

HIPOTESIS SOBRE PROPULSION MAGNOGRAVITODINAMICA.

INTRODUCCION.

Esta tecnología se basa en los conceptos de la anulación de la Inercia, por el principio de la anulación temporal del peso y por consiguiente de la masa, variando el campo gravitatorio local del **Ingenio Volante**, principios estos enunciados por el **Dr. Marcel Pegues / De Broglie a partir de 1957 (De Origen Francés), reconsiderados y mejorados por mis estudios y observaciones.**

Asumiendo esta hipótesis, esta teoría orientada en esa dirección y es valida hasta demostrar lo contrario, por lo tanto antes de entrar en el terreno explicativo de su funcionamiento, seria importante efectuar un recordatorio de ciertos conceptos que le facilitaran al lector comun entender con mejor claridad, el tema que vamos a tratar.

CONCEPTOS PREVIOS.

1. MAGNITUDES.

Por magnitud se entiende todo aquel ente capaz de variar, o sea de adoptar distintos valores y que estos valores puedan ser medidos, es decir comparados con una cantidad tomada como patrón o unidad.

Magnitudes Vectoriales: Las magnitudes vectoriales son aquellas que pueden tener una dirección y sentido determinado, Por ejemplo: Fuerzas, Aceleraciones, Velocidades, etc.

Vectores : Los vectores son segmentos rectilíneos representativos de una magnitud vectorial cualquiera. Sus características son:

- Punto de aplicación u Origen.
- Dirección.
- Sentido.
- Magnitud o Intensidad.

Vector Resultante: Cuando varios vectores tienen un punto en común de origen y distintas direcciones (Llamados vectores Componentes), estos se pueden reemplazar por un vector único llamado resultante de los vectores que represente:

- La fuerza y Dirección de todos los Vectores Componentes.

2. ACCION Y REACCION

Según el principio de acción y reacción enunciado por NEWTON, una fuerza no puede existir aislada, siempre la acompaña otra igual pero de sentido contrario, así todo cuerpo que se le aplica una fuerza reacciona con otra fuerza igual intensidad pero contraria.

Aceleraciones : La aceleración es el incremento de la velocidad de un móvil en la unidad de tiempo, por ejemplo cuando un vehículo acelera va adquiriendo distintas velocidades en la unidad de tiempo.

Inercia : La inercia es una propiedad de la materia, por la cual, esta, se resiste a variar su estado de movimiento o reposo rectilíneo uniforme, es decir que para frenar o acelerar un móvil hay que aplicarle una fuerza, este efecto se percibe cuando por ejemplo en un vehículo este se detiene bruscamente, nuestro cuerpo tiende a seguir en movimiento.

Masa : La unidad que mide la inercia es la masa, esta es la relación existente entre la fuerza que aplicamos a un cuerpo en un tiempo dado y la aceleración que esa fuerza provoca en ese mismo tiempo.

En el lenguaje corriente, se identifica a la masa con la materia, pero esto desde un punto riguroso no es correcto. Hemos visto que la masa no es otra cosa que la medida de la inercia, es un factor de proporcionalidad que relaciona la fuerza que aplicamos a un cuerpo dado, con la aceleración que ella produce. Nos da simplemente una idea de la inercia que posee un cuerpo determinado.

Claro esta que la inercia es proporcional a la cantidad de materia, de ahí que los cuerpos mas pesados (Los que tienen mayor números de protones y neutrones) tengan mayor inercia y en consecuencia mayor masa.

Por eso cuando en Mecánica Relativista se habla del incremento de masa de un cuerpo por incremento de su velocidad, no quiere dar a entender que aumenta la cantidad de materia de dicho cuerpo, sino su inercia, de modo que, para una misma variación de velocidad, si en dos instantes diferentes el cuerpo se desplaza a dos velocidades distintas se requerirá una fuerza mayor para lograr una variación de velocidad cuando el cuerpo se desplace con la mayor de las dos dadas.

Fuerza De L a Gravedad:

A simple vista se podrá observar que cualquiera sea el sistema de propulsión que analicemos nos encontraremos con el dilema de a mayor velocidad de desplazamiento del vehículo mayor masa, mayor fuerza, mayor cantidad de combustible, lo cual da por resultante mayor peso, mayor masa, mayor fuerza.

3. MATERIA.

Sabemos que la materia esta constituida por moléculas y esta a su vez por átomos. En los átomos cabe distinguir, un núcleo en el que se halla concentrada casi la totalidad de la materia y una serie de partículas que gravitan en torno suyo, llamadas electrones, si bien no describen exactamente órbitas en el sentido que nosotros estamos habituados a darles en este vocablo, sino que ocupan lo que se denominan **Niveles Energéticos u Orbitales**

- **Carga eléctrica del Electrón - Negativa.**
- **Carga eléctrica del protón - Positiva.**
- **Carga eléctrica del Neutrón – Sin Carga.**

En el núcleo existen dos clases de partículas El protón de carga eléctrica positiva y el Electrón de carga eléctrica negativa y por ultimo el Neutrón que no tiene carga pero es prácticamente de igual masa que el protón.

