

Fahrzeug mit einer Trägheitsmassenreduzierungsvorrichtung

Abstrakt

Ein Schiff, das eine Trägheitsmassenreduzierungsvorrichtung verwendet, umfasst eine innere Resonanzhohlraumwand, einen äußeren Resonanzhohlraum und Mikrowellenstrahler. Die elektrisch geladene äußere Resonanzhohlraumwand und die elektrisch isolierte innere Resonanzhohlraumwand bilden einen Resonanzhohlraum. Die Mikrowellenemitter erzeugen hochfrequente elektromagnetische Wellen im gesamten Resonanzhohlraum, wodurch der Resonanzhohlraum in einem beschleunigten Modus schwingt und ein lokal polarisiertes Vakuum außerhalb der äußeren Resonanzhohlraumwand erzeugt wird.

Erfinder: Pais; Salvatore Cezar (Leonardtown, MD)

Antragsteller: Name Stadt Bundesland Land Typ

Pais; Salvatore Cezar Leonardtown MD US

Bevollmächtigter: Die Vereinigten Staaten von Amerika, vertreten durch den Secretary of the Navy (Washington, DC).

Familien-ID: 6015776868

Anwendungs-Nr.: 15/141.270

Gespeichert: 28. April 2016

Daten zu früheren Veröffentlichungen

Dokumentkennung Veröffentlichungsdatum

US 20170313446 A1 Nov 2, 2017

Aktuelle US-Klasse: 1/1

Aktuelle CPC-Klasse: B64G 1/409 (20130101)

Aktuelle internationale Klasse: B64G 1/40 (20060101)

Weitere Referenzen

Froning, H. David, Quantenvakuumtechnik für Energie und Antrieb aus der Energetik des Weltraums, Dritte Internationale Konferenz über Zukunftsenergie, 9. bis 10. Oktober 2009, Washington, DC, USA. zitiert vom Antragsteller .

Pais, Salvatore, Bedingte Möglichkeit des Raumfahrzeugantriebs bei Superluminalgeschwindigkeiten, Intl. J. Space Science and Engineering, 2015, Band 3, Nr. 1, Inderscience Enterprises Ltd. zitiert vom Antragsteller.

Puthoff, S.E., Polarizable-Vacuum (PV) Approach to General Relativity, Foundations of Physics, Jun. 2002, Bd. 32, Nr. 6. zitiert vom Antragsteller .

Prigogine, Ilya, Zeit, Struktur und Schwankungen, Nobelvorlesung, 8. Dezember 1977, Brüssel, Belgien und Austin, Texas. zitiert vom Antragsteller.

Hayasaka, Hideo und Takeuchi, Sakae, Anomale Gewichtsreduktion bei den rechten Drehungen eines Gyroskops um die vertikale Achse auf der Erde, The American Physical Society, Physical Review Letters, Dec. 18, 1989, Vol. 63, No. 25, Japan. zitiert vom Antragsteller.

Pais, Salvatore, Der Hochenergie-Magnetfeldgenerator, Int. J. Space Science and Engineering, 2015, Bd. 3, Nr. 4, Inderscience Enterprises, Ltd. zitiert vom Antragsteller.

Hauptprüfer: Bonzell; Philip J.

Anwalt, Agent oder Firma: Überfluss; Markierung O NAWCAD

Staatliche Interessen

ERKLÄRUNG DES STAATLICHEN INTERESSES

Die hierin beschriebene Erfindung kann von oder für die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika für Regierungszwecke hergestellt und verwendet werden, ohne dass dafür Lizenzgebühren gezahlt werden.

Ansprüche

Was beansprucht wird, ist:

1. Ein Schiff unter Verwendung einer Trägheitsmassenreduktionsvorrichtung, umfassend: eine innere Resonanzhohlraumwand; eine äußere Resonanzhohlraumwand, wobei die innere Resonanzhohlraumwand und die äußere Resonanzhohlraumwand einen Resonanzhohlraum bilden; und Mikrowellenemitter, so dass die Mikrowellenemitter hochfrequente elektromagnetische Wellen durch den gesamten Resonanzhohlraum erzeugen, wodurch die äußere Resonanzhohlraumwand beschleunigt in Schwingungen versetzt wird und ein lokal polarisiertes Vakuum außerhalb der äußeren Resonanzhohlraumwand erzeugt wird.
 2. Schiff nach Anspruch 1, worin der Resonanzhohlraum mit einem Edelgas gefüllt ist.
 3. Fahrzeug nach Anspruch 1, worin die äußere Resonanzhohlraumwand elektrisch geladen ist.
 4. Fahrzeug nach Anspruch 1, worin der Resonanzhohlraum axial in einem beschleunigten Modus gedreht wird.
-

Beschreibung:

