



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
EIDGENÖSSISCHES INSTITUT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

(11) CH 721 031 A2

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

Patentanmeldung für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-lichtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

(12) PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 000430/2024

(22) Anmeldedatum: 22.04.2024

(43) Anmeldung veröffentlicht: 28.02.2025

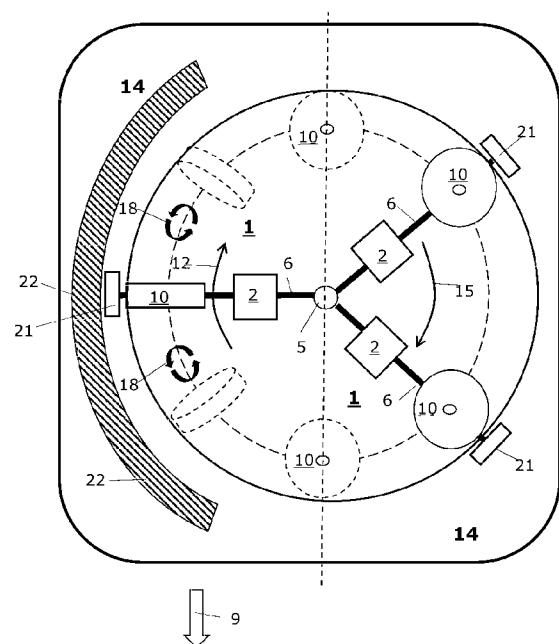
(30) Priorität: 15.08.2023 CH 000870/2023

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

(72) Erfinder:
Edmund Nagel, 6900 Bregenz (AT)

(54) Impulstriebwerk mit zwei koordiniert wirkenden Antrieben

(57) Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes 1, mit zwei koordiniert wirkenden Antrieben 2 für den Kreiselarm 6 zum separierten Neigen und für die Kreiselscheibe zum separierten Rotieren, wobei der Kreiselarm 6 durch dessen motorische Neigen über Kreiselpräzessionswirkung ein arbeitswirksames Schwenken des Kreiselarmes um die zentrale Welle 5 erzeugt und dabei der Kreiselarm 6 mit der ursprünglichen Ausrichtung der Kreiselachse parallel zur zentralen Welle 5 in jeweils wechselnder Drehrichtung pro arbeitswirksamen Hub 12 bis wieder in diese Position geneigt wird und die folglich Schubwirkung des Vortriebes 1 sich am vom Vortrieb 1 separierten Fahrzeug 14 abstützt, sowie in der anschließenden Rückstellphase 15 der Kreiselarm 6 in unveränderter Stellung der Kreiselachse zur zentralen Welle 5 jeweils in der Gegenrichtung 15 zum Arbeitshub 12 ruckgestellt wird.



Beschreibung

[0001] Jedes der bisher beschriebenen Teilerkenntnisse zum Impulstriebwerk unterliegt demselben physikalischen Funktionsprinzip. In dieser Einreichung wird nun finalisierend beschrieben, dass dazu vorteilhaft immer mindestens zwei koordiniert zueinander wirkende Antriebe erforderlich sind. Dies ist einmal jener des Kreiselarmes, als separater Motor für das Neigen des Kreiselarmes bzw. Kreisels und ein vergleichsweise leistungsschwacher, aber schnell drehender Antrieb für die Kreiselscheibe zu deren separiertem Rotieren.

[0002] Im Regelfall muss man zum Verständnis eines physikalischen Vorganges zunächst dessen mechanischen Komponenten im Zusammenwirken der sich logisch aus den vektoriellen Teilkräften resultierenden Gesamtkraft verstehen. Es gibt aber manchmal auch Wahrnehmungen, die zwar am realen Gegenstand unzweifelhaft erfassbar sind, nach der Gesetzmäßigkeit der Physik so aber nicht als Resultierende aus vektoriell zusammenwirkenden Kräften stammen können. Man nennt solche außerordentliche Erscheinungen „Phänomen“. Um nun dieses hier vorliegende Phänomen in seiner rätselhaften Wirkweise zu verbildlichen, stelle man sich folgendes fiktives Beispiel vor:

„..... Es fliegt eine luftleere, längliche, allseitig geschlossene Kapsel durchs All und soll an Geschwindigkeit zulegen. Dazu wird entgegen der Flugrichtung am vorderen Ende der Kapsel in der Kapsel eine Kanone abgefeuert. Die Kugel fliegt mit hoher Geschwindigkeit aus der Kanone und erzeugt für die Kanone und damit auch für die kraftschlüssig verbundene Raumkapsel einen Vortriebsschub. Nun passiert besagtes Phänomen: Während die Kanonenkugel sich der Rückwand der Kapsel nähert - an der sie beim Aufprall den ganzen Vortriebsnutzen wieder vernichten wurde - verliert die Kugel fast ihr gesamtes Gewicht, fast ihr ganzes kinetisches Potential, ohne dass sie Masse in irgendeiner Form abstößt“.

[0003] Das ist nach den geltenden Gesetzen der Physik natürlich nicht möglich. Tatsächlich funktioniert dies in erfindungsgegenständlichen Vortrieb ausnahmsweise so, dass die beschriebene Kanonenkugel aus nur zu einem sehr geringen Teil aus realer Masse besteht, umgekehrt der Großteil des abgefeuerten Gewichtes aber aus einem reversiblen energetischem Pseudogewicht besteht. Die Kugel besteht also aus dem realen Gewicht und einem energetischen, ein- und ausschaltbaren Pseudogewicht. Nun stellt sich natürlich die Frage:

Was ist ein energetisches Pseudogewicht?

[0004] Das Pseudogewicht ist eben energetischer Natur, was heißt, dass ein physikalischer Vorgang gefunden wurde, der energetisch ein Pseudogewicht, wie ein reales Gewicht, simuliert. Ein solches wird mit Hilfe der Kreiselpräzession erzeugt, die Ursache und Wirkung ist nämlich um 90° zueinander versetzt und ist über zuschaltbares Zwangsneigen des Kreisels quasi in jeder Phase ein- und ausschaltbar. Es muss eine Energie / Drehmoment investiert werden, damit sich diese um 90° versetzt energetisch als lineares Pseudogewicht wirkt.

[0005] Das heißt konkret, dass der Neigemotor die Drehung einer Welle erzeugt, die quer zur Fahrtrichtung ausgerichtet ist. Somit entsteht natürlich unvermeidlich ein Gegendrehmoment, ebenfalls um die Längsachse dieser Querachse. Gleichzeitig entsteht aber durch die Kreiselpräzession eine Kraft die sich als linearer Schub entgegen der Fahrtrichtung manifestiert. Dieser Schub stößt sich am linear geführten Fahrzeug im temporären Arbeitstakten ab.

[0006] Schon im Jahre 2015 hat der Erfinder in der ersten österr. Einreichung mit der Einreichnummer AT000000517678A2 damals auf den Erkenntnis-eröffnenden Umstand hingewiesen, dass wenn ein Kreisel, der an einem Arm mit seiner Kreiselachse quer zu einer zentralen Welle an dieser befestigt und ausgerichtet ist und dieser Kreisel motorisch um den Kreiselarm rotiert - motorisch um dessen Längsachse geneigt wird - eine um 90° versetzte lineare Schubleistung erzeugt und dermaßen ein simuliertes Pseudogewicht entsteht. Dies ist tatsächlich jene Schlüsselerkenntnis, welche das gesamte Transportwesen der Menschheit revolutioniert.

[0007] Bevor nun aber diese richtungweisende Erkenntnis in praktisch nutzbare Ergebnisse umgemünzt werden konnte, waren eine Vielzahl weitere Erfindung und konkrete Anwendungsmöglichkeiten zu erfinden, wofür der lange Zeitraum von 9 Jahren erforderlich war, zumal der Erfinder im PA in Wien zu Beginn, arg bremsend, an einen Patentprüfer geriet, der leider nur „Bahnhof“ verstand. Der Erfinder versuchte ihm klar zu machen, welche erbärmliche Fehlleistung er gerade begeht, da er doch eisern behauptete, das 3. Axiom des Newton sei ein „Naturgesetz“ und daher unumstößlich. Schon vor über 300 Jahren wusste Isaac Newton schon sehr wohl zwischen Naturgesetz und Axiom zu unterscheiden und hatte sichtlich einen triftigen Grund diese physikalischen Zusammenhänge als eben Axiome zu bezeichnen

[0008] In dem langen Streit zwischen Patentprüfer - ein mit Hofrat titulierter Herr - endete darin, dass ein Richter, ein Jurist eines Wiener Gerichtes feststellte, dass der Herr Hofrat fachlich natürlich Recht habe und der Erfinder den Hofrat beleidigt habe und er nun anstelle eines Patentverfahrens, eine Strafe von 500.- Euro, bei sonstiger Exekution oder Ersatzfreiheitsstrafe, zu bezahlen habe.

[0009] Um nun aber den Aufbau der Innovation streng sachlich zu erklären, der für alle derer Ausführungsvarianten gültig ist, zunächst der Reihe nach zu deren Bauteilen und den div. Zusammenhängen:

Es wird in dieser Anmeldung das Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes, mit seinen mindestens zwei koordiniert wirkenden Antrieben - einmal für den Kreiselarm zu dessen separierten Neigen und einmal für die Kreiselscheibe zu dessen separierten Rotieren - beschrieben, welches im oszillierenden und Pendelhub und alternativ im Rotationsumlauf arbeitet.

[0010] Oszillierend wird der Kreiselarm durch dessen motorische Neigen über Kreiselpräzessionswirkung in ein resultierendes, arbeitswirksames Schwenken zur zentrale Welle gezwungen. Dieses Neigen beginnt jeweils so, dass die Kreiselachse des Kreisels parallel zur zentralen Welle ausgerichtet ist. Dann wird der Kreisel durch den Neigemotor um eine Halbdrehung geneigt, in dem der Kreiselarm um diese 180° um die Längsachse des Kreiselarmes verdreht wird. Von seiner ursprünglichen Ausrichtung der Kreiselachse parallel zur zentralen Welle, neigt sich der Kreisel um 180° in jeweils wechselnder Drehrichtung pro arbeitswirksamen Hub bis er wieder in dieser Position der parallelen Ausrichtung der Kreiselachse zur zentralen Welle ankommt.

[0011] Durch dieses motorische Neigen des Kreisels um die Längsachse des Kreiselarmes erzeugt der Kreisel eine adäquate Kraft - die Kreiselpräzession - die quer zur zentralen Welle wirkt. Die so erzeugte lineare Schubwirkung des Vortriebes stützt sich am Fahrzeug ab. Es gibt also zwei übergeordnete Maschinenelemente, die sich im Arbeitstakt gegenseitig abstoßen und im Rückstelltakt wieder zusammenziehen. Dazu ist wichtig zu wissen, dass der Vortrieb in seiner Bewegung gegen die Fahrtrichtung durch die Kreiselpräzession bedingt ein Pseudogewicht aufweist und dermaßen weit „schwerer“ ist als im Rückstelltakt. Im Arbeitstakt wirkt die Kreiselpräzession auf das Fahrzeug abstoßend und wird nachfolgend mit der starr parallel zur zentralen Welle ausgerichteten Kreiselachse mit Federkraft zurückgestellt.

[0012] Es erklärt sich durch die 180°-Drehung des Kreiselarmes, dass der Kreisel seine Drehrichtung an Beginn des arbeitswirksamen nächsten Hubes gewechselt hat. Damit nun dieser Hub in dieselbe Richtung, nämlich entgegen der Fahrtrichtung schwenkt, muss der Neigemotor mit jedem Hub wie gesagt seine Drehrichtung ändern.

[0013] In der ersten Phase mit der Bewegrichtung des Kreiselarmes entgegen der Fahrtrichtung und im Retourhub, mit Bewegrichtung in die Fahrtrichtung, pendelndes das Schwenken des Kreiselarmes radial im begrenzten Winkel. Im Arbeitstakt vollführt der Neigemotor eine arbeitswirksame Halbdrehung unter resultierendem Schwenken des Kreiselarmes.

[0014] Der Kreiselarm ist radial am Mittel der zentralen Welle befestigt und reicht von dort aus formschlüssig quer bis zum Kreisel, welcher mit seiner Kreiselachse quer zur Längsachse des Kreiselarmes ausgerichtet ist. Die Kreiselachse des Kreisels ist im Mittel des arbeitswirksamen Hubes quer zur zentralen Welle ausgerichtet und leistet in diesem Moment das höchste Maß an möglicher Arbeit. Der Kreiselarm ist im selben Moment im Schwenken um die zentrale Welle gerade quer zur Fahrtrichtung ausgerichtet, sodass das Höchstmaß an möglichem Schub auch direkt linear in Fahrtrichtung wirken kann.

[0015] Das Impulstriebwerk gibt seinen Schub im Arbeitstakt über eine mechanische temporär kraftschlüssige Verbindung an das Fahrzeug ab. Dazu steht z.B. ein Stift, parallel zur zentralen Welle, aus dem Fahrzeug und lastet dem quer dazu ausgerichteten Lastmitte am Kreiselarm-Ende auf. Der Kreisel lastet dort dem linear geführten Fahrzeug kraftschlüssig im Arbeitstakt auf, der Schub aus der Kreiselpräzession im Arbeitstakt wird so auf das mech. linear zur Fahrtrichtung geführte Fahrzeug übertragen und der mech. linear zur Fahrtrichtung geführte Vortrieb in die Gegenrichtung abgestoßen.

[0016] Mit dem Ende des Arbeitstaktes wird der Kreiselarm nun den ganzen Rückstellhub lang, mit parallel zur zentralen Welle ausgerichteten Kreiselachse, durch eine Feder, oder einem ähnlichen elastischen Zug- oder Schubelement aus beispielsweise Gummizug, in die Position wie zum Beginn des Arbeitstaktes rückgestellt.

[0017] Ein schadhafte auf das anzutreibende Fahrzeug wirkendes Drehmoment aus dem Schwenken um die zentrale Welle kann durch einen leistungsgleichen Zwillingsvortrieb mit gegenläufiger Drehrichtung des Schwenkens bzw. gegenläufiger Drehrichtung des Neigemotors vollständig eliminiert werden.

[0018] Vor allem wird dermaßen aber ein stabiler Schub in nur linearer Fahrtrichtung erzeugt, da sich die beiden Hübe in deren nicht in exakt in Fahrtrichtung ausgerichteten Schubanteilen gegenseitig auflösen. Dazu muss man wissen, dass zwei gegenläufige gleichwertige Drehmomente sich immer zu einer linearen resultierenden Kraft kumulieren.

[0019] Gültig für früheren Anmeldungen und zum rotierenden Impulstriebwerk sei erwähnt, dass der an einem Kreisel entstehende Schub aus der Wirkung der Kreiselpräzession und dem folgenden Pseudogewicht, immer an seinem Entstehungsort abgegriffen werden, also am Kreisel der Vortrieb immer vom Fahrzeug separiert sein muss. Für die erfindungsgemäße Konstruktion eines ständig um eine zentrale Welle rotierenden, sternförmigen Kreisarm-Gebilde bedeutet dies, dass deren Leistung aus dem einzelnen Kreisel per Elektromagnet auf die am Gegenpol-Magnete vorbeiziehenden Kreisel übertragen wird.

Legende:

[0020]

- 1 Vortrieb, sowie Zwillingsvortrieb
- 2 Kreiselarm-Motor
- 3 Motor für die Kreiselscheibe
- 4 Schwenkhub

- 5 zentrale Welle
- 6 Kreiselarm
- 7 Kreiselscheibe
- 8 Umlaufkreis
- 9 Fahrtrichtung
- 10 Kreisel
- 11 Bewegrichtung des Kreiselarmes
- 12 Arbeitstakt
- 13 Kreiselachse
- 14 Fahrzeug / Fahrzeugchassis
- 15 Rückstelltakt
- 16 Mech. Stift vom Fahrzeug zum Kreisel-Lastarm
- 17 Lastmittel des Kreisels
- 18 wechselnde Halbumdrehung des Neigemotors
- 19 Rückstellfeder
- 20 Neigehub
- 21 Magnet oder Induktionsschleife / Kurzschlusschleife
- 22 Elektromagnet

Beschreibung Zeichnung:

[0021] Es zeigt die **Fig. 1** in einer schematischen Draufsicht einen Kreiselarme (6), der einzelnen, zentralen Welle (5) befestigt ist und in einem beschränkten Winkel im Mittel quer zur Fahrtrichtung (9) durch den Neigemotor (2) über Kreiselpräzession angetrieben, hin und herschwenkt.

[0022] Der Kreiselarm (6) erfährt durch das motorische Neigen des Kreiselarmes (6) und durch die folglich Kreiselpräzessionswirkung entsteht ein arbeitswirksames Schwenken (4) des Kreiselarmes (6) um die zentrale Welle (5). Dabei dreht sich der Kreiselarm (6) von der ursprünglichen Ausrichtung der Kreiselachse (13) parallel zur zentralen Welle (5) in jeweils wechselnder Drehrichtung (18) pro arbeitswirksamen Hub (12) bis wieder in diese Position mit der parallel zur zentralen Welle (5) ausgerichteten Kreiselachse (13).

[0023] Die Schubwirkung des Vortriebes (1) über den Kreisel (10) stützt sich im Arbeitstakt (12) am Fahrzeug (14) ab. Die anschließende Rückstellung (15) des Kreiselarmes (6) erfolgt in unveränderter Schlussstellung der Kreiselachse (13) zur zentralen Welle (5). Dieser Rückstellweg (15) wird durch Federkraft (19) jeweils in der Gegenrichtung zum Arbeitshub (12) ausgeführt

[0024] Es ist ersichtlich, dass die Bewegrichtung (11) des Kreiselarmes (6) entgegen der Fahrtrichtung (9) und im Retourhub (15) mit der Bewegrichtung (11) in die Fahrtrichtung (9) als pendelndes Schwenken (4) des Kreiselarmes (6) um die zentrale Welle (5) erfolgt, sowie das Neigen des Kreisels (10) bzw. Kreiselarmes (6) im halbkreisförmigen motorischem Hin- und Zurückneigen (20) um die Längsachse des Kreiselarmes (6) von staten geht.

[0025] Der Kreiselarm (6) reicht radial vom Mittel der zentralen Welle (5), quer bis zum Kreisel (10), welcher mit der Kreiselachse (13) quer zum Kreiselarm (6) ausgerichtet ist und die Kreiselachse (13) des Kreisels (10) ist im Mittel des arbeitswirksamen Hubes (12) quer zur zentralen Welle (5) ausgerichtet und der Kreiselarm (6) im Schwenken (4) um die zentrale Welle (5) in diesem Moment quer zur Fahrtrichtung (9) ausgerichtet.

[0026] Das Impulstriebwerk (1) steht nach den erfindungsgemäß pendelnden Bewegrichtung ein eigenes Bauteil dar, sowie das Fahrzeug (14). Im Arbeitstakt (12) überträgt der Vortrieb (1) über ein mech. Stift (16), der am Lastmittel (17) des Kreisels (10) kraftschlüssig ansteht, den Schub auf das linear geführte Fahrzeug (14) und diese beiden Hauptbauteile (1 und 14) bewegen sich mech. linear geführt auseinander.

[0027] Mit dem Ende des Arbeitstaktes (12) wird der Kreiselarm (6) mit der parallel zur zentralen Welle (5) ausgerichteten Kreiselachse (13) durch eine Feder (19) in die Position wie zum Beginn des Arbeitstaktes (12) rückgestellt. Dabei verliert die besagte kraftschlüssige Verbindung des Arbeitstaktes (12), über besagtem Stift (16), die kraftschlüssige Verbindung zwischen den mech. linear zur Fahrtrichtung geführtem Vortrieb (1) und Fahrzeug (14).

[0028] Diese Verbindung muss im Rückstellhub (15) aber tatsächlich gar nicht vorhanden sein, da der Kreisel (10) in der ruhenden Stellung der Kreiselachse (13) ohnehin keinerlei Schub erzeugt und die Rückstellung (15) durch nunmehr über die Federkraft (19) erfolgt

[0029] Wie schon in etlichen vorgegangenen Anmeldungen zu dieser Innovation ist es auch hier sinnvoll, ein schadhaf auf das anzutreibende Fahrzeug (14) wirkendes Drehmoment aus dem Schwenken (4) um die zentrale Welle (5) durch einen leistungsgleichen Zwillingsvortrieb (1) mit gegenläufiger Drehrichtung des Schwenkens (4) bzw. gegenläufiger Drehrichtung des Neigemotors (2) vollständig zu eliminiert. Es wird dadurch aber insbesondere ein stabiler Schub in nur lineare Fahrtrichtung (9) erzeugt.

[0030] Es zeigt die **Fig. 2** einen Schnitt durch den Vortrieb (1) und das Fahrzeug (14) entlang der Linie A-A.

[0031] Dabei ist ersichtlich, dass die zentrale Welle (5) im Fahrzeug (14) drehgelagert ist und um diese Achse Hin und Herschwenken (4) kann. Der einzelne Neigemotor (2) ist dem Kreiselarm (6) zwischen geschaltet. Dabei handelt es sich vorzugsweise um einen sogenannten Servomotor, der bekanntlich den exakten Drehwinkel abfährt und natürlich die Richtungsänderung pro Arbeitshub (12) abfährt.

[0032] Es ist ersichtlich, dass der Stift (16) im mech. linear zur Fahrtrichtung geführten Fahrzeug fixiert ist und vom Lastmittel (17) des Kreisels (10) am Ende der Kreiselhalterung beaufschlagt wird.

[0033] Es zeigt die **Fig. 3** eine alternative Ausführung zum oszillierenden Vortrieb (1) in Form eines sich ständig um die zentrale Welle (5) rotierenden Kreiselbündeln (10) bzw. Kreiselarm-Bündel (6) in der Draufsicht.

[0034] Es ist ersichtlich, dass für diese alternative Ausführungsform jeweils seitlich am Kreisel (10) ein Magnet bzw. eine Induktionsschleife (21) angebracht ist. Dieser Magnet bzw. Induktionsschleife (21) fährt im Umlauf (8) an einem Elektromagnet (22) vorbei, wobei auf den Elektromagnet (22) kinetische Energie aus dem durch Kreiselpräzession beschleunigten Kreisel (10) auf das Fahrzeug (14) übertragen wird. Es bremst der Elektromagnet die arbeitswirksame Bewegrichtung (12) eines jeden Kreisels (10), der entlang des Elektromagnet (22) vorbeigeführt wird.

[0035] Dieser Vorgang beschleunigt umgekehrt das Fahrzeug (14) in die hauptsächliche Schubrichtung (12) eines Kreisels (10). Vom Vortrieb (1) mit seiner Maschinenplattform wird also das Fahrzeug (14) in Fahrtrichtung voran geschoben, ohne dass über den Kreiselarm (6) keine entgegen gerichtete eine Reaktion ankommt. Dies funktioniert, da das Pseudogewicht des Kreisels (10) nur in dessen Entstehungsmittel ein Pseudogewicht bzw. Kreiselpräzession erzeugt und er keine Rückwirkung auf die zentrale Welle (5) ausübt.

[0036] Der Kreisel (10) auf von seinem Umlauf (8) im arbeitswirksamen Takt (12) vom UT zum OT in jedem Durchgang um eine Halbumdrehung geneigt. Damit nun die Schubrichtung der de facto wechselnden Drehrichtung der Kreiselscheibe (7) immer in dieselbe Richtung wirkt, muss das Neigens durch den Neigemotor (2) pro Umdrehung die Drehrichtung wechseln. Dafür eignen sich insbesondere sogenannte Elektro-Servomotoren (2).

[0037] Spätestens mit dem Überschreiten des OT der arbeitsfähigen Umdrehungshälfte (12) erreicht die Kreiselachse (13) eine parallele Ausrichtung zur zentralen Welle (5) und verbleibt in dieser Stellung die gesamte nicht arbeitsfähige zweite Umdrehungshälfte (15) lang, bis mindestens wieder der UT der arbeitsfähigen Umdrehungshälfte (12) erreicht ist

Patentansprüche

1. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), mit zwei koordiniert wirkenden Antrieben (2 + 3) für den Kreiselarm (6) zum separierten Neigen und für die Kreiselscheibe (7) zum separierten Rotieren, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Kreiselarm (6) durch dessen motorische Neigen über Kreiselpräzessionswirkung ein arbeitswirksames Schwenken (4) des Kreiselarmes um die zentrale Welle (5) erzeugt und dabei der Kreiselarm (6) mit der ursprünglichen Ausrichtung der Kreiselachse (13) parallel zur zentralen Welle (5) in jeweils wechselnder Drehrichtung pro arbeitswirksamen Hub (12) bis wieder in diese Position geneigt wird und die folgende Schubwirkung des Vortriebes (1) sich am vom Vortrieb (1) separierten Fahrzeug (14) abstützt, sowie in der anschließenden Rückstellphase (15) der Kreiselarm (6) in unveränderter Stellung der Kreiselachse (13) zur zentralen Welle (5) jeweils in der Gegenrichtung (15) zum Arbeitshub (12) rückgestellt wird.
2. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach dem Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die arbeitsfähige Phase (12) mit der Bewegrichtung (11) des Kreiselarmes (6) entgegen der Fahrtrichtung (9) und der leere Retourhub (15) mit der Bewegrichtung (11) in die Fahrtrichtung (9) als beispielsweise pendelndes Schwenken (4) des Kreiselarmes (6) um die zentrale Welle (5) von staten geht und der Arbeitstakt (12) durch das halbkreisförmigen motorischem Neigen (20) des Kreiselarmes (6) um seine Längsachse unter Erzeugung eines Pseudogewichtes entsteht.
3. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein Kreiselarm (6) radial vom Mittel der zentralen Welle (5) ausgehend, quer bis zum Kreisel (10) reicht, welcher mit der Kreiselachse (13) quer zum Kreiselarm (6) ausgerichtet ist.
4. Generelles Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Kreiselachse (13) des Kreisels (10) im Mittel des arbeitswirksamen Hubes (12) quer zur zentralen Welle (5) ausgerichtet ist und der Kreiselarm (6) im Schwenken (4) oder auch Rotieren um die zentrale Welle (5) in diesem Moment quer zur Fahrtrichtung (9) ausgerichtet ist.
5. Generelles Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Impulstriebwerk (1) im Arbeitstakt (12) über z.B. einen mech. Stift (16), der am Lastmittel (17) des Kreisels (10) kraftschlüssig ansteht, den Schub aus dem linear mech. zur Fahrtrichtung (9) geführten Vortrieb (1) auf das vom Vortrieb (1) linear mech. linear zur Fahrtrichtung geführte, separierte Fahrzeug (14) überträgt.
6. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass mit dem Ende des pendelnden Arbeitstaktes (12) der Kreiselarm (6) mit der parallel zur zentralen Welle (5) ausgerichteten Kreiselachse (13) durch eine Feder (19) oder einem ähnlichen elastischen Zug- oder Schubelement (19), in die Position wie zum Beginn des Arbeitstaktes (12) rückgestellt wird.

CH 721 031 A2

7. Generelles Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass ein schadhaf auf das anzutreibende Fahrzeug (14) wirkendes Drehmoment aus dem Schwenken (4) um die zentrale Welle (5), durch einen leistungsgleichen Zwillingsvortrieb (1) mit gegenläufiger Drehrichtung des Schwenkens bzw. gegenläufiger Drehrichtung des Neigemotors (2) vollständig eliminiert wird und dermaßen durch die Gegenläufigkeit der Drehmomente um den Vortrieb (1) ein stabiler Schub in nur lineare Fahrtrichtung (9) erzeugt wird.
8. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach den Patentansprüchen 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass - gültige auch für alle früheren Anmeldungen zum Impulstriebwerk (1) und insbesondere für die alternative Ausführungsform eines rotierenden Vortriebes - wonach der an einem Kreisel (6) entstehende Schub aus der Wirkung der Kreiselpräzession und dem folgenden Pseudogewicht, immer an deren Entstehungsort (6) abgegriffen wird und auf ein vom Vortrieb (1) separiertes Fahrzeug (14) - für Kreiseln (10), die um eine zentrale Welle (5) schwenken oder rotieren, beispielsweise durch elektromagnetischer Felder - übertragen wird.
9. Funktionsprinzip des Impulstriebwerkes (1), nach Patentanspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass nach außen hin jedem Kreisel (10) ein Magnet oder eine Induktionsschleife (22) vorgebaut ist, die im Umlauf (8) durch den arbeitsfähigen Halbkreis (12) mittels Magnetismus kinetische Energie an die, in diesem Sektor (12) vorgebaute elektromagnetische Spule (22) überträgt und dermaßen der Vortrieb (1) das Fahrzeug (14) in Fahrtrichtung (9) voranschleibt.

Fig.1

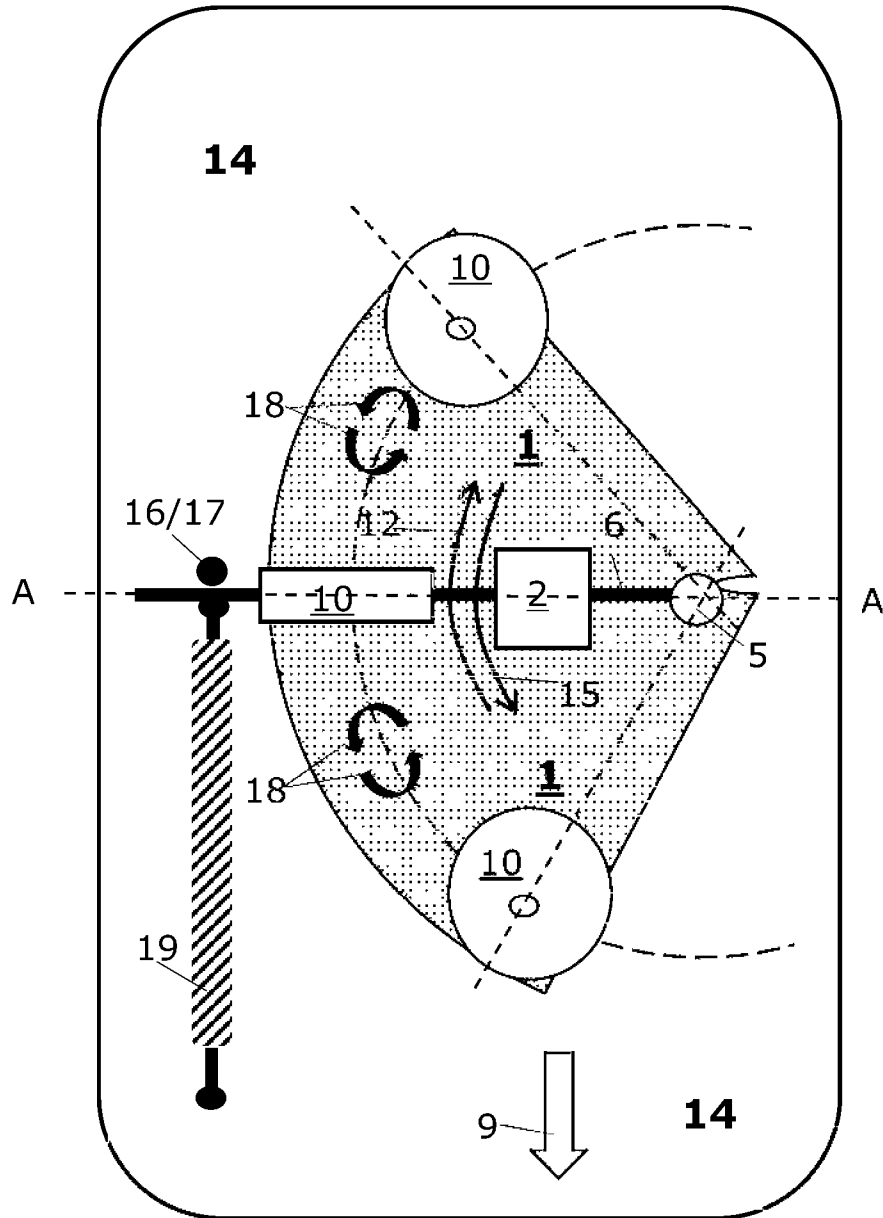


Fig.2

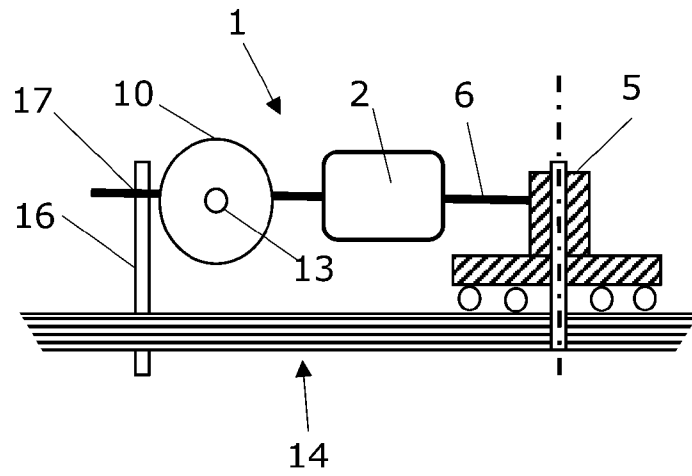


Fig.3

