



(10) **DE 20 2017 004 994 U1** 2017.11.30

(12)

## Gebrauchsmusterschrift

(21) Aktenzeichen: **20 2017 004 994.5**

(51) Int Cl.: **H02N 11/00** (2006.01)

(22) Anmeldetag: **26.09.2017**

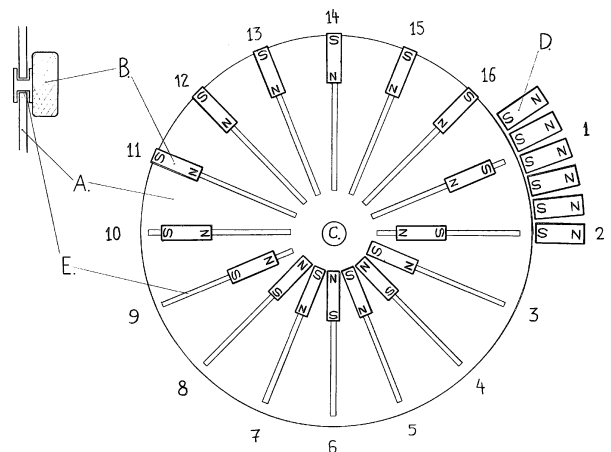
(47) Eintragungstag: **20.10.2017**

(45) Bekanntmachungstag im Patentblatt: **30.11.2017**

(73) Name und Wohnsitz des Inhabers:  
**Solowei, Valerij, 28327 Bremen, DE**

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen.**

(54) Bezeichnung: **Zentrifugal Antrieb mit magnetischer Gewichtsverlagerung**



(57) Hauptanspruch: Zentrifugal Antrieb ist dadurch gekennzeichnet ist, das es stellt einen ganz neuen Antriebskonzept dar, in welchem Antriebskraft (Schub) durch Verlagerung von Massen relativ zu Drehmittelpunkt in einem rotierenden Kreiselsystem entsteht.

## Beschreibung

**[0001]** In diesem Antriebskonzept wird Schub erzeugt durch Verlagerung von Massen relativ zu Drehmittelpunkt in einem rotierenden Kreisel System, das heißt das wenn die Massen befinden sich weit von Drehmittelpunkt wird durch Fliehkraft Schub erzeugt, andersrum auf der anderen Seite von Kreisel werden Massen nah an Drehmittelpunkt verlagert um möglichst wenig Fliehkraft zu erzeugen.

**[0002]** Wichtigstes zuerst: innerhalb einen Umdrehung Zyklus gibt es zwei grundlegende Positionen von Läufer – obere Position möglichst weit von Drehmittelpunkt wo die Fliehkraft am größten ist und eigentlicher Schub erzeugt wird und 2. position – unten, möglichst nah an Drehmittelpunkt wo die Fliehkraft am geringsten ist, sozusagen Ruheposition.

**[0003]** Technische Beschreibung: der ganze Antrieb ist scheibenförmig, die größte und wesentliche Teil davon ist eine Scheibe aus nicht magnetischen Material (A.). Die Scheibe wird von einem (Elektro) motor in Drehung versetzt (C.). In Scheibe sind sternförmig mehrere Schlitze angebracht (E.), die dienen als Gleitschienen für mehrere Elektromagneten (B.), welche Fähigkeit haben ihren Polarität schnell zu ändern. Es ist von Vorteil das solche Elektromagneten möglichst nicht so leicht sind, weil sie dienen als Gewichte und damit als eigentlicher Antriebskraft Erzeuger. Außerhalb und physisch nicht gebunden mit Antriebsscheibe (Position etwa 2–3) befinden sich mehrere oder ein starkes (Elektro) Magnet (D.).

**[0004]** Bewegungsablauf: beginnend aus Ruheposition, ganze Antrieb drehen sich in der Uhrzeigerrichtung: in der Zeichnung gibt es 16 Antriebselemente (B.) und zur besseren Verständnis beschrieben wird jeder Antriebselement nach seiner Position.

**[0005]** Position in der Zeichnung 10–16: ist der eigentliche Arbeitsgang. Läufer-Magnet (B.) befindet weit von Drehzentrum (C.). Fliehkraft ist maximal. Das bedeutet maximalen Schub nach oben. Magnet Polarisierung ist bei Läufer (B.) gleich (S Pol aussen)

**[0006]** Position 1 bis 2 in der Zeichnung: hier kommt ein wichtiger Aspekt bei diesem Antrieb: Magnet Anziehung und Abstoßung Kraft. Durch Drehen von Antriebsscheibe (A.) kommen Läufer Magnete (B.) nah an äußeren feststehenden Magneten (D.) und durch gleiche Polarisierung von inneren Teil von feststehenden Magneten und äußeren Teilen von Läufer Magneten, kommt zu einen immensen Abstoßungskraft voneinander, sodass Läufer Magnete (B.) werden schlagartig nach innen gedrückt. Kurz vor Erreichen seiner inneren Position (Position 2) wechselt der Läufer Magnet (B.) seine Polarität, so dass er an seinem Nachbar Magnet (Position 3) haftet und so bleibt

er in Nähe von Drehmittelpunkt (C.), wo Fliehkraft am geringsten ist.