HINTERGRUND

Es gibt vier bekannte Grundkräfte, die die Materie und damit die Regelenergie steuern. Die vier bekannten Kräfte sind starke Kernkraft, schwache Kernkraft, elektromagnetische Kraft und Gravitationskraft. In dieser Hierarchie der Kräfte ist die elektromagnetische Kraft perfekt positioniert, um die anderen drei manipulieren zu können. Eine stationäre elektrische Ladung erzeugt ein elektrisches (elektrostatisches) Feld, während eine bewegliche Ladung sowohl ein elektrisches als auch ein magnetisches Feld (daher das elektromagnetische Feld) erzeugt. Zusätzlich induziert eine beschleunigende Ladung elektromagnetische Strahlung in Form von Querwellen, nämlich Licht. Sowohl mathematisch als auch physikalisch kann die elektromagnetische Feldstärke als Produkt aus elektrischer Feldstärke und magnetischer Feldstärke dargestellt werden. Elektromagnetische Felder wirken als Träger für Energie und Impuls und interagieren so mit physikalischen Größen auf der grundlegendsten Ebene.

Künstlich erzeugte hochenergetische elektromagnetische Felder, wie sie beispielsweise mit einem hochenergetischen elektromagnetischen Feldgenerator (HEEMFG) erzeugt werden, interagieren stark mit dem Zustand der Vakuumenergie. Der Zustand der Vakuumenergie kann als Aggregat/Kollektivzustand beschrieben werden, der sich aus der Überlagerung der Schwankungen aller Quantenfelder zusammensetzt, die das gesamte Gewebe der Raumzeit durchdringen. Die energiereiche Wechselwirkung mit dem Vakuum-Energiezustand kann zu auftretenden physikalischen Phänomenen wie der Vereinheitlichung von Kraft- und Materiefeldern führen. Nach der Quantenfeldtheorie basiert diese starke Interaktion zwischen den Feldern auf dem Mechanismus der Übertragung von Schwingungsenergie zwischen den Feldern. Die Übertragung von Schwingungsenergie induziert weiterhin lokale Schwankungen in benachbarten Quantenfeldern, die die Raumzeit durchdringen (diese Felder können elektromagnetischer Natur sein oder auch nicht). Materie, Energie und Raumzeit sind allesamt entstehende Konstrukte, die sich aus dem grundlegenden Rahmen ergeben, der der Zustand der Vakuumenergie ist.

Alles, was uns umgibt, auch uns selbst, kann als makroskopische Sammlung von Schwankungen, Vibrationen und Schwingungen in quantenmechanischen Feldern beschrieben werden. Materie ist begrenzte Energie, gebunden in Feldern, eingefroren in einem Quant der Zeit. Daher gelten unter bestimmten Bedingungen (z.B. die Kopplung von hochfrequentem Axialspin mit hochfrequenten Schwingungen elektrisch geladener Systeme) die Regeln und Spezialeffekte des Quantenfeldverhaltens auch für makroskopische physikalische Größen (makroskopische Quantenphänomene).

Darüber hinaus ist die Kopplung von hochfrequenter Kreisel- (axiale Rotation) und hochfrequenter Schwingungselektrodynamik förderlich für einen möglichen physikalischen Durchbruch bei der Nutzung des makroskopischen Quantenschwankungen Vakuumplasmafeldes (Quantenvakuumplasma) als Energiequelle (oder Senke), das ein induziertes physikalisches Phänomen ist.

Das Quanten-Vakuum-Plasma (QVP) ist der elektrische Klebstoff unseres Plasma-Universums. Der Casimir-Effekt, der Lamb-Verschiebung und die spontane Emission sind spezifische Bestätigungen für die Existenz von QVP.

Es ist wichtig zu beachten, dass in den Regionen, in denen die elektromagnetischen Felder am stärksten sind, die Wechselwirkungen mit dem QVP umso stärker sind, je höher die induzierte Energiedichte der QVP-Partikel ist, die entstehen (Dirac Sea of electrons and positrons). Diese QVP-Partikel können die erhaltenen Energieniveaus des HEEMFG-Systems erhöhen, indem eine Energieflussverstärkung induziert werden kann.