La unión del electrón y el protón están aseguradas por sus cargas electricas de diferente potencial (- +) pero de igual magnitud anulandose entre si haciendo al átomo neutro.

Las cargas electricas distintas de núcleo y electrones, proporcionan las fuerzas que mantienen a estos en los citados niveles energéticos u orbitales.

Es bien sabido tambien que cargas electricas de distinto signo se atraen y de igual signo se repelen.

Por otra parte existen unas fuerzas llamadas Internucleares, distintas de las Gravitatorias y Electricas, que mantienen unidas las partículas del núcleo (Protones y Neutrones), se trata de una barrera de potencial, que asegura la estabilidad de la estructura atómica.

Vector de Poyting: Una de las características mas importantes de una onda electromagnética es que puede transportar energía de un punto a otro. El ritmo de energía por unidad de área en una onda electromagnética plana puede describirse con un **Vector S llamado Vector De Poyting, este vector determina la dirección en la que se mueve la energía. Este vector esta determinado por la ecuación**

$$\mathbf{S} = [1/M_0] \times \mathbf{E} \times \mathbf{B}$$

La correcta determinacion de este parametro determinara en el campo electrico giratorio el rendimiento energetico del mismo, hacia adonde apuntan el vector S y la cantidad de energía acumulada en el volante electrico (Campo Electrico Giratorio)

Liberación de Energía y Radioactividad: Una partícula proveniente del exterior atraviesa esa barrera potencial, lo cual es posible en determinadas condiciones, se crea una inestabilidad nuclear, lo cual puede generar la desintegración del átomo (Explosión Atómica), o bien una vuelta a la estabilidad con la emisión de otra u otras partículas (Radioactividad).

Campo de Fuerza: Por campo de fuerzas, en general se entiende una región del espacio en la que un cuerpo que hayamos seleccionado, sea capaz de moverse al abandonarlo a si mismo. Los campos de fuerza los podemos definir por medio de **Líneas De Fuerza o de Superficies Equipotenciales (De Igual Potencial)**.

Las líneas de fuerza son todas las trayectorias posibles que seguirá el cuerpo antes indicado, al dejarlo en libertad de moverse bajo la acción de las fuerzas que ejerza dicho campo. Estas líneas son inmateriales e infinitas, pero trazando unas cuantas podemos formar una idea del aspecto que adopta el campo, por Ejemplo :

Las superficies Equipotenciales son unas superficies, también inmateriales e infinitas, que rodean la materia creadora del campo y en las que cada uno de los infinitos puntos que las constituyen ejercen una fuerza de la misma intensidad y en consecuencia, una aceleración sobre el cuerpo del que hemos tratado.

Tanto las líneas de fuerza como las superficies Equipotenciales nos definen el campo que puede ser de diversa índole:

- Eléctrico.
- Electromagnético.
- Magnético.
- Gravitatorio.

Actualmente decimos que no existe campo sin una materia que lo genere, es decir, que no se concibe la existencia de un campo por si mismo, en el espacio.

Por otro lado si el sentido de las líneas de fuerza se dirigen hacia la materia creadora se denomina **Campo Convergente (Figura 4)**. Si ocurre lo contrario es un **Campo Divergente (Figura 5)** según AP – 100 – 100 - 101.

Teniendo en cuenta lo dicho sobre las líneas de fuerza, comprendemos que un cuerpo, que pueda reaccionar ante un campo, este será atraído hacia la materia generadora de un campo convergente y repelido por un campo divergente.

Si bien, teóricamente, un campo de fuerzas se extiende hasta el infinito, diremos que sus límites prácticos alcanzan hasta allí donde sus efectos son percibidos por nosotros.

4. PROPULSION.

Volviendo de nuevo a nuestro Ingenio Volante, observamos que la el mejor formato para estos vehículos sería Discoidal, no siendo esta la única forma posible, como quedara demostrado durante la explicación del Sistema de propulsión, pero si siendo la mas eficiente para lograr el aprovechamiento del espacio disponible en el Ingenio.

Desde el punto de vista aerodinámico, estas performances, contradicen todas y cada una de las leyes que nosotros conocemos, para navegar a través de una atmósfera, [sí bien en la actualidad existen aviones cuyas formas son bastantes revolucionarias ninguna de ellas esta totalmente en contra de las reglas aerodinámicas básicas o bien son compensadas con el uso de tecnología electrónica de avanzada (Caso del F -117 A o el Bombardeo B2 que poseen un sistema de ajuste de estabilidad secuencial a cargo de la computadora de a bordo del avión)].

En todo caso asumiendo la forma (DISCOIDAL) seria mas adecuada para navegar por el espacio exterior, evidentemente aplicando el criterio de desplazamiento basado en la propulsión magnogravitodinámica esto no es así ya que sus desplazamientos se realizan en un medio energetico y magnetico.