**[0007]** Position 3–8 in der Zeichnung: durch magnetische Anziehungskraft zwischen Magneten bleiben Läufer Gewichte (B.) in ihrer Position nah an Zentrum (C.) Fliehkraft am geringsten ist.

**[0008]** Position 9–10 in der Zeichnung: Polarität von Magneten wird umgekehrt, sodass entsteht Abstoßungskraft zwischen Magneten und Läufer wird so "losgelassen" und durch Fliehkraft nach außen geschoben wird.

**[0009]** Der ganze Ablauf wiederholt sich einmal pro Umdrehung.

**[0010]** Wichtiger Vermerk: in der Zeichnung ist nicht angezeichnet, aber es bietet sich eine technische Möglichkeit jeden Läufer-Gewicht-Magnet mit seinen Gegenstück auf anderer Seite mit jener Stange zu verbinden. Es hilft dabei den Läufer in Position 1 und 2 nach innen zu Mitte zu versetzen, weil auf der anderen Seite in Position 9 und 10 wird Läufer nach außen weg von Zentrum geschoben durch Fliehkraft. So wird Antrieb Drehzahl geholt, Belastungen minimiert und sparsamer gemacht. Selbstverständlich müssen alle Verbindungs Stangen leicht in der Höhe versetzt sein um sich ohne Berührung zu kreuzen. Außerdem ist bietet sich auch andere technische Lösungen für das halten von Läufer Magneten (B.) nah am Mittelpunkt (C.). Mechanisch durch schnapp-und-löse Mechanik, Leitschienen oder auch durch speziellen Elektromagneten, in diesen Fällen wäre nicht nötig Läufer Magnet (B.) Polarität zu wechseln, es wäre ausreichend Magnet einfach ausschalten zwischen Positionen 3 bis 15

**[0011]** Über Vorteile von solchen Antrieb denke ich braucht man nicht viel zu sagen. Alle anderen Antriebsarten brauchen ein gewissen "Antriebs Medium" für Fortbewegung. Z. b. Autos brauchen Kontakt zu Asphalt um Antriebskraft auf den Boden zu übertragen, genau wie alle anderen bodengestützte Fahrzeugen auf dem Wasser brauchen Schiffschrauben Wasser um daran abzustoßen. Genau wie in der Luft brauchen alle Flugzeuge, Hubschrauber und ähnliches Luft um fortbewegen und je weniger von solchen "Antriebs Medium" vorhanden ist, umso energiereicher komplexer und aufwendiger ist einfach Fahrzeug zu bewegen. Im Weltraum muss man sogar eigenes Antriebs Medium mitbringen in Form von Treibstoff welchen man verbrennt und so erzeugt ein Schubkraft. In diesem Fall wird ein Raumfahrzeug oder Rakete von expandierenden Gasen abgestoßen.

**[0012]** Mein Fliehkraftantrieb braucht aber absolut keinen Medium um Schub zu erzeugen. es nutzt sozusagen eigene Massenträgheit um sich zusammen

mit Fahrzeug zu bewegen. Benötigt wird lediglich nur eine Stromquelle z. B. in Form eines gewöhnlichen Verbrennungsmotor-Stromgenerator Einheit. Das macht es besonders interessant für Luft und Raumfahrt. In der Praxis zeigten sich mein Antrieb besonderes durch geringe Kosten Energieverbrauch, extreme Flexibilität und Einfachheit in Anwendung durch modularen Aufbau, man kann so praktisch jede Objekt in der Luft bringen und für optischen und technischen Design von so einen Flugzeug oder Raumfahrzeug sind kaum Grenzen gesetzt.

### **Schutzansprüche**

1. Zentrifugal Antrieb ist dadurch gekennzeichnet ist, das es stellt einen ganz neuen Antriebskonzept dar, in welchem Antriebskraft (Schub) durch Verlagerung von Massen relativ zu Drehmittelpunkt in einem rotierenden Kreisel System entsteht.

2. Zentrifugal Antrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet ist, das Massen Bewegung wird allein durch Fliehkraft und Magnet Polen Abstoßungskraft bewerkstelligt wird.

3. Zentrifugal Antrieb nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet ist, das Antrieb Schub entsteht durch Fliehkräfte welche weit von Drehmittelpunkt größer ist als in der Nähe von Drehmittelpunkt.

4. Zentrifugal Antrieb nach Anspruch 1, 2 und 3 dadurch gekennzeichnet ist, das Läufer/Gewichte (B.) um das Zentrum von gesamten Antrieb sich drehen.

5. Zentrifugal Antrieb nach Anspruch 1, 2, 3 und 4 dadurch gekennzeichnet ist, das Magnet/Gewichte bewegen sich radial von Zentrum nach außen und zurück in einer Gleitschienen System.

Es folgt eine Seite Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