Es ist möglich, die Trägheitsmasse und damit die Gravitationsmasse eines sich bewegenden Systems/Objektes durch eine abrupte Störung des nichtlinearen Hintergrunds der lokalen Raumzeit (den lokalen Vakuumenergiezustand) zu reduzieren, was einer beschleunigten Exkursion fernab des thermodynamischen Gleichgewichts entspricht (analog zum Symmetriebrechen durch abrupte Änderungen der Zustands-/Phasenübergänge). Der physikalische Mechanismus, der diese Abnahme der Trägheitsmasse antreibt, basiert auf dem Unterdruck (also der abstoßenden Schwerkraft), der durch den polarisierten lokalen Vakuum-Energiezustand (lokale Vakuumpolarisation wird durch eine Kopplung von beschleunigten hochfrequenten Schwingungen mit beschleunigter hochfrequenter axialer Drehung eines elektrisch geladenen Systems/Objekts) in unmittelbarer Nähe des betreffenden Systems/Objekts erreicht wird. Mit anderen Worten, die Trägheitsgewichtsreduktion kann durch Manipulation von Quantenfeldschwankungen im lokalen Vakuum-Energiezustand in unmittelbarer Nähe des Objekts/Systems erreicht werden. Daher ist es möglich, die Trägheit eines Schiffes, d.h. seinen Widerstand gegen Bewegung/Beschleunigung, zu reduzieren, indem das Vakuum in unmittelbarer Nähe des fahrenden Schiffes polarisiert wird.

Die Polarisation des lokalen Vakuums ist analog zur Manipulation/Modifikation der topologischen Gitterenergiedichte der lokalen Raumbindung. Dadurch können extreme Geschwindigkeiten erreicht werden.

Wenn wir die Struktur des lokalen Quantenvakuumzustands konstruieren können, können wir das Gefüge unserer Realität auf der grundlegendsten Ebene konstruieren (was die Trägheits- und Gravitationseigenschaften eines physikalischen Systems beeinflusst). Diese Erkenntnis würde die Bereiche Luftfahrtantriebe und Energieerzeugung erheblich voranbringen.

Die physikalische Gleichung, die die maximale Intensität beschreibt, die durch das hochenergetische elektromagnetische Feldgeneratorsystem (HEEMFG) erreicht wird, wird durch die Größe des Poynting-Vektors beschrieben, der in nicht-relativistischer Weise (unter Berücksichtigung aller drei Bewegungsarten) wie folgt beschrieben werden kann:

$S_{\text{max}} = f \cdot G \cdot \frac{\sigma^2}{\epsilon_0} [R \cdot \omega + v \cdot R]$ (Gleichung 1),
wobei $f \cdot G$ der geometrische Formfaktor des HEEMFG-Systems ist (gleich 1 für eine Scheibenkonfiguration), σ die Oberflächenladungsdichte ist (gesamte elektrische Ladung dividiert durch die Fläche des HEEMFG-Systems), ϵ_0 ist die elektrische Dielektrizitätskonstante des Freiraums, R ist der Rotationsradius (Scheibenradius), ω ist die Winkelfrequenz der Drehung in rad/s, v ist die Schwingungsamplitude (harmonische Schwingung), ν ist die Winkelfrequenz der Schwingung in Hertz, und der Begriff $v \cdot R$ ist die kurvenlineare Translationsgeschwindigkeit (erfasst über eine Antriebseinheit vom Typ chemisch, nuklear oder magneto-plasma-dynamisch (VASIMR), die an das HEEMFG-System angeschlossen ist - wobei die integrierte Einheit das Fahrzeug ist).

Betrachtet man also nur die Rotation, bei einer Scheibenkonfiguration mit $\sigma = 50.000$ Coulombs/m², einem Scheibenradius (drehend/axial rotierend) von 2 m und einer Winkelgeschwindigkeit von 30.000 U/min, so ergibt sich eine elektromagnetische (EM) Feldintensität

($S_{sub,max}$ ist die Rate des Energieflusses pro Flächeneinheit oder des Energieflusses) in der Größenordnung von $10^{sup.24}$ Watt/m.^{sup.2} (dieser Wert berücksichtigt keine QVP-Interaktionen).

Darüber hinaus können wir, wenn wir die hohe Drehfrequenz mit hohen Schwingungsfrequenzen (harmonische Schwingungen) im Bereich von $10^{sup.9}$ bis $10^{sup.18}$ Hertz (und höher) koppeln, $S_{sub,max}$ Intensitätswerte im Bereich von $10^{sup.24}$ bis $10^{sup.28}$ Watt/m.^{sup.2} (und höher) erhalten. Diese extrem hohen EM-Feldintensitätswerte unterstreichen die Neuartigkeit dieses Konzepts, das sich besonders für die Konstruktion von Energieerzeugungsmaschinen mit Leistungen eignet, die weit über den derzeit erreichbaren liegen.

Für den Fall einer sich beschleunigenden Winkellage der Schwingung ($a_{sub,max}=R_{sub,vv}^{sup.2}$), bei vernachlässigter Drehung und kurvenlinearer Translation, wird Gleichung 1 (beachten Sie die intrinsische Bedeutung der Beschleunigung): $S_{sub,max}=f_{sub}G(\sigma_{sup.2}/\epsilon_{sub.0}) [(R_{sub,vv}^{sup.2}) t_{sub,op}]$ (Gleichung 2), wobei $t_{sub,op}$ die Betriebszeit ist, für die das geladene elektrische System in seiner Vibration beschleunigt.