Dentro de los fenómenos que observaríamos durante el vuelo de este tipo de Ingenio serían.

- Efecto de Giro sobre su eje (Rotación vertiginosa, de baja velocidad periférica).
- Efecto Lumínico Periférico / Envoltente. (Pasando por toda la Gama De Colores)
- Cortes De Electricidad. (Temporales), con reinicio inmediato cuando se retiran de la zona de influencia.
- Generación de Calor al Contacto con el suelo.
- Efecto o desplazamiento de aire alrededor de ellos.
- Cambios de dirección muy violentos a grandes velocidades en ángulos de 30 / 45 / 90°.
- Alteración intensa de instrumentos como brújulas, altímetros, sistemas de comunicación en aviones y embarcaciones que han tenido algún tipo de contacto a corta distancia.
- Generación intensa de burbujas y efecto Lumínico incluso debajo del agua .

En función de los puntos mencionados anteriormente durante la descripción del método de propulsión utilizado por el Ingenio, para poder desplazarse en cualquier medio, se entenderá con mayor claridad su principio de funcionamiento.

Tomando como referencia el **Plano AP-100-100-101** la **Figura 1** como orientativa situaremos las partes del **Ingenio** de la siguiente Manera:

- **Sección Anular 5:** Habitáculo de Control y Campos electromagnéticos para generación de vectores de fuerza direccionales para producir movimientos y aceleraciones y Cañón de Cargas electricas negativas para desequilibrar eléctricamente el campo electrico giratorio y de esta forma aumentar los efectos desgravitatorios del ingenio para distintos medios de navegación (Sería así como una sala de maquinas)

El control de esta sección estará a cargo de una unidad o fuente generadora de energía de baja capacidad. (Generador Estándar Alcalino u otro equivalente utilizado actualmente por las estaciones Espaciales – Tecnología existente), ya que su función es solamente modificar la dirección del campo magnetico de los SPIN de los electrones, para imprimir grandes aceleraciones.

- **Sección Anular 6:** Sección Portadora o contenedora del campo electrico giratorio o motor principal estacionario de rotación, encargado de producir el efecto desgravitatorio principal.

El control de esta sección estará a cargo de una unidad o fuente generadora de energía de gran capacidad externa (Estacionaria), como se indica en el **Plano AP-100-100-103 / Vista N° 1**, al aparato, ya que una vez desgravitado esta puede separarse. Esta solución permitirá la construcción de grandes instalaciones fijas para la carga sistemática en serie de vehículos de cualquier porte (Usinas, Hidroeléctricas / Nucleares / Termoeléctricas – Tecnología existente).

Antigravitación o Gravedad Ponderal

El principio de la Antigravitación tal y como lo expone el **Dr. Marcel Pegues** se basa en la “**MASA DE LA ENERGIA ESPACIAL**”, Actualmente es bien conocido que el espacio es un continuum, pero que encierra una enorme cantidad de energía.

Esta energía fue calculada por **el Dr. Marcel Pegues y El Dr. De Broglie**, cuyos valores de esta energía esta en el orden de los **10²⁷ Julios Por Cn²**.

Si convertimos esta energía en masa nos encontramos con **10.000.000 Tn/cn³** de espacio, una masa energética de la que no tenemos el concepto y el potencial de su utilización, la cual no podemos manipular, elevar y evidentemente a lo que concierne, a la masa energética del espacio, es inerte.

Si nosotros consiguiéramos hacer un agujero en esa masa energética de **1 cn³** y en un campo gravitatorio positivo (Como en el que estamos inmersos), tendremos un efecto desgravitatorio “**Arquimidiano**“ de **10.000.000 Toneladas**, dicho de otra manera nos permitiría elevar de la tierra **10.000.000 Tn**.

Estos cálculos fueron obtenidos por el **Dr. Pegues y De Brolie** partiendo de la presión espacial, para mantener la estabilidad de las partículas ya sean los electrones y protones en el espacio profundo, (**Cabe mencionar que en el espacio profundo hay 1 átomo de hidrogeno por cada 10 cn³ de espacio**).

Partiendo de estas cifras, **¿Cómo Podemos Realizar un Agujero en el Espacio?** , Pues bien todos los efectos de atracción y repulsión en la naturaleza, sean los que sean, particularmente los campos, implica según mi hipótesis que existe un aumento o disminución local de la energía.

Por lo tanto asumiendo esta condición, un condensador que este cargado a distintos potenciales, y en las cuales las placas se atraigan, existe, a dicho nivel, un vacío energetico; este vacío energetico tiene una tendencia a compensarse mediante la energía exterior y esta es la razón por la cual se atraen las placas del condensador (Figura 4).

Lo mismo sucede con los imanes, se atraen o repelen, según su polaridad determine un vacío energetico entre sus masas magneticas o por el contrario un aumento de la energia local.

