



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 195 24 336 A 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>6</sup>:  
**F 03 H 5/00**  
B 64 G 1/40

②1 Aktenzeichen: 195 24 336.6  
②2 Anmeldetag: 4. 7. 95  
④3 Offenlegungstag: 9. 1. 97

DE 195 24 336 A 1

⑦1 Anmelder:  
Grossmann, Franz Karl, Dipl.-Ing., 40489 Düsseldorf,  
DE

⑦2 Erfinder:  
gleich Anmelder

⑤4 Raumschiff-Antrieb

⑤7 Es wird ein neuartiger Antrieb für Raumfahrzeuge, geeignet für exterritorialen Betrieb aufgezeigt, mit der besonderen Eigenart, daß außer bekannten Einrichtungen zusätzliche kinetische Energiespeicher vorgesehen sind, die weitgehend den Bedarf an Schubkraft decken und zudem regenerierbar sind.

DE 195 24 336 A 1

Raumschiffe sind seit zahlreichen Jahren bekannt. Sie stammen von den Raketen-Geschossen des zweiten Weltkrieges die als sogenannte V-Waffen verwendet wurden. Nach dem Kriege wurde die Raketen-Technik von der Raumfahrt-Technik übernommen und für zahlreiche Objekte eingesetzt. Heute kann man diese Technik als ausgereift ansehen, d. h. man kennt ihre Grenzen, wenn man von einer zukünftigen Entwicklung der Photonen-Triebwerke absieht, wobei mittels Atomkernkraft Photonen mit Lichtgeschwindigkeit ausgestrahlt werden sollen. Theoretisch ist das erfaßbar, es gibt Masse, die mit extremer Geschwindigkeit von den Raketen ausgestoßen werden soll. Dieser Vorgang liefert als Reaktionskraft die Antriebskraft.

Es gibt eine Gesetzmäßigkeit der diese Vorgänge unterliegen, und daraus lassen sich die Grenzen dieser Abläufe eindeutig bestimmen. Angesichts der extrem großen astronomischen Entfernungen ergeben sich auch bei ungeheuer großen Geschwindigkeiten für Menschen untragbare Reisezeiten, selbst wenn man nur in den Bereich der nächsten Fixsterne gelangen will.

Um zumindest in der Phantasie diese Gegenden zu bereisen, wurde der Ausdruck Zeitschrumpfung geprägt, mit dem sich sämtliche diesbezügliche Unlogik leicht überwinden läßt.

Der Erfindungsgegenstand überwindet diese Hindernisse, indem er beispielsweise durch ständige Beschleunigung nicht die Zeit sondern die Reisezeit auf ein erträgliches Maß schrumpfen läßt. Außerdem liefert eine stetige, mäßige Beschleunigung den Vorteil eines Verzichtes der umständlichen Schwerelosigkeit.

Der Erfindungsgegenstand stellt einen neuartigen Antrieb für Transportmittel beliebiger Art, insbesondere zur Verwendung im freien Raum dar, wobei ein geschlossenes System einer äußeren Krafteinwirkung ausgesetzt wird, die eine Rotation des Systems um eine Hauptachse bewirkt oder eine solche verhindert und auf diese Weise eine eingespeicherte Energie zwecks Erzeugung der Antriebskraft freisetzt.

In dem System sind weiterhin erfindungsgemäß eine Anzahl von Kreisel in einer Rotationsebene zentrisch symmetrisch um die Hauptachse angeordnet, sie sind dergestalt mit kinetischer Energie aufgeladen, daß die eine Hälfte von ihnen mittels Nutzstrombremsung einen Teil dieser Energie auf die andere Hälfte übertragen kann. Auf diese Weise entsteht eine Reaktionskraft, die jedoch nur dann kontinuierlich gestaltet werden kann, wenn das gesamte System einer äußeren Kraftwirkung ausgesetzt wird. Diese äußere Kraftwirkung versetzt das System in Rotation um die o.a. Hauptachse oder verhindert eine solche.

Der Gedanke, Kreisel als kinetischer Energiespeicher für Transportmittel zu verwenden, ist an sich nicht neu, so werden beispielsweise in der Schweiz Omnibusse gebraucht, in denen Kreisel vorgesehen sind, die sich bei Talfahrten kinetisch aufladen mit einer Energie, die bei Bergfahrten wieder sinnvoll verwendet wird.

Diese Verwendung der Kreisel ist hinsichtlich einer anderen Möglichkeit unbedeutend. Theoretisch ist die Ladefähigkeit direkt proportional den Quadrate der Umlaufgeschwindigkeit, und diese ist proportional der Materialfestigkeit. Demnach ist es die Aufgabe des Werkstoffachmannes, einen Werkstoff für den Kreisel zu entwickeln, der für eine extrem hohe Energieaufnahme auszuliegen ist.

Es ist pro Aufladung an eine Betriebszeit von mehre-

ren Monaten gedacht. Des weiteren ist ein Verfahren bekannt, diese Aufladung nach Bedarf und Gelegenheit zu ergänzen oder zu erneuern.

Das System enthält eine Anzahl von Rotationselementen, die unterschiedliche Bewegungen ausführen. Das läßt sich zweckmäßig erreichen, wenn jedes einzelne Rotationselement zumindest ein Abtriebsselement, beispielsweise einen Generator aufweist, der geeignet ist, elektrischen Strom aufzunehmen und auch abzugeben. Demnach ist jeder Generator über eine elektrische Leitung mit einer Steuerzentrale verbunden, in der über eine Automatik sämtliche Rotationselemente gesteuert werden.

Auf diese Weise läßt sich das System auch steuern, beschleunigen und abbremsen, lediglich durch Beeinflussung der richtungsgebundenen Reaktionskraft.

Der Erfindungsgegenstand wird an Hand von halb-schematischen Darstellungen näher beschrieben und erläutert. Dargestellt wird in **Abb. 1** die beispielhafte Ausführungsform des beschriebenen Antriebssystems in den Querschnitten A-B und B-C, und zwar die Anordnung der Rotationselemente, bestehend aus den Kreiseln 1-8 mit den Nabenmotoren und dem Lagerrahmen 9.

Die Kreisel sind in dem Lagerrahmen konzentrisch um die Hauptachse E-F gelagert. Ein jeder von ihnen kann mittels des ihm zugeordneten Generators in seiner Umlaufgeschwindigkeit beschleunigt oder abgebremst werden. Vorteilhaft besitzen die Kreisel eine einheitliche Umdrehungsrichtung.

Der Generator eines jeden Kreisels ist über eine Leitung mit der gemeinsamen aber nicht eingezeichneten elektrischen Steuerzentrale verbunden. Die Kreisel werden vor Beginn ihrer Antriebsfunktion kinetisch aufgeladen. Über die Steuerzentrale werden sie nach dem Prinzip der Nutzstrombremsung in bestimmter Reihenfolge gebremst und beschleunigt und zwar einzeln oder gruppenweise.

Bei dieser Manipulation wird Energie verlagert, demzufolge wird eine resultierende Reaktionskraft erzeugt, die das System zwangsläufig in Bewegung versetzt. Dabei dreht sich das System entweder um den eigenen Schwerpunkt O, oder dieser beschreibt Bewegungen, deren Summe gleich Null ist.

Dieser Vorgang war nach dem Schwerpunktsatz von dem geschlossenen System zu erwarten. Das läßt sich ändern, wenn mittels einer von außen zugefügten Kraftwirkung auf den Lagerrahmen das System stabilisiert wird. Hierzu wird dieser Rahmen um den Schwerpunkt in der allgemeinen Rotationsebene gedreht oder an einer Rotation gehindert. Auf diese Weise wird die resultierende Reaktionskraft stabilisiert und in eine bestimmte Richtung gelenkt.

Zur Betätigung dieses Systems gibt es zahlreiche Variationsmöglichkeiten und es bedarf einer umfangreichen Grundlagenforschung, um ein Optimum zu erzielen.

Der Antriebsmechanismus nach **Abb. 1** wird nach **Abb. 2** von der Hülle 10 umkleidet. Dieser ist gleichfalls ein Rotationselement um die Hauptachse E-F. Er ist mittels Rollkörpern auf der Hohlkugel 11 frei drehbar gelagert. Diese Rollkörper dienen als Generatoren zur Drehbeschleunigung bzw. Bremsung.

Die hermetisch geschlossene Hohlkugel 11 bildet den Mannschaftsraum, sie ist gleichfalls in dem System ein Rotationselement. Die Außenansicht wird in Ansicht I-J in **Abb. 2** gezeigt. Der Rohrkörper dient zur Stabilisierung der Hülle 10 und gleichfalls als Brennstoffkammer.

In Abb. 3 wird eine Draufsicht des Systems dargestellt. Insgesamt gibt es 11 Rotationselemente, davon 8 Kreisel drehbar in dem Rahmen 9 gelagert, ferner der Rahmen 9 selbst sowie die Hülle 10 um die Hohlkugel 11 gelagert. Eingespeichert ist die Rotationsenergie der Kreisel, diese kann sämtliche anderen Rotationsbewegungen über die Steuerzentrale bewirken. In gleicher Weise kann in der Steuerzentrale die Rotationsenergie der Kreisel in die Abstrahlspannung umgesetzt werden, diese erzeugt über schwenkbare Spitzenelektroden die Rotation der Hülle als äußere Kraftereinwirkung.

Das Problem der Regeneration der entleerten Energiespeicher wurde bereits an anderer Stelle erläutert und fällt in diesem Rahmen außer Betracht.

Der Erfindungsgegenstand stellt die logische Fortentwicklung unserer derzeitigen Energie-Technik dar. Ob die Zeit richtig gewählt wurde, mag dahingestellt sein. (Für mich ergab sich diese Notwendigkeit infolge meines fortgeschrittenen Alters.)

#### Patentansprüche

1. Der Erfindungsgegenstand stellt einen Antrieb für ein Transportmittel beliebiger Art dar, insbesondere geeignet für exterritoriale Flüge im freien Raum wobei unter Ausnutzung auf beliebige Art erzeugter Reaktionskraft eine gerichtete Schubwirkung erzielt wird, **gekennzeichnet dadurch**, daß unter Verwendung an und für sich bekannter diesbezüglicher Verfahren wie Verbrennungsvorgänge zusätzliche neue Verfahren angewendet werden, wobei elektrische Entladungen mittelbar oder unmittelbar zur Erzeugung einer ausnutzbaren Reaktionskraft herangezogen werden.

2. Erfindungsgegenstand nach Patentanspruch 1, gekennzeichnet dadurch, daß die Verwendung der bekannten Antriebsenergie, wie Verbrennungsvorgänge u. dergl. sich auf ausgesprochene Notfälle beschränkt.

3. Erfindungsgegenstand nach Patentanspruch 1, gekennzeichnet dadurch, daß zur Speicherung der für Antriebszwecke benötigten elektrischen Energie Hochleistungs-Kreisel verwendet werden, die als kinetische Energiespeicher dienen und als solche unvorstellbare Mengen kinetischer Energie enthalten, die nach Umständen und Bedarf mittels sogenannter Naben-Generatoren in elektrische Energie umgesetzt werden und als solche in den freien Raum ausgestoßen auf diese Weise die für Antriebszwecke erforderliche Reaktionskraft erzeugen.