Die genaue Betrachtung von Gleichung 2 führt zu einer wichtigen Erkenntnis, nämlich: Eine starke lokale Wechselwirkung mit der Hochenergetik der Fluktuationsüberlagerung der Quantenvakuumfelder (makroskopischer Vakuum-Energiezustand) ist in einer Laborumgebung möglich, durch Anwendung von hochfrequenter Drehbewegung (Axialspin) und/oder hochfrequenter Vibration von minimal geladenen Objekten (Ordnung der Einheitsoberflächenladungsdichte) in einem Beschleunigungsmodus. Auf diese Weise kann ein hoher Grad an lokaler Vakuumenergipolarisation erreicht werden

Die spontane Erzeugung von Elektron-Positron-Paaren aus dem Vakuum ist ein starker Indikator für die erreichte Vakuumpolarisation. Julian Schwinger (Physiker mit Nobelpreis) gibt einen Wert des elektrischen Feldes (E) in der Größenordnung von $10^{sup.18}$ V/m an, damit dieses Phänomen stattfindet. Die Massenproduktionsrate $(dm/dt)_{sub,pp}$ von Partikel/Anti-Partikel-Paaren kann in Form von $S_{sub,max}$ (Energiefluss) ausgedrückt werden, nämlich: 2γ . $(dm/dt)_{sub,ppc}^{sup.2}=S_{sub,max}A_{sub,S}$ (Gleichung 3), wobei $A_{sub,S}$ die Oberfläche ist, von der der Energiefluss ausgeht, c die Lichtgeschwindigkeit im freien Raum ist und γ der relativistische Streckungsfaktor $[1-(v_{sup.2}/c_{sup.2})]_{sup.-1/2}$ ist. Beachten Sie, dass die Paarproduktionsrate mit zunehmendem Energiefluss aus dem erzeugten elektromagnetischen Feld des Schiffes steigt. Daher hängt das Niveau, auf das das Vakuum polarisiert ist und somit weniger arbeitsintensive Bewegungen durch es zulässt, stark vom künstlich erzeugten elektromagnetischen Energiefluss ab.

Betrachtet man die Randbedingung in unmittelbarer Nähe des Schiffes, bei der die Energiedichte des künstlich erzeugten elektromagnetischen (EM) Feldes der lokalen Energiedichte des polarisierten Vakuums entspricht (verursacht zum Teil durch die lokalen Nullpunkt-Vakuumschwankungen in der Größenordnung von $10^{sup.-15}$ Joules/cm.^{sup.3} und zum Teil durch das künstliche EM-Feld, das mit dem lokalen Vakuum-Energiezustand interagiert), kann man die ungefähre Äquivalenz schreiben: $(S_{sub,max}/c)=[(h^*v_{sub,v}^{sup.4})/8\pi_{sup.2}c_{sup.3}]$ (Gleichung 4), wobei c die Lichtgeschwindigkeit im freien Raum ist, (h^*) die Planck-Konstante geteilt durch (2π) und $(v_{sub,v})$ die Frequenz der Quantenschwankungen im Vakuum ist (modelliert als harmonische Oszillatoren). Da die linke Seite von Gleichung 4 in der Größenordnung von $(\epsilon_{sub.0}E_{sup.2})$ liegt, wobei E das künstlich erzeugte elektrische Feld (Stärke) ist, erhalten wir unter Berücksichtigung des Schwinger-Wertes von (E) für den Beginn der spontanen Paarbildung einen $(v_{sub,v})$ Wert in der Größenordnung von $10^{sup.22}$ Hertz, das unseren Erwartungen entspricht, da die virtuelle

Paarbildung der Dirac zu einer vollständigen Vernichtung führt und Gammastrahlen erzeugt, die das elektromagnetische Frequenzspektrum von 10. sup.19 Hertz und darüber einnehmen.

Ein kürzlich vom Erfinder veröffentlichtes Papier im International Journal of Space Science and Engineering (Pais, S. C., Vol. 3, No. 1, 2015) befasst sich mit der bedingten Möglichkeit des Superluminalen Schiffsantriebs in einem Special Relativity Framework. Es wird beobachtet, dass unter bestimmten physikalischen Bedingungen die Singularität, die durch den relativistischen Streckungsfaktor "Gamma" ausgedrückt wird, wenn sich die Geschwindigkeit (v) des Schiffes der Lichtgeschwindigkeit (c) nähert, im physikalischen Bild nicht mehr vorhanden ist. Dabei wird die Energiemasse sofort aus dem System (Fahrzeug) entfernt, wenn die Geschwindigkeit des Fahrzeugs erreicht ist ($v=c/2$). Der Autor diskutiert die Möglichkeit, exotische Materie (negative Masse/Negative Energiedichte) zu nutzen, um diesen Effekt zu erzielen. Dies muss nicht unbedingt die einzige Alternative sein. Die künstliche Erzeugung von Schwerewellen in der Lokalität des Schiffes kann zu einer Energie-Massen-Entfernung führen (Schwerewellen sind sich ausbreitende Schwankungen in Gravitationsfeldern, deren Amplitude und Frequenz von der Bewegung der beteiligten Massen abhängig sind).