Por lo tanto en funcion de lo anterior podemos utilizar los efectos electrostáticos y los efectos magnéticos al unísono para obtener una disminución de la energia Local.

Definición de Energia Local: Se entiende como variación de la energia local a la energia a ser modificada en la zona de influencia del objeto para que sobre el mismo deje de obrar la fuerza de la gravedad y este interactue con el medio exterior que lo rodea.

Esta disminución energética lograra un efecto Arquimidiano que consistirá en la diferencia entre la Densidad Energética Exterior al Objeto y la Densidad Energética local Del Objeto.

En teoría parece que siendo la energia de un peso relativamente elevado, sea difícil extraer una fuerza importante. Teóricamente se demostraría que un Julio causaría una disminución de peso 10^{-11} de Disminución De Masa, ya que hay una **Reducción de Peso** por analogía.

Sin embargo la realidad es muy diferente, ya que en experiencias de laboratorio realizadas se ha podido constatar efectos considerables de energia, Por Ejemplo:

En pruebas de laboratorio se ha podido constatar que un condensador cargado con una potencia de **1 Julio**, tiene una disminución de peso real de **100 Gramos**, valor este constatado con una Balanza.

La aplicación practica de esta teoría consiste en crear un campo electromagnético cruzado (De alta energia – Dinámico de Rotación), para obtener el máximo de desgravitación posible, para lograr esto es necesario generar un campo electrico giratorio cruzado en forma perpendicular por un campo magnetico cuyo fin es definir la posición e intensidad de los vectores de fuerza (Campos Magnéticos y Eléctricos de los **SPIN** de los Electrones – **Figura 7 – Plano AP-100-100-101**) sobre ese campo electrico giratorio.

Por lo tanto y aplicando estas teorías de propulsión Basadas en la anulación de la gravedad por aumento o disminución de la energía local, la Ecuación Relativista quedaría modificada de la siguiente manera.

<p>E = M x C² Ecuación Actual 1</p>	<p>E = Energía M = Masa C = Velocidad de La luz - Vel. Luz = 300.000 Km/Seg.</p>
<p>E = M x Cf x Cg Ecuación Modificada 2</p>	<p>E = Energía M = Masa Cf = Velocidad de Fase. Vel. Luz = 300.000 Km/Seg. Cg = Velocidad de Grupo de Las Partículas que se desplazan en un medio gravitacional modificado.</p>

Desglosando la (**Ecuación Actual 1**) Relativista por la (**Ecuación Modificada 2**), de esta forma se podrá observar que las velocidades pueden ser superadas ya que la velocidad de fase seguirá siendo la velocidad de la luz, pero la velocidad de grupo dependerá si el móvil se desplaza en un medio gravitacional estable como nosotros lo entendemos o en un medio donde localmente se haya modificado la Acción de la Gravedad.

Por ejemplo un vehículo propulsado por el principio de acción y reacción (Tomemos este ejemplo como figurado) ya sea por Impulsión Ionica, Fotonica, Por aniquilación de **Antimateria/Materia**, que si bien serian **Super Cohetes** no modifican su relación **Peso/Masa** con respecto a las **Ondas Gravimétricas** o bien a **Partículas Subatómicas Denominadas Gravitones** con lo cual ineludiblemente caeremos en la Primera Ecuación, sin mencionar además que en el espacio profundo existen partículas que al ir acelerando chocarían con el móvil haciendo que indefectiblemente el mismo se desintegre, por los sucesivos choques.

Pero si el móvil esta desgravitado, el desplazamiento del mismo no produce una deformación de la **Curva Espacio / Tiempo, consecuencia de las Ondas Gravimétricas** o bien **las Partículas Subatómicas Denominadas Gravitones**, en funcion de su incremento de velocidad cuando la misma este muy proxima a la de la luz, por lo tanto en realidad no deforma el espacio sino que lo perfora, evitando de esta forma la resistencia que esa deformación (**Ondas Gravimétricas**) genera al avance del móvil, en un espacio gravitacional normal, produciendo como consecuencia una fuerza que tendiera a infinito, asumiendo esto la **Velocidad de Fase** seria la de la luz ya que esta por sus características no puede superar dicha velocidad, pero la **Velocidad de Grupo** seria la velocidad que podría alcanzar el móvil en un medio donde las fuerzas gravitatorias no obrasen, de esta manera teóricamente y solo teóricamente las **velocidades máximas a alcanzar podrían ser muy superiores a la de la Luz.**

Esta manera de observar el espacio nos permite definir que el mismo posee constituyentes hipotéticos, dotados de masa y extrema velocidad (**Materia Oscura**), esto queda demostrado ya que los efectos gravitatorios se trasladan en forma instantánea (Ya sea por **Ondas Gravimétricas** o bien por **Partículas Subatómicas Denominadas Gravitones** cuya **masa sea 0 o bien negativa** para lograr manteniendo las distancias los efectos de las cuerdas de un violín muy estiradas, si esta se corta se percibe instantáneamente), entonces para librarnos de estos efectos, es necesario, que a estas cuerdas Gravimétricas, si les podemos dar este nombre, es abriremos paso entre ellas y no tratar de estirarlas ya que ellas a diferencia de las cuerdas de nuestro violín hipotético no se cortan mas bien se estiran indefinidamente ofreciendo cada vez mas resistencia hasta hacer que las fuerzas obrantes sobre el móvil tiendan a infinito.

Comparaciones Entre Masas de Partículas y el Espacio Gravitacional.

Así pues al Espacio que consideramos vacío se le atribuye actualmente una densidad de masa energética, fantásticamente elevada.

Masa Energética espacial: 10.000.000 Tn/cn³.

Si comparamos esta masa con la masa de las partículas elementales tenemos que en **1cn³** de:

Densidad de Electrones = 30.000 Tn/ cn³.

Densidad de Protones = 250.000.000 Tn/ cn³.

Podemos confirmar inmediatamente que siendo la densidad del electrón inferior a la densidad teórica energética gravitacional del espacio, el electrón se presenta como un agujero en la energía mientras que el Protón es mas bien una condensación.

En base a esta concepción nos permite concebir el comportamiento negativo de los electrones y positivo de los Protones; Como ejemplo se puede ilustrar lo siguiente.

Supongamos que una pelota de Ping Pong se eleva en un medio líquido de densidad superior a la suya (Ejemplo: Agua), mientras que una pelota de plomo cae en ese mismo medio líquido; los electrones y protones serán sometidos en los campos a aceleraciones de signos contrarios, e incluso me atrevo a decir que el electrón es sometido en el campo de gravitación a efectos desgravitatorios y el protón a efectos centrípetos y por tanto pesados.

Efecto Magno o Fuerza del Amperio.

El efecto magno es el resultado de la circulación de los electrones en una órbita estable alrededor del habitáculo del vehículo, denominado **Momento Magnetico**, este momento magnetico depende de la cantidad de electrones en circulación en la unidad de tiempo, **Figura 3 – Plano AP-100-100-101.**

Espacio Energetico Gravitacional.

Según algunos autores denominan al Campo de Gravitación como un continuum espacial, compuesto de partículas ultra ligeras denominados Gravitones de una masa prácticamente imponderable.

Los Gravitones obedecerían a una mecánica Oscilatoria – Ondulatoria bastante diferente de los átomos convencionales conocidos por nosotros, difiriendo uno del otro por su velocidad de algunos miles de metros por segundo para los átomos convencionales y para los Gravitones velocidades muy superiores a los de la luz, esta es una de las posibles razones por la cual los efectos gravitatorios tienen efectos instantáneos, por lo tanto

A título informativo es interesante comparar las masas y velocidades de los elementos que constituyen un medio gaseoso y un medio energetico.

Los valores calculados actualmente dan a las partículas constituyentes de los átomos un coeficiente promedio de **10^{-28} Gramos**; en cambio en lo que concierne a la masa teórica de los Gravitones sobre un valor de **10^{-60} a 10^{-80} Gramos**, pues bien sabemos que la masa de la tierra es de **10^{30}** , lo que coloca a las partículas atómicas prácticamente en el medio de la escala de tamaños.

En estas condiciones se puede comprender que la materia atómica pueda ser cruzada por las partículas gravitónicas u (Ondas Gravimétricas), sin que suceda ningún choque dada la permeabilidad que tienen los edificios atómicos, excepto cuando las velocidades se aproximan a la de la luz, en este punto comienzan los choques a ser muy intensos o los estiramientos se consideren una u otra teoría, con lo cual la energía a suministrar al móvil comienza a subir en forma descomunal.

Por lo tanto creo que esta es la explicación más sencilla y racional que se le puede dar al concepto de Gravitación Universal, ya que este es indefectiblemente un campo cuyo efecto se propaga instantáneamente por todo el universo.

GENERADOR DE ANULACIÓN DE PESO.

Para lograr pérdidas de peso considerables y por ende una reducción de masa en un campo gravitatorio positivo, nos basaremos en los sistemas del tipo condensador y sobre todo en los derivados del tipo Protones / Electrones, incluyendo una corriente de electrones que describan una trayectoria circular cerrada sobre un núcleo central con una carga positiva, como se indican en los **Planos AP-100-100-100/101/103**

Esta pérdida de peso parece probable explicarla debido a la creación de un campo vibratorio que genera la expulsión de todas las partículas que rodean el sistema citado, sean del tipo material o energético, es igualmente posible concebir, admitiendo que el universo esta inmerso en un sistema de ondas electricas y magneticas mas o menos estable, que la pérdida de masa sea debido a la creación de un campo electromagnético desestabilizado de alta intensidad generando una fuerza electromagnética opuesta a la denominada atracción másica.

De ello resultaría que el aumento del potencial energético de un sistema Protón – Electrón por aumento de la velocidad de los electrones, se reduciría la masa aparente de este, resultante de la atracción másica entre sistemas moleculares formados por átomos a velocidades electrónicas estables.

Sea una u otra la explicación teórica del efecto antigravitatorio observadas en los sistemas protón electrón, es evidente que la intensidad de este efecto desgravitatorio es mas elevada que la energía del electrón, es decir que la velocidad del efecto es mas elevada.

Como ejemplo de comparación tomaremos un átomo de hidrogeno, por ser el mas sencillo, la velocidad aproximada de su electrón es de **2.000 Km/seg**. Y la perdida de masa por comparación con el Neutrón con la misma constitución de **masa 1,00893, es de 0.00081**. Se ha calculado que, para desgravitar el átomo de hidrogeno bastaría con dar a su electrón una velocidad periférica de **70.000 / 75.000 Km/seg**., Manteniéndolo en su órbita con un campo magnetico auxiliar.

Este vacio, determinaría un empuje Arquimidiano, este empuje seria tan elevado cuanto mayor sea la energía vibratoria (Cinética del Electrón) producida por el campo electromagnético giratorio. (Masa en Rotación).

Un motor de Antigravedad si se puede llamar de este modo, estaría constituido de la siguiente manera.

PLANO AP-100-100-101

- 1) Un nudo central formado por una **Esfera o Esfera Oboidal hueca conductora, habitáculo – (6)**, capas de recibir en su periferia cargas electricas positivas, La forma de este habitáculo dependerá básicamente de la mejor distribución necesaria para la ubicación de la tripulación y el equipamiento necesario para el control del vehículo.
- 2) El nudo central deberá estar circundando por un **Circulo Ecuatorial (4 Y 5) formado por un Toroide de Perfil Paraboloide hueco al vacio total, construido de un material aislante**, en cuyo interior, una corriente de electrones tomara una trayectoria circular u órbita, formando un campo electrico Giratorio o Volante de Electrones a velocidades prelumínicas (**275.000 / 285.000 Km/seg.**) alrededor del nudo central.

La corriente electrónica al desplazarse en el vacio atmosférico producido dentro del Toroide, no queda expuesta al choque con otras partículas, por lo tanto constituirá un volante de energía (**B6**) muy importante que se conservara en el tiempo en forma indefinida una vez cargado.

Se concibe que la trayectoria de la corriente de electrones conserve su forma circular mediante la atracción por el núcleo central cargado positivamente – Plano AP-100-100-103 – Vista N° 1, estando dicha atracción electrostática, compensada por la fuerza centrifuga sobre la masa de los electrones que giran a velocidades prelumínicas.

El efecto de suspensión sobre el vehículo viene dado mediante el empuje Arquimidiiano resultante de la desestabilización de la energía local del vehículo la cual interactuará con el medio energético que lo circunda mas o menos estable, incluso en el espacio profundo, donde existen como mínimo 10 moléculas de hidrogeno por cada 10 cn3 de espacio.

Carga del Motor Principal.

PLANO AP-100-100-103

La corriente electrónica puede engendrarse en el círculo ecuatorial mediante el uso de un cañón de electrones (**Vista Nº 1**) o bien un sistema de aceleración similar a los del tipo ciclotrón en línea, (No figura en los Planos) para obtener la aceleración constante del flujo de partículas, externo que inyecte electrones a velocidades prelumínicas y bobinas planas que desvíen este haz en primera instancia para darle una dirección Orbital sobre El Núcleo Central hasta lograr la carga del vehículo y la estabilización de las fuerzas electrostáticas de atracción entre el campo electrico giratorio y el núcleo central del Ingenio.

El cañón de electrones Externo u otro sistema a aplicar, cumpliría la funcion de inyectar los electrones a velocidades prelumínicas en el cinturón ecuatorial cuyo rayo o distancia al núcleo central idealmente no deberá ser inferior a **5 mts preferiblemente debería ser de 10 o más metros para lograr los mejores efectos, mayores potencias desgravitatorias** y las menores Tensiones electricas y Potencias necesarias para la creación del campo electrico giratorio, en el ingenio.

Este cañón de electrones estará constituido por un filamento de tungsteno del cual se extraerán los electrones y con Grillas Aceleradoras y Campos Magnéticos Concertadoras del haz de electrones, dispuestos convenientemente, cuya tensión sea progresivamente creciente hasta alcanzar en la salida del mismo (**1.000.000 Voltios**) para imprimirles a las partículas (Electrones) una velocidad de (**285.000 a 295.000 Km/seg.**). , El filamento generador de electrones deberá conectarse eléctricamente al núcleo central o habitáculo para que las cargas electricas positivas, debido al desprendimiento de electrones se dirijan hacia él y siempre tengamos iguales cargas electricas negativas en el campo electrico giratorio como positivas en el núcleo central o habitáculo para asegurar el equilibrio entre ellas.

El cañón de electrones estará unido al Circulo Ecuatorial (Toroide Elipsoide) de material aislante, mediante una unión valvulada flexible que permita efectuar el vacio atmosférico, carga y una vez cargado el vehículo, separarlo de el, garantizando un cierre hermético que evite el ingreso de gases.

La trayectoria circular de los electrones en primera instancia estará a cargo de un campo magnetico externo generado por bobinas planas que estarán ubicadas en la parte inferior y superior del vehículo, que permitan cambiar la dirección en forma permanente a los electrones de una potencia de (**4.000 Gauss**), como la trayectoria de los electrones se va manteniendo en forma automática cuando la densidad de electrones va alcanzando el equilibrio entre la (**Fuerza Centrifuga**) que obra sobre los electrones y la atracción electrostática entre los electrones y las cargas positivas en el núcleo central o habitáculo (**Fuerza Centrípeta**), este campo magnetico

externo a cargo de estas bobinas planas pueden eliminarse después de efectuar la carga.

Como podrá observarse la carga principal para lograr el efecto de supresión total de peso es externo al aparato, con lo cual salvando la distancia de la complejidad de las instalaciones para la construcción de estos vehículos no deja de ser totalmente posible ya que puede realizarse en tierra y las grandes potencias a poner en juego siempre son externas al vehículo y perfectamente alcanzables con la tecnología actual en generación de energía, altas tensiones y aceleración de partículas.

Los cálculos demuestran que se obtendría un efecto desgravitatorio o supresión del efecto gravitatorio de 1 Tonelada, creando una corriente electrónica (Campo Electrico Giratorio) de unos **3.000 Amper./ Tonelada**, hay que dejar claro que esta corriente electrónica de **3.000 Amper** es igual a la carga unitaria del electrón, multiplicado por él numero de electrones y por él numero de vueltas efectuado por cada electrón en un segundo en su trayectoria circular alrededor del habitáculo.

El vehículo en su conjunto es eléctricamente neutro, al estar las cargas electricas negativas y positivas en equilibrio. El potencial de las partes polares del habitáculo no se modifican y no aparece ninguna tensión entre esta y el suelo del lugar en donde ha sido cargado.

Este equilibrio, viene dado por la velocidad que tienen los electrones en la órbita que describen alrededor del habitáculo, ya que al tener velocidades próximas a las de la luz, por medio del incremento de la masa Relativista del electrón y el radio de giro entre este y el habitáculo, logramos el equilibrio entre la fuerza centrífuga originada por el aumento de masa y la velocidad con la fuerza centrípeta originada por la carga eléctrica del electrón y el ion sobre la superficie del habitáculo.

Por el contrario si el vehículo circulara entre masas planetarias o atmósferas diferentes a la nuestra, variaría el nivel de presión energética actuante sobre el campo electrico giratorio, variando la energia del mismo, lo que traería por consecuencia un desequilibrio de las cargas positivas sobre el habitáculo debido a la reducción del radio electrico del campo electrico giratorio y a una reducción del espacio dieléctrico entre el campo giratorio y el habitáculo, este potencial adicional se equilibraría con la incorporación o extracción de iones positivos, cumpliendo la funcion de aumentar el efecto de capacitancia y energia del campo local, este potencial adicional podrá ser evacuado por el efecto punta, colocándole al vehículo antenas en las zonas polares del vehículo en forma conveniente como muestra la (**Vista Nº 3 – Plano AP-100-100-103**), cuando el vehículo vuelva a las condiciones normales de diseño.

El campo electrico giratorio genera un muy intenso campo magnetico envolvente (**Figura 3 – Plano AP-100-100-101**), este campo proporciona la protección mas adecuada y efectiva contra los rayos cósmicos muy difíciles de contener aun en la tecnología actual, utilizada para vuelos espaciales, cuando los vuelos se realizan fuera de la atmósfera terrestre y además proporciona junto con el campo electrico giratorio el campo electromagnético cruzado necesario para producir el efecto de anulación de peso para desgravitar el vehículo.

Direccionabilidad y Maniobras de un Vehículo Desgravitado.

PLANO AP-100-100-101.

Los desplazamientos del vehículo pueden obtenerse, por una parte utilizando un balasto para los desplazamientos paralelos (**Figura 6**) al campo de atracción másica y para los desplazamientos en todas direcciones utilizando el efecto magno o efecto de la segunda aceleración sobre la masa de los electrones que están en una trayectoria circular (**Figura 7**)

Los electrones poseen un movimiento de giro sobre sí mismo denominado “ **Spin** “, en el cañón de electrones estos tienen una trayectoria rectilínea, el spin estará orientado en esa dirección. Si se aplica a esta corriente rectilínea de electrones un campo magnetico el “ Spin “ es enderezado por dicho campo y los electrones toman una trayectoria circular, (**Figura 7**).