4. Erfindungsgegenstand nach den Patentansprüchen 1 bis 3, gekennzeichnet dadurch, daß unter Verwendung einer beliebigen Anzahl und Anordnung räumlich getrennter kinetischer Energiespeicher, wie Kreisel, nach dem Prinzip der Nutzstrombremsung Energieverlagerungen zwecks Erzeugung von Reaktionsvorgängen vorgenommen werden.

5. Erfindungsgegenstand nach den Patentansprüchen 1 bis 4, gekennzeichnet dadurch, daß außer den in Patentanspruch 4 genannten Kreiseln ein weiteres Rotationselement zur Erzeugung einer äußeren Kraftwirkung eingesetzt wird, beispielsweise durch Stabilisierung der einzelnen Reaktionsvorgänge zu einer resultierenden, einheitlich gerichteten Schubkraft.

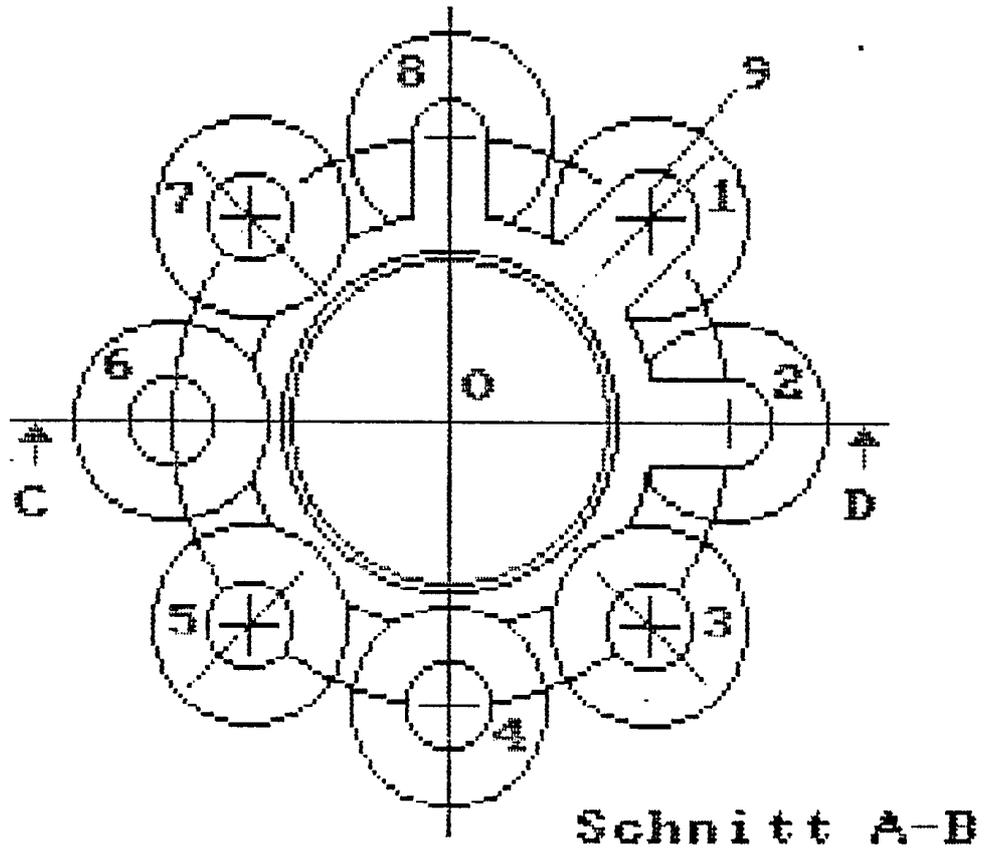
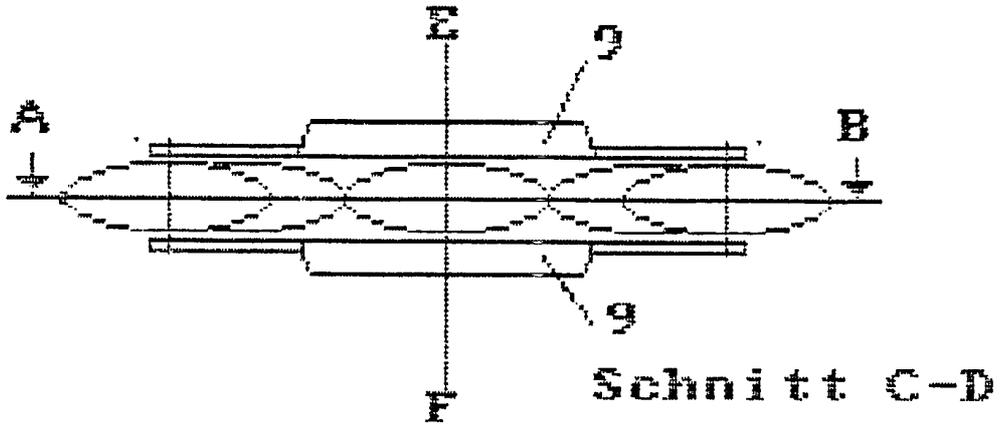
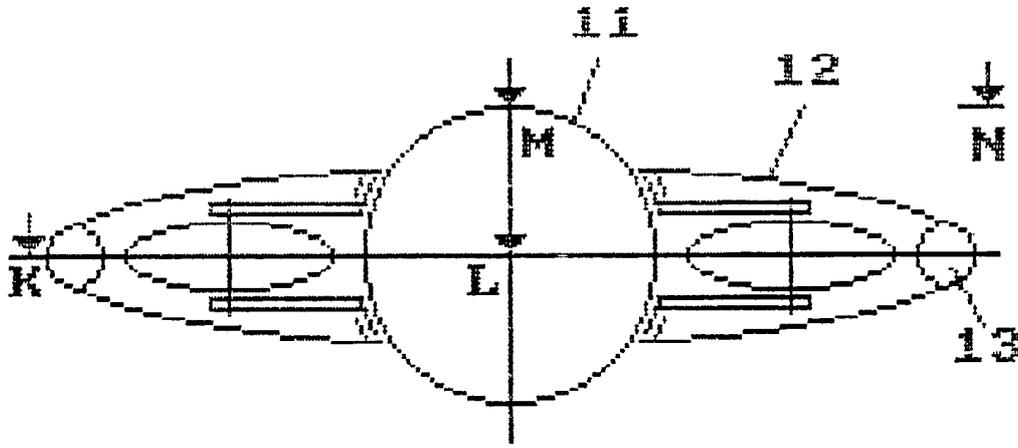
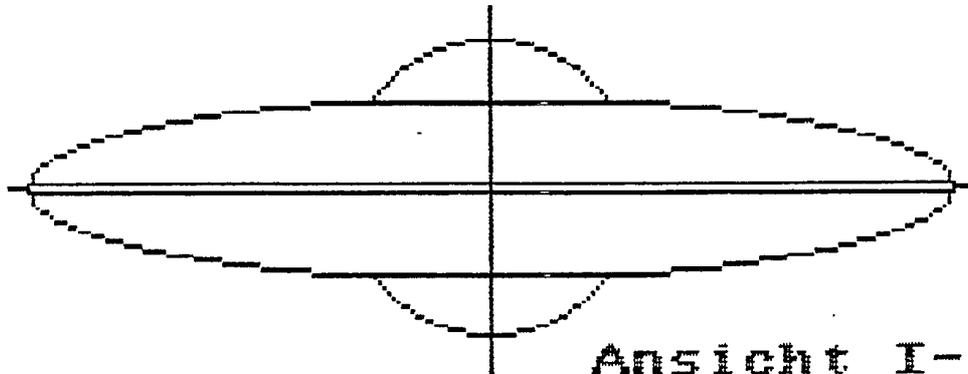


Abb. 1

\*



Schnitt G-H



Ansicht I-J

Abb. 2

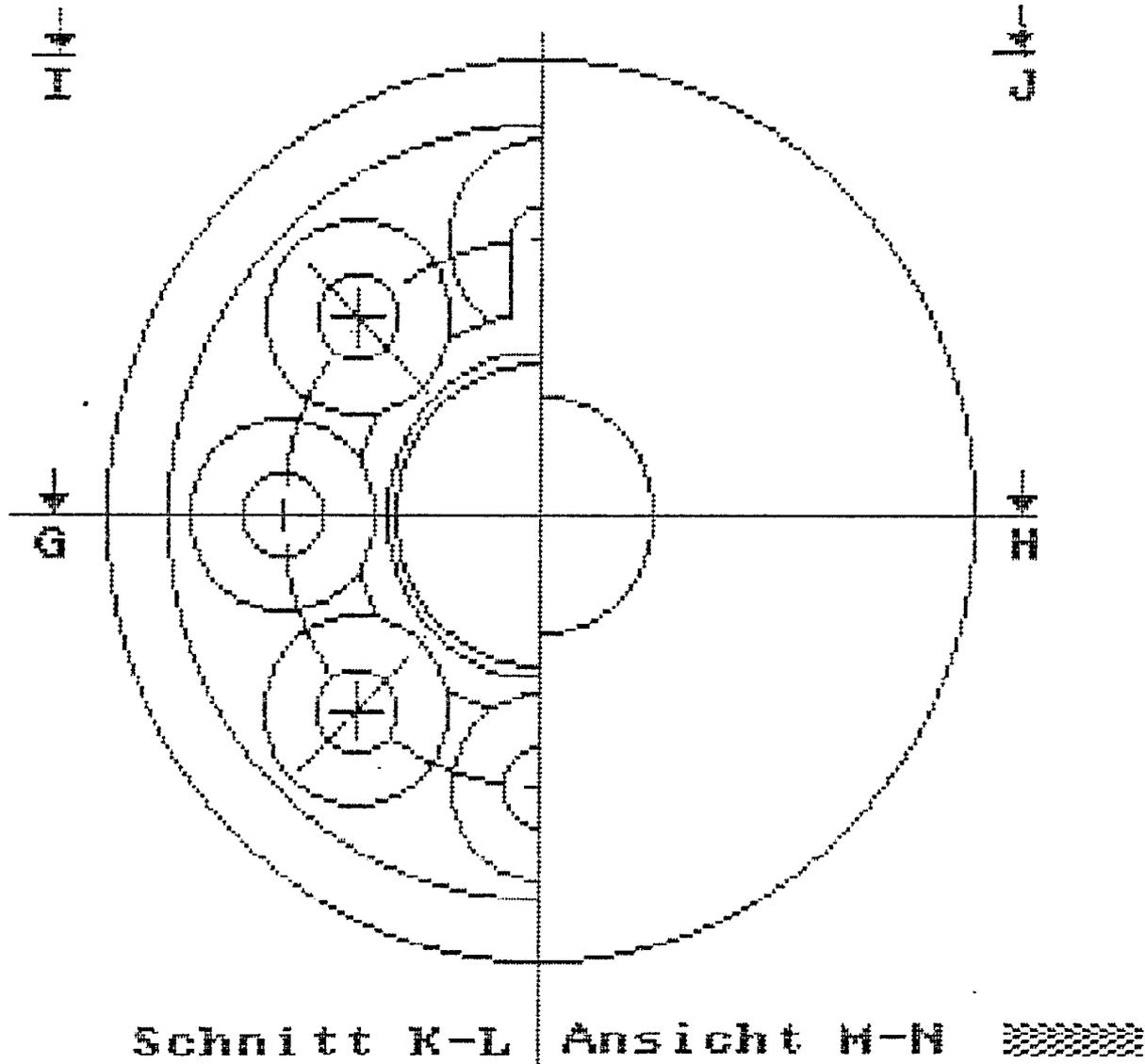


Abb. 3