Darüber hinaus ist es möglich, Energie-Masse aus dem System zu entfernen, indem man, wie von Harold Puthoff diskutiert, die Vakuumpolarisation ermöglicht, indem man die Trägheitsmasse (und damit die Gravitationsmasse) durch Manipulation von Quantenfeldschwankungen im Vakuum reduziert. Mit anderen Worten, es ist möglich, die Trägheit eines Schiffes, d.h. seinen Widerstand gegen Bewegung/Beschleunigung, zu reduzieren, indem das Vakuum in unmittelbarer Nähe des fahrenden Schiffes polarisiert wird. Dadurch können extreme Geschwindigkeiten erreicht werden.

Der Zustand der Vakuumenergie kann als ein chaotisches System betrachtet werden, das aus zufälligen, hochenergetischen Schwankungen in den kollektiven Quantenfeldern besteht, die ihn definieren. In Anbetracht der Nobelpreisarbeit von Ilya Prigogine über die Thermodynamik des Gleichgewichts (Prigogine-Effekt) kann sich ein chaotisches System selbst organisieren, wenn es drei Bedingungen unterliegt, nämlich: Das System muss nichtlinear sein, es muss eine abrupte Exkursion weit entfernt vom thermodynamischen Gleichgewicht erfahren, und es muss einem Energiefluss ausgesetzt sein (Ordnung aus dem Chaos).

Ein künstlich erzeugtes hoch energetisches/hochfrequentes elektromagnetisches Feld (wie die Felder, die ein HEEMFG erzeugen kann) kann alle drei Bedingungen gleichzeitig erfüllen (insbesondere in einem beschleunigten Vibrations-/Drehungsmodus), wenn es stark mit dem lokalen Vakuum-Energiezustand interagiert. Diese Wechselwirkungen werden durch die Kopplung von hochfrequenter axialer Drehung (Spin) und hochfrequenter Vibration (harmonische Schwingungen/Abbruchpulsationen) von elektrisch geladenen Systemen (hochenergetische elektromagnetische Feldgeneratoren) hervorgerufen, die an strategischen Positionen außerhalb des Schiffes platziert sind.

Auf diese Weise wird eine lokale Vakuumpolarisation, d.h. die Kohärenz von Vakuumschwankungen in unmittelbarer Nähe der Schiffsoberfläche (außerhalb der Vakuumgrenze) erreicht, die ein `glattes Segeln` durch den Unterdruck (abstoßende Schwerkraft) der `Lücke` (der Hohlraum im Vakuum) ermöglicht. Es kann festgestellt werden, dass die Lücke das Schiff "aufnimmt".

Es ist von größter Bedeutung, dass das Schiff in der Lage ist, die beschleunigten Schwingungs- und Spin-Moden der elektrisch geladenen Oberflächen zu kontrollieren, insbesondere die schnellen

Änderungsraten der beschleunigten Schwingung und/oder der beschleunigten Drehung (Axialspin) der elektrifizierten Oberflächen. Auf diese Weise können wir den Beginn der Entspannung des thermodynamischen Gleichgewichts verzögern und so einen physikalischen Mechanismus erzeugen, der anomale Effekte hervorrufen kann (z.B. Trägheits- oder Gravitationsmassenreduktion). Darüber hinaus ist es möglich, den Gertsenshtein-Effekt, nämlich die Erzeugung hochfrequenter Gravitationswellen durch hochfrequente elektromagnetische Strahlung, auf diese Weise zu ermöglichen, indem die Gravitationsfelder in unmittelbarer Nähe des Schiffes verändert werden, was zu dessen Antrieb führt.

Für den mathematischen Formalismus der Trägheits- (und damit Gravitations-) Massenreduktion ist zu berücksichtigen, dass Hayasaka und Takeuchi in einem veröffentlichten Physical Review Letter (Dezember 1989) die anomale Gewichtsreduktion von Gyroskopen nur für Rechtsdrehungen melden. Damals konnten die Autoren die Physik hinter diesen anomalen Ergebnissen nicht aufklären. Es folgten mehrere Null-Ergebnisexperimente (auch ein neuer), die die Ergebnisse von Hayasaka et al. für ungültig oder zumindest fragwürdig erklärten - wobei alle diese Experimente in ihrer Fähigkeit, das experimentelle Verfahren und den Aufbau von Hayasaka et al. vollständig zu duplizieren, fehlerhaft waren (insbesondere die Hochvakuumkammer, in der die Testsektion montiert war).

Eine genauere Betrachtung des ungleich Nullabstands der Hayasaka et al. Expression, die die Gewichtsabnahme des Gyros in Bezug auf seine Masse, seine Winkellage und seinen effektiven Rotorradius betrifft, ergibt die Möglichkeit eines lokalen Quantenvakuumeffekts, nämlich eines Unterdrucks (abstoßende Schwerkraft). Dies liegt daran, dass der Abschnitt ungleich Null mit der thermischen Gleichgewichtsrate ($f_{\text{sub.ep}}$) des Fokker-Planck-Elektronenprotons ist, bei einer ungefähren Wasserstoff-Atomzahldichte von 40 Atomen/m³, die dem lokalen Quantenvakuumzustand entspricht.

Betrachten Sie den Hayasaka et al. Ausdruck für die Gyrogewichtsreduktion, geschrieben in SI-Einheiten als: $\Delta W_{\text{sub.R}}(\omega) = -2 \cdot M \cdot r_{\text{eq}} \cdot \omega$ (Gleichung 5), wobei $\Delta W_{\text{sub.R}}$ die Gewichtsreduzierung ist, M die Masse des Rotors (in kg) ist, ω die Winkelfrequenz der Drehung (in rad/s) ist und r_{eq} der äquivalente Gyroradius (in m) ist.

Aus dieser Beziehung sehen wir, dass die Einheiten des Abschnitts ungleich Null ($2 \cdot 10^{10}$) (1/s) sind. Dieser ungleich Nullabschnitt ist endemisch in der Physik der Kreisel-Rotationsbeschleunigung, insbesondere im physikalischen Mechanismus der abrupten Auslenkung weit entfernt vom thermodynamischen Gleichgewicht.

Wir können weiter vermuten, dass, wenn der Kreiselrotor gleichmäßig schwingen sollte (anstatt sich zu drehen), und seine Schwingung (harmonische Schwingung) in der Frequenz beschleunigt werden sollte (was einen Zustand abrupten Abtriebs weit vom thermodynamischen Gleichgewicht induziert), es möglich ist, dass die resultierende Physik derjenigen ähnlich wäre, die die Drehbeschleunigung beschreibt, so können wir (mit einer einfachen dimensional Analyse) schreiben: $\Delta W_{\text{sub.R}}(v) = -f_{\text{sub.ep}} \cdot M \cdot A \cdot v$ (Gleichung 6), wobei $f_{\text{sub.ep}}$ die Fokker-Planck-Elektronenproton-Wärmeausgleichsrate, $A \cdot v$ die Schwingungsamplitude und v die Schwingungsfrequenz (in 1/s) ist.

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Erfindung wird unter Verwendung einer Trägheitsmassenreduziervorrichtung an ein Fahrzeug gerichtet. Das Schiff beinhaltet eine innere Resonanzhohlraumwand, einen äußeren Resonanzhohlraum und Mikrowellenstrahler. Die äußere Resonanzhohlraumwand und die innere Resonanzhohlraumwand bilden einen Resonanzhohlraum. Die Mikrowellenemitter erzeugen hochfrequente elektromagnetische Wellen im gesamten Resonanzhohlraum, wodurch die äußere Resonanzhohlraumwand beschleunigt schwingt und ein lokal polarisiertes Vakuum außerhalb der äußeren Resonanzhohlraumwand erzeugt wird.

Es ist ein Merkmal der vorliegenden Erfindung, ein Fahrzeug mit einer Trägheitsmassenreduziervorrichtung bereitzustellen, das mit extremen Geschwindigkeiten fahren kann.

ZEICHUNGEN

Diese und andere Merkmale, Aspekte und Vorteile der vorliegenden Erfindung werden besser verstanden, wenn man sich auf die folgende Beschreibung und die beigefügten Ansprüche sowie die dazugehörigen Zeichnungen bezieht:

BILD 1 ist eine Ausführungsform des Fahrzeugs unter Verwendung einer Trägheitsmassenreduziervorrichtung; und

BILD 2 ist eine weitere Ausführungsform des Fahrzeugs unter Verwendung einer Trägheitsmassenreduziervorrichtung.

BESCHREIBUNG

Die bevorzugten Ausführungsformen der vorliegenden Erfindung sind am Beispiel unten und in den FIGS. 1-2 dargestellt. Wie in FIG. 1 dargestellt, umfasst das Fahrzeug 10 unter Verwendung einer Trägheitsmassenreduziervorrichtung eine äußere Resonanzhohlraumwand 100, einen inneren Resonanzhohlraum 200 und Mikrowellenstrahler 300. Die äußere Resonanzhohlraumwand 100 und die innere Resonanzhohlraumwand 200 bilden einen Resonanzhohlraum 150. Die Mikrowellenemitter 300 erzeugen hochfrequente elektromagnetische Wellen 50 im gesamten Resonanzhohlraum 150, wodurch die äußere Resonanzhohlraumwand 100 beschleunigt schwingt und ein lokal polarisiertes Vakuum 60 außerhalb der äußeren Resonanzhohlraumwand 100 erzeugt wird.

In der Beschreibung der vorliegenden Erfindung wird die Erfindung in einem Raum, Meer, Luft oder terrestrischen Umfeld diskutiert; diese Erfindung kann jedoch für jede Art von Anwendung verwendet werden, die den Einsatz einer Trägheitsmassenreduktionsvorrichtung oder den Einsatz eines Fahrzeugs erfordert.

In der bevorzugten Ausführungsform ist der Resonanzhohlraum 150 mit einem Edelgas 155 gefüllt. Das Gas Xenon kann verwendet werden, jedoch kann jedes Edelgas 155 oder ein gleichwertiges Gas verwendet werden. Das Gas wird für den Plasma-Phasenübergangsaspekt des Symmetriebrechens zur Verstärkung des Prigogine-Effekts verwendet. Darüber hinaus kann der Resonanzhohlraum 150 ein Ringkanal sein. Wie in FIG. 1 dargestellt, kann der Resonanzhohlraum 150 auch einen Mannschaftsraum 55, ein Kraftwerkssystem 56, einen Laderaum 57 oder jede andere Art von Raum umgeben. Der Mannschaftsraum 55, das Kraftwerkssystem 56, der Laderaum 57 und dergleichen können in einem Faradayschen Käfig 58 gegen alle EM-Strahlungseinflüsse geschützt werden.

Das Schiff 10, insbesondere die äußere Resonanzhohlraumwand 100, kann elektrisch geladen werden. Zusätzlich kann die innere Resonanzhohlraumwand 200 elektrisch isoliert werden, damit die innere Resonanzhohlraumwand 200 nicht schwingt. Das Schiff 10 beinhaltet einen Hauptkörper 20 mit einem vorderen Abschnitt 21 und einem hinteren Abschnitt 22. Zusätzlich kann das Schiff 10 einen Kegel 25 oder Kegel auf seinem vorderen Abschnitt 21 seines Hauptkörpers 20 beinhalten. In einer der Ausführungsformen ist der Stumpf 25 um die eigene Achse 26 drehbar oder drehbar.

Der/die Mikrowellenemitter 300 können ein elektromagnetischer Feldgenerator sein. Der bevorzugte elektromagnetische Generator ist derjenige, der in der US-Patentanmeldung Ser. Nr. 14/807,943 mit dem Titel "Elektromagnetischer Feldgenerator und Verfahren zur Erzeugung eines elektromagnetischen Feldes" vom 24. Juli 2015 beschrieben ist. Die Anmeldung wird hierin durch Verweis aufgenommen und hat den gleichen Erfinder. Die Mikrowellenemitter 300 können jedoch jede Art von Mikrowellenemitter oder Hochfrequenzemitter sein, die praktikabel ist.

Wie in den FIGS. 1 und 2 dargestellt, weist das Schiff 10 eine Vielzahl von Mikrowellenemittern 300 auf. Die Mikrowellenstrahler 300 sind innerhalb des Resonanzhohlraums 150 angeordnet und können Antennen (Hochfrequenzstrahlerquellen) im elektromagnetischen (EM) Spektralbereich von 300 Megahertz bis 300 Gigahertz sein. Die Vielzahl der Mikrowellenemitter 300 sind innerhalb des Resonanzhohlraums 150 so angeordnet, dass die erforderliche elektrische Ladung durch den Resonanzhohlraum 150 vorhanden ist, um die äußere Resonanzhohlraumwand 100 beschleunigt in Schwingung zu versetzen.

Wie beschrieben, nutzt das Schiff 10 in einer seiner Ausführungsformen mikrowelleninduzierte Schwingungen innerhalb eines resonanten ringförmigen Hohlraums (der Resonanzhohlraum 150). Die Art und Weise und Wirksamkeit, mit der die Mikrowellenenergie mit der äußeren Resonanzhohlraumwand 100 gekoppelt ist, wird als Hohlraum Q-Faktor bezeichnet (die innere Resonanzhohlraumklage 200 ist elektrisch isoliert und schwingt nicht). Dieser Parameter kann als Verhältnis (energy stored/energy lost) geschrieben werden und liegt im Bereich von $10^{sup.4}$ bis $10^{sup.9}$ (und darüber hinaus), je nachdem, ob gewöhnliches Metall (Aluminium oder Kupfer bei Raumtemperatur) oder kryogen gekühltes supraleitendes Material (Yttrium Barium Kupferoxid oder Niob) für die äußere Resonanzkavitätenwand 100 und die Außenhaut des Fahrzeugs verwendet wird. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass der für den Trägheitsmassenminderungseffekt verantwortliche hochenergetische/hochfrequente elektromagnetische Feldgenerator ein abstoßendes EM-Energiefeld in der Erdatmosphäre erzeugen würde, wodurch Luftmoleküle auf ihrem Auf- und Abflugweg abgewiesen werden. Folglich würde ein abstoßender Gravitationseffekt (erinnern Sie sich an den Unterdruck des polarisierten Vakuums) eine schnelle Bewegung des Schiffes 10 ermöglichen (die jedoch ohne Einschränkung eine Kegel- oder linsenförmige Dreieck/Dreieck-Flügelkonfiguration sein kann).

Es ist möglich, sich ein hybrides Luft-, Raumfahrt- und Unterwasserfahrzeug (HAUC) vorzustellen, das aufgrund der physikalischen Mechanismen, die mit der Trägheitsmassenreduziervorrichtung aktiviert wurden, als Unterwasserfahrzeug fungieren kann, das in der Lage ist, extreme Unterwassergeschwindigkeiten (fehlende Wasserhautreibung) und verbesserte Tarnfähigkeiten (nichtlineare Streuung von HF- und Sonarsignalen) zu erreichen. Dieses Hybridfahrzeug würde sich mit großer Leichtigkeit durch die Luft/Raum/Wasser-Medien bewegen, indem es in einer Vakuum-Plasma-Blase/Schale eingeschlossen ist, aufgrund der gekoppelten Effekte der EM-feldinduzierten Luft-/Wasserteilchenabstoßung und der Vakuumenergipolarisation.

Wie in FIG. 2 dargestellt, ist der hintere Abschnitt 22 des Fahrzeugs 10 in einer weiteren Ausführungsform der Erfindung ein Spiegelalter des vorderen Abschnitts 21. Dazu gehören alle handwerksinternen Arbeitsteile. Wie in FIG. 2 dargestellt, beinhaltet der Vorderabschnitt 21 einen oberen Vorderkantenabschnitt 121 und einen unteren Vorderkantenabschnitt 123, während der Hinterabschnitt 22 einen oberen Hinterkantenabschnitt 222 und einen unteren Hinterkantenabschnitt 223 beinhaltet. Sowohl die hinteren Abschnitte 22 als auch die vorderen Abschnitte 21 beinhalten eine äußere Resonanzhohlraumwand 100 und eine innere Resonanzhohlraumwand 200, die einen Resonanzhohlraum 150 bildet, wie der Resonanzhohlraum 150 das Schiff 10 umhüllt, umschließt oder kapselt. Die äußere Resonanzhohlraumwand 100, die innere Resonanzhohlraumwand 200 und der Resonanzhohlraum 150, der das Schiff 10 vollständig umgibt, können als Resonanzhohlraumabdeckung 156 bezeichnet werden. Die Mikrowellenemitter 300 erzeugen hochfrequente elektromagnetische Wellen über die gesamte Resonanzhohlraumabdeckung 156, wodurch die äußere Resonanzhohlraumwand 100 (oder ein Teil der äußeren Resonanzhohlraumwand 100) in Schwingung versetzt wird, und erzeugen ein lokal polarisiertes Vakuum 60 außerhalb der äußeren Resonanzhohlraumwand 100.

Im Betrieb kann das Schiff 10 in der bevorzugten Ausführungsform angetrieben werden, um sich in verschiedene Richtungen zu bewegen, indem verschiedene Abschnitte der Resonanzhohlraumabdeckung 156 in Schwingung versetzt werden. Um sich beispielsweise nach oben zu bewegen, wird der obere Abschnitt 156 (oberer Vorderkantenabschnitt 121 und oberer Hinterkantenabschnitt 222) der resonanten Hohlraumabdeckung 156 in Schwingungen versetzt, wodurch das polarisierte Vakuumfeld 60 das Schiff nach oben bewegt.

Bei der Einführung von Elementen der vorliegenden Erfindung oder der bevorzugten Ausführungsform(en) davon sollen die Artikel "a", "an", "an", "the" und "said" bedeuten, dass es sich um ein oder mehrere der Elemente handelt. Die Begriffe "umfassend", "einschließend" und "habend" sind als einschließend gedacht und bedeuten, dass es neben den aufgeführten Elementen weitere Elemente geben kann.

Obwohl die vorliegende Erfindung in Bezug auf bestimmte bevorzugte Ausführungsformen sehr ausführlich beschrieben wurde, sind andere Ausführungsformen möglich. Daher sollten sich Geist und Umfang der beigefügten Ansprüche nicht auf die Beschreibung der hierin enthaltenen bevorzugten Ausführungsform(en) beschränken.

* * * * *