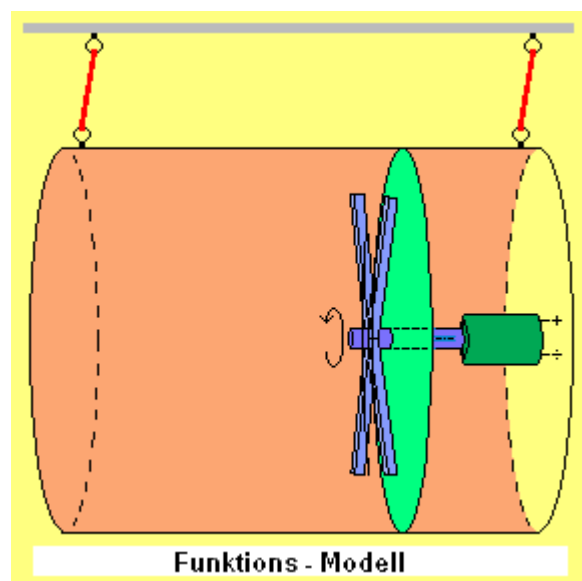


## Zusammenfassung zum Buch **Luftdruck - Powerbox**

Die Luftdruck-Powerbox dient zum Vortrieb von Luft-, Land-, Schienen- und Wasserfahrzeugen sowie zum Auftrieb bei Helikoptern. Es kann auch mechanisches Drehmoment erzeugt werden zur Generierung elektrischen Stroms. Damit wird ein rückstoßfreier, vollkommen autonomen Antrieb für Fahrzeuge ermöglicht.

Die Skizze zeigt die wesentlichen Elemente eines Funktions-Modells, das an der Decke (grau) beweglich aufgehängt ist. Die Luftdruck-Powerbox ist ein geschlossener runder Zylinder (rot), der durch eine Wand (grün) unterteilt ist. Auf einer Seite befindet sich ein Elektro-Motor (dunkelgrün) zum Antrieb einer Rotorwelle (blau). Auf der anderen Seite sind an der Welle fest installiert die radial ausgerichteten Rotor-Blätter (blau, einfaches Vierkant-, aber kein Propeller-Profil). Sie erzeugen einen Luftwirbel entlang dieser Fläche. Nach der Startphase rotieren der Rotor und die Luft synchron, was nur minimalen Antrieb erfordert.

Der Luftwirbel weist dynamischen Strömungsdruck auf, zur Geschwindigkeit ansteigend im Quadrat. An der Rotor-Seite dieser Wand liegt nur noch entsprechend reduzierter statischer Druck an. Auf der Motor-Seite dieser Zwischenwand lastet der normale atmosphärische Druck mit rund  $100.000 \text{ N/m}^2$ . Mit einer Druck-Differenz von etwa  $1.000$  bis  $5.000 \text{ N/m}^2$  wird die gesamte Anordnung dieser Luftdruck-Powerbox zur Rotor-Seite hin durch den Raum vorwärts geschoben. Nach dem Starten des Motors wird dieses Funktionsmodell nach links schwenken.



Der Zylinder kann auch an beiden Enden geschlossen sein. In einem geschlossenen System werden damit die Bewegungs- und Kräfteverhältnisse an Tragflächen nachgebildet. Dabei wird die enorme Energie der molekularen Bewegung der Luftpartikel genutzt, indem deren an sich chaotische Bewegungs-Richtungen ein klein wenig besser strukturiert werden durch die Überlagerung mit der Strömung. Die Strömung wird nicht verzögert, sie läuft ungehindert immer im Kreis herum. Auch der Strömungsdruck wird nicht genutzt, vielmehr wird nur der Neben-Effekt des reduzierten statischen Drucks verwendet, um mechanischen Schub zu erzeugen.

Weil diese Motoren mit dem leichten Medium der Luft arbeiten, ist ein relativ großes Bauvolumen erforderlich. In aller Regel sind mehrere Einheiten einzusetzen (diverse Rotoren auf einer Welle). Deren Leistung insgesamt liefert ausreichend Schub für unterschiedlichen Bedarf, rückstoßfrei, bei minimalem Energie-Einsatz.

In den nachfolgenden Kapiteln wurden diverse Formen des 'Luftdruck-Glockenmotors' und der 'Flettner-Box' entwickelt. Es wurden Berechnungen zur jeweiligen Leistung erstellt. Damit wird ein neuartiger Vortrieb für viele Fahrzeuge möglich. Besonders vorteilhaft ist diese Erfindung für den Bau neuer Flugzeuge und Hubschrauber, wo alle Motoren im Rumpf komplett integriert sind. Externen Triebwerke, Propeller und Rotoren sind nicht mehr erforderlich. Diese Maschinen fliegen so leise wie Segelflugzeuge. Im Vergleich zur heutigen Technik verbrauchen sie nur noch einen Bruchteil an Treibstoff.