De acuerdo a esto para lograr asceleraciones importantes a una masa desgravitada, se crea dicha fuerza modificando temporalmente mediante un campo magnetico acoplado a la dirección de los “ Spin “ (**Figura 7**)

Por lo tanto la dirección se obtiene con el empleo de bobinas magneticas susceptibles de generar dicho campo magnetico y que se colocan, en la superficie del cinturón ecuatorial con preferencia en tres puntos equidistantes (**120°**) entre ellas y desde el centro del habitáculo, (**Figura 4**)

Esta disposición seria la más eficiente en cuanto al efecto magno pero no recomendable debido a que estas bobinas quedarían encerradas en la estructura externa del vehículo, con muy poca probabilidad de atención por lo tanto lo ideal es que estas bobinas estén ubicadas dentro del habitáculo o esfera, es importante destacar que la eficiencia en las asceleraciones no serán las mismas pero lo suficientemente fuertes y seguras para asegurar la direccionabilidad del vehículo.

Debido al valor reducido de consumo de energia necesario para imprimir grandes asceleraciones, dichas bobinas pueden alimentarse a partir de un **Turbogenerador (No mayor de 100 KVa), alimentado por un reactor nuclear de pequeñas dimensiones (Uso Satelital Para Espacio Profundo), combinado con un acumulador alcalino de alta eficiencia o bien con un generador acumulador de placas Oxigeno/Hidrogeno (Pila generadora)**, ya que la única función es romper el equilibrio de fuerzas para cambiar los vectores de posicionamiento y producir el movimiento y suministrar la energia necesaria para todos los servicios adicionales, instalado en el centro del habitáculo y el soporte de vida.

Para lograr velocidades constantes es necesario que el vehículo se mueva en (**Zig / Zag, Tipo Tira Buzón o bien el denominado movimiento de hoja o con un avance rotocional moderado para imprimir un efecto giroscopico y de permanente cambio en las bobinas utilizadas como impulsoras**) esta forma de desplazamiento es una consecuencia directa de su sistema de propulsión el cual debe ajustar permanentemente sus vectores de orientación de fuerza para evitar la aceleración continua.

Para explicarlo con mas claridad, si a un vehículo pudiera quedar libre de la atracción gravitacional, no anulando su masa sino anulando los efectos de la atracción de la gravedad, este vehículo quedaría encerrado como si fuera en una burbuja (**Figura 3**), por lo tanto si quisiéramos mantener una velocidad constante no podría ser posible con la aplicación de una fuerza constante, esta debería ser del tipo variable de (0 a 1 - 1 a 0 - 0 a 1), ya que sino tendríamos un movimiento uniformemente acelerado.

La aplicación de una fuerza de este tipo daría como resultado un movimiento muy irregular, por lo tanto para mantener una trayectoria mas o menos constante obligaría a sus pilotos tener trayectorias permanentemente cambiantes o bien un avance rectilíneo pero con un efecto de giro sobre sí mismo (Muy Común en las observaciones realizadas).

Para lograr el efecto de rotación sobre sí mismo se deberá proveer de una bobina tipo toroidal (**B5**) – **Plano AP-100-100-101**, que permita la creación de un campo magnetico Toroidal giratorio de muy baja intensidad, preferentemente colocado en la periferia Interior del habitáculo del vehículo, capaz de producir el efecto torcional sobre el eje imaginario vertical del vehículo, la utilización de este campo será del tipo variable (0 a 1 - 1 a 0 - 0 a 1).

Consideraciones Estructurales Del Vehículo Más Importantes.

PLANO AP-100-100-101

En cuanto a las condiciones estructurales para el diseño del vehículo se deberán considerar los siguientes puntos.

- Un nudo central (6) formado por una Esfera o Esfera Oboidal hueca conductora de Material Ligero, preferentemente susceptible de recibir cargas electricas positivas Aluminio o Magnesio de Alta Pureza, pulido de alta reflexión, para evitar que las corrientes parásitas generen puntos térmicos diferenciales en la superficie del habitáculo, donde estará ubicado el generador principal y los generadores de microondas (Magnetrones), para excitar el campo eléctrico giratorio.
- Cinturón Ecuatorial (4) formado por un Toroide de Perfil Paraboloides hueco al vacio total de material Aislante de alta resistencia mecánica color plata de alta reflexión, unida al habitáculo central y sellado convenientemente para garantizar la estabilidad estructural
- Una protección Cerámica / Metálica liviana (5) sobre el cinturón ecuatorial para garantizar la rigidez estructural de este sector del vehículo y determinar sobre ella una eficiente distribución de cargas eléctricas y de fuerzas sobre toda la estructura. Esta protección deberá eliminar la posibilidad de que se generen corrientes parásitas o de Foucault.
- Las bobinas en forma de Toroide (B5) en la periferia interior del Habitáculo, son para asegurar un movimiento uniforme no acelerado rotacional sