Es zeigt diese schematische Draufsicht eine Draufsicht in das Innere (701) des Schiffskorpus (702). Dabei ist zu erkennen, dass mehrere erfindungsgemäße Vortriebe (703) im Schiffsrumpf (702) innen verteilt sind. Einige Vortriebe (703)

weisen Verstell-Mechanismen auf, welche einerseits den Schub in Fahrtrichtung (705) generieren, aber automatisiert auch dem Stampfen, Rollen und Gieren entgegenwirken. Der Raum (702), in welchen die Vortriebe (703) platziert werden kann, ist schräg strichliert dargestellt.

[0051] In Variante ist es möglich, Vortriebe (703) so einzubauen, dass Sie den gesamten Schiffskörper (702) etwas zur Wasseroberfläche heben und dermaßen das Boot/Schiff (701) mit verringerter Berührung des Wassers mit hoher Geschwindigkeit dahingleiten lässt. Dadurch kann der gesamte Schiffskörper (701) auch bei rauer See ruhig und gleichmäßig gleiten. Der Raum (702), in welchen die Vortriebe (703 + 704) platziert werden, ist dargestellt.

[0052] Die Vortriebe werden vorzugsweise von konventionellen Motoren (704) angetrieben, die deren Leistung z.B. auch über Hydraulikpumpe und Hydraulikleitungen an die Vortriebe (703) abgeben. Allemal erreicht der Wirkungsgrad dieser Vortriebe (703) fast das Doppelte des Ressel-Propellers. Der hohe Wirkungsgrad des Vortriebes (703) ist imstande das Rühren unter Wasser durch diese Vortriebe (703 + 704) zu vermeiden.

Fig. 8: Sonderbauweisen, wie Drohnen und selbstfliegende Luftfahrtobjekte

[0053] Die erfindungsgemäßen Vortriebe (801) sind über der horizontalen Schwerpunktlinie montiert, wodurch das Fluggerät (801) durch die Wirkung der Schwerkraft ständig in einer stabilen vertikalen Lage verharret. Für die Kurskorrektur, bzw. Richtungsänderung sind die Vortriebe (802) in seitlicher Schubrichtung (802) neigbar.

[0054] Generell kann jeder der Vortriebe (802) eine vertikale Schubrichtung und auch eine Schubrichtung nach vorne erzeugen, sodass sie ein vertikales Steigen und Landen erzeugen können, aber auch einen horizontalen Streckenflug.

[0055] Angetrieben wird eine solche Drohne (801) aus vorzugsweise einer Batterie (803), die durch ein ferngesteuertes Steuermodul (804) gelenkt wird. Die Drohne (801) weist einen Nutzlastraum (805) auf und eine Ebene für erforderliche Kameras (806). Die Drohne (801) verursacht im Flug keinerlei Geräusche ist auch für Wärmesensoren nicht zu eruieren.

[0056] Ebenso kann die Drohne (801) zur Gänze aus nicht magnetisierbaren Nicht-Metallen gebaut werden, sodass sie für Metalldetektoren auch unsichtbar sind. Ein weiteres zur Unsichtbarkeit dieser Drohnen (801) trägt deren vergleichsweise weit verkleinerte und kugelige Form bei und außerdem kann eine solche Drohne (801), mit deren geringen Luftwiderstandsfläche, durchaus Geschwindigkeiten eines heutigen Jets im Unterschallbereich erreichen. Sie kann außerdem in der Größe eines Tennisballes gebaut werden.

Patentansprüche

1. Impulstriebwerke-Anwendung, mit Hilfe der Kreiselpräzession, **dadurch gekennzeichnet**, dass für Land- Wasser- Luft- und Raumfahrzeuge der Schub ohne Wechselwirkung zur Umgebung aus dem Inneren des jeweiligen Fahrzeuges (101 bis 801) heraus generierbar ist und die Antriebs-Traktion der Landfahrzeuge (601) zur Fahrbahn, sowie der Schiffsschrauben-Vortriebe für Wasserfahrzeuge (701), sowie der Rückstoß der Luftpropeller und Strahltriebwerke für Flugzeuge (401), sowie der Rückstoß der Raketen für Raumfahrzeuge (102 + 201) in wechselwirkungsfreier, erfindungsgemäßer Weise mit dermaßen gegenüber aller konventioneller Vortriebe deutlich verbessertem Wirkungsgrad erbracht wird.
2. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in Landfahrzeugen (601), mit Rädern, Kufen, Raupen oder Ähnlichem, ein oder mehrere Impulsantriebe (602) im Fahrzeuginneren verbaut sind, welche den Vortrieb, ohne Traktion zur Fahrbahn, aus dem Inneren des Fahrzeuges (601) heraus erbringen und auch eine Bremsleistung, entgegen der Fahrtrichtung, für das Fahrzeug (601) erbringen.
3. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass für Boote, Schiffe, Unterwasserboote (701) und sonstige Wasserfahrzeuge der Vortrieb im Inneren des Fahrzeuges (701) erzeugt wird und - in Variante, durch entsprechende Schubrichtungs-Ausrichtung (705) - auch den ungewollten Fahrtbewegungen eines Schiffskörpers (702) entgegen gewirkt werden kann oder die Vortriebe (703) den gesamten Schiffskörper (703) in schwebender Fahrt, ähnlich dem Tragflügelboot / Schiff, über die Wasseroberfläche anheben.
4. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass röhrenförmige, atmosphärische Flugzeuge (201), mit der Längsachse des Rohres in Fahrtrichtung (208) ausgerichtet, mehrere Impulstriebwerke (203) entlang der Längsachse aufgereiht als Vortrieb in Fahrtrichtung (208) aufweisen und das Fluggerät auch in stabiler Lagebalance schwebend im Raum zu halten ist.
5. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Impulstriebwerke (203) für den Flugkörper (201) generell konventionelle Raketen mit den Impulstriebwerken (203) ersetzt werden und das Raumschiff (203) senkrecht Starten und Landen kann und konventionelle Steuerdüsen mit Hilfe von Lenk-Impulstriebwerken (206) entfallen.
6. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass für atmosphärische Klein-Fluggeräte (801) mit Hilfe von Impulsvortrieben (802), mit den Drohnen-Flugeigenschaften, im Fluggerät (801) in deren Mittel angeordnet sind und das Fluggerät (801) insgesamt eine kugelige kompakte Form aufweist und ohne Überständen von Armen, etc. auskommt.

7. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein atmosphärisches Klein-Fluggeräte (501) mit einem Rucksack-ähnlichem Impulstriebwerk (502) die erforderliche Flugleistung erbringt und dabei vertikal über dem Schwerpunkt des Piloten (7503) diesen zu heben vermag und die Flugleistungs-Steuerung (502) hinsichtlich Flugrichtung (505) durch die Gewichtsverlagerung des Piloten (503) erfolgt.
8. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in rohrförmigen Raumfahrzeugen (201), welche mit vertikaler Längsachse über dem Untergrund abheben und ebenso landen und die Impulstriebwerke (203) im oberen Bereich des Raumfahrzeuges (201) verbaut sind und darunter, unten im Raumfahrzeug (201), die Passagiere (202) Platz finden.
9. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1 dadurch gekennzeichnet, dass in zum Startuntergrund flachliegende, tellerförmige Raumfahrzeuge (101) mehrere Impulstriebwerke (102) in einem äußeren Radius um die Fahrzeugmitte (106) verbaut sind und deren motorischer Antrieb (105) in etwa im Mittel des Raumfahrzeuges (101) platziert ist.
10. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass im tellerförmigen Raumfahrzeug (101) auch die Passagierkabinen (103) ringförmig in einem weiten Radius um das Mittel (106) angeordnet sind und das Fluggerät (101) während des Streckenfluges in der Schwerelosigkeit um die vertikale Mittelachse (106) des Raumfahrzeuges (101) rotiert und so für die kardanisich aufgehängten Passagierkabinen (103) durch Fliehkraft die Schwerkraft simuliert wird.
11. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein Impulstriebwerk (301) einen an ihn gekoppelten Erdsatelliten (302), ohne Änderung der potentiellen Lageenergie, im niedrigen Orbit (310) auch geostationär über dem Erduntergrund trägt.
12. Impulstriebwerke-Anwendung (1), nach Patentanspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass das Impulstriebwerk (303) als Träger des an ihn gekoppelten Satelliten (302) mit elektrischen Motoren (305) angetrieben wird, welche für den Umlauf im Planeten-Nachtschatten (307) durch Batterien (305) gespeist werden, die auf der Sonnenseite (306) des Planeten durch die Solarpanelle (304) auch mit aufgeladen werden.

Fig. 1

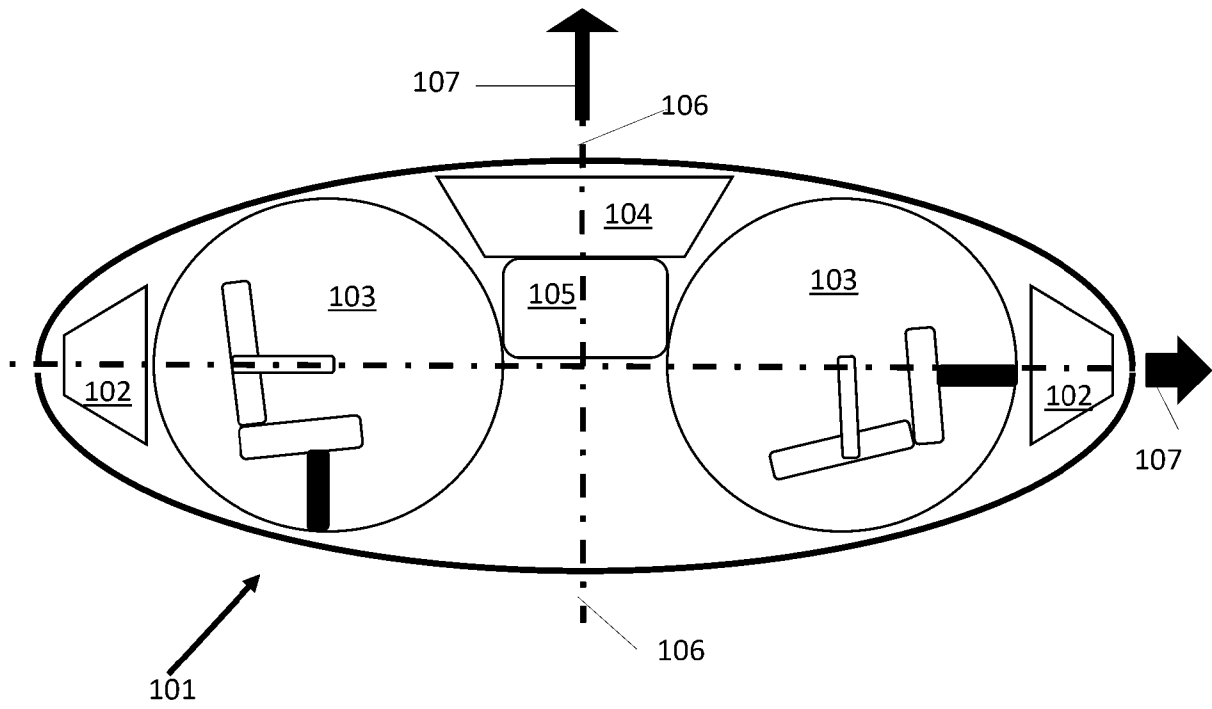


Fig. 2

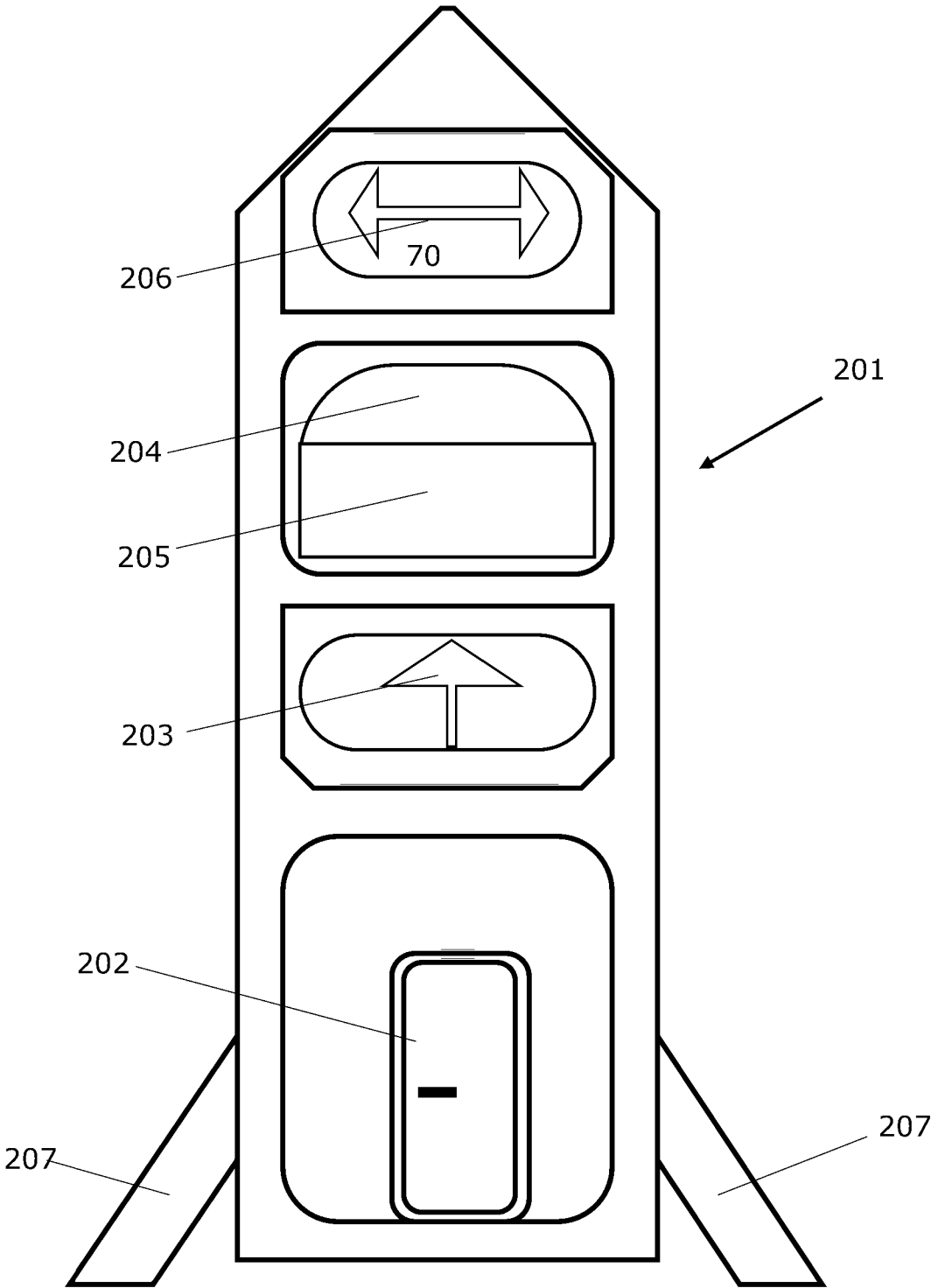


Fig. 3

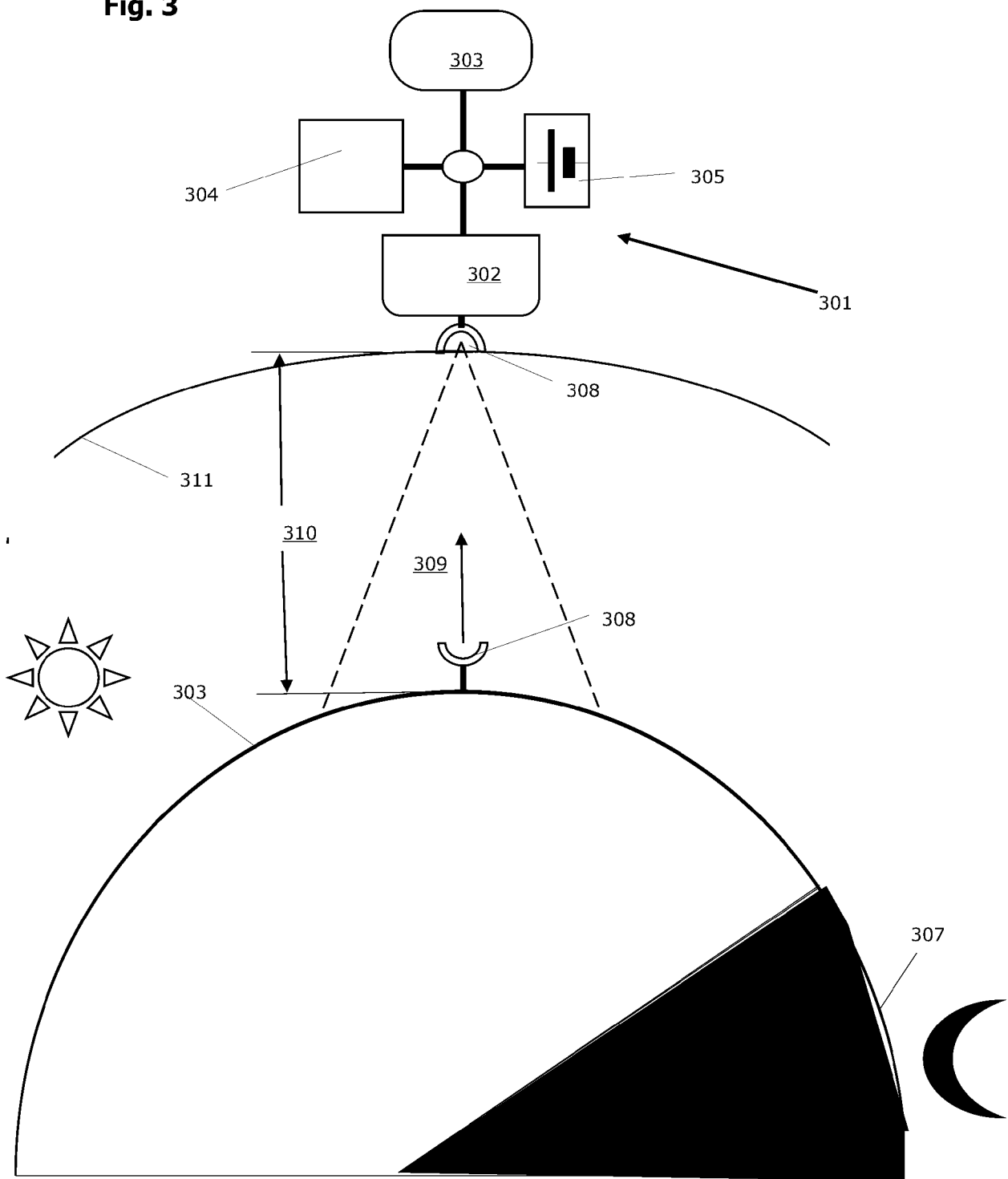


Fig. 4

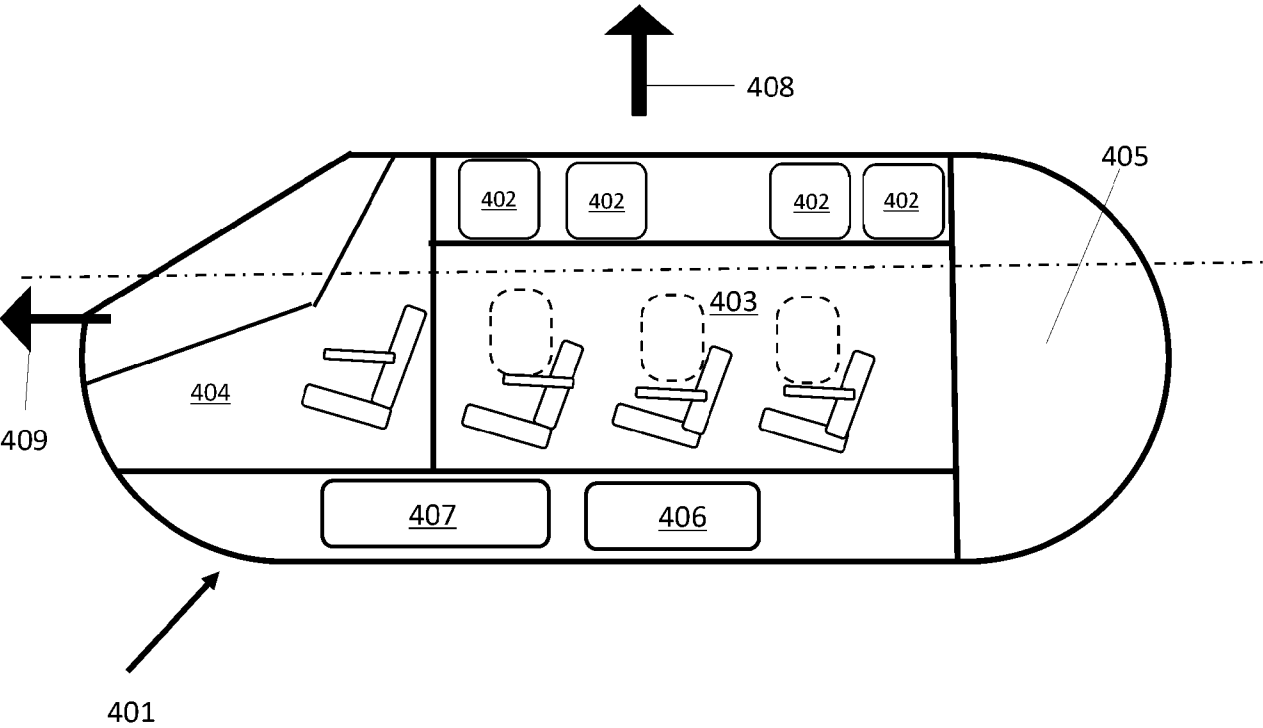


Fig. 5

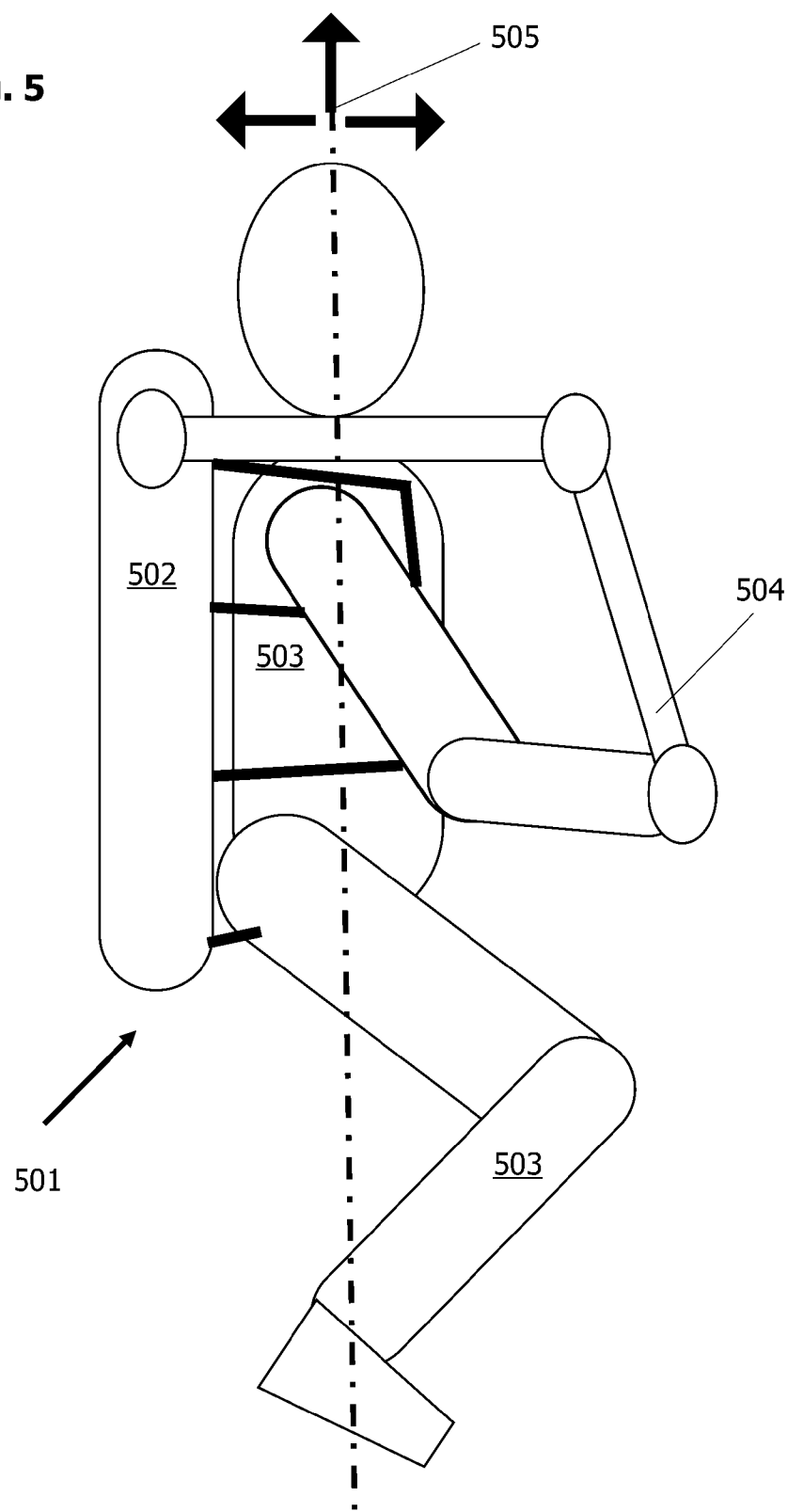


Fig. 6

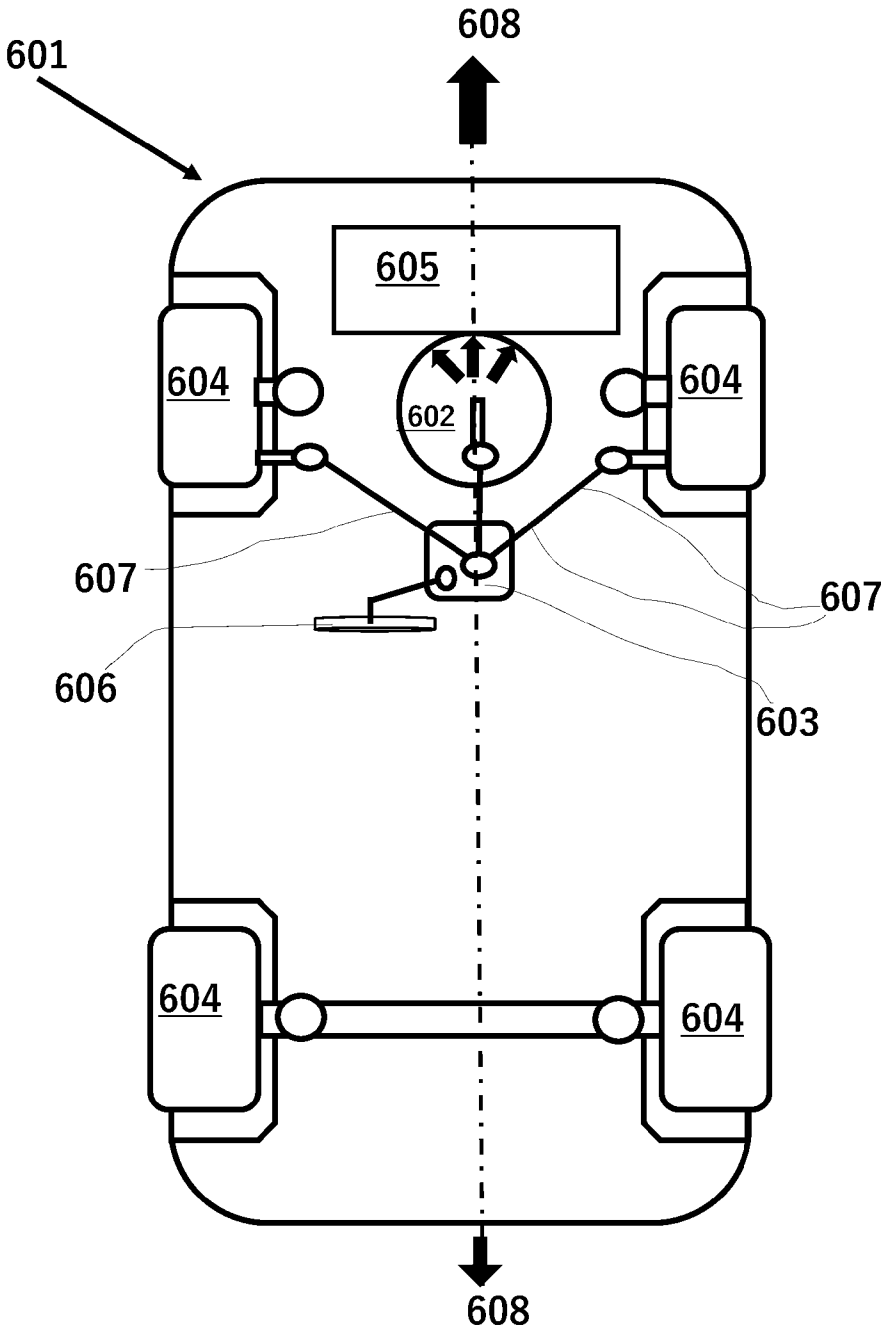


Fig. 7

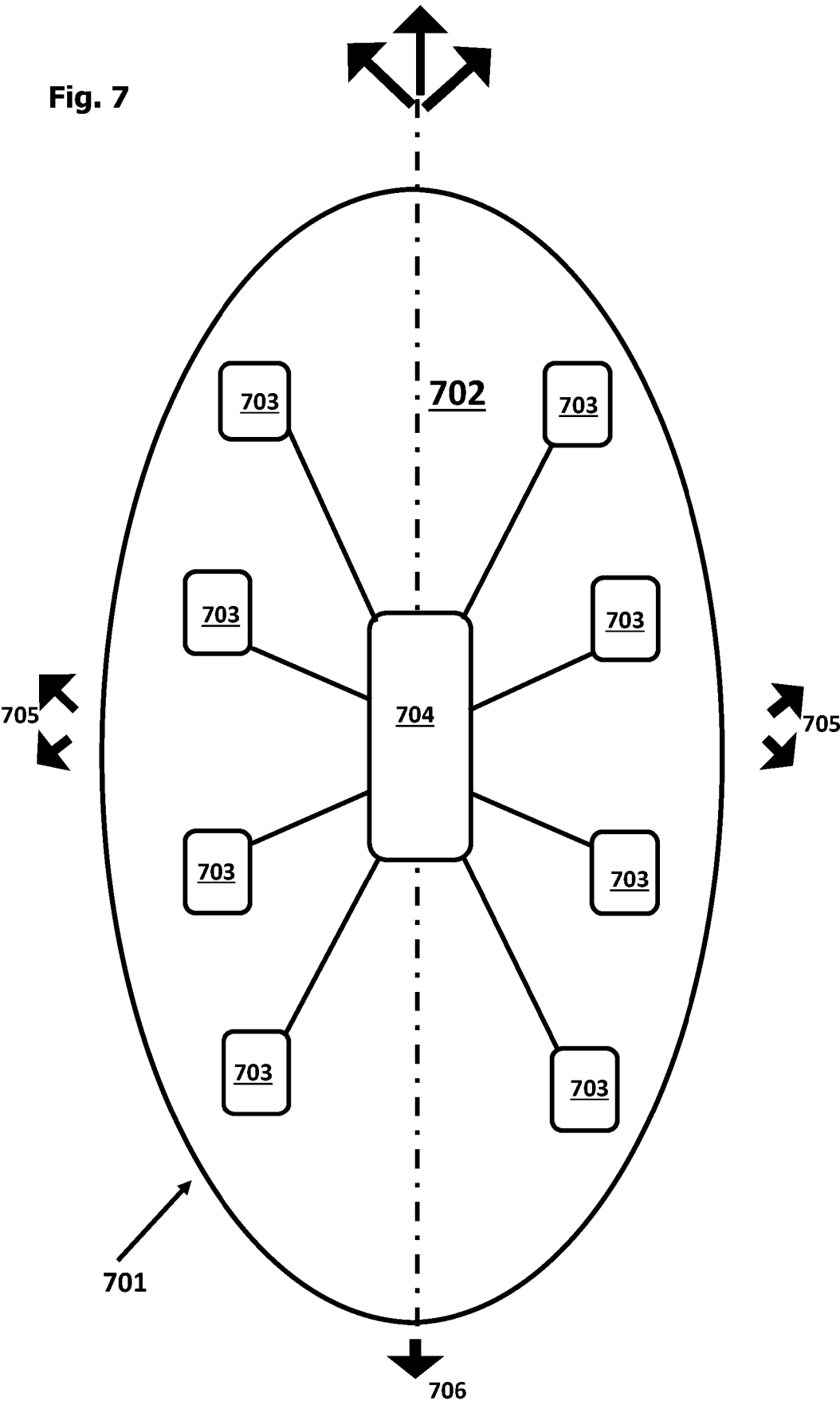


Fig. 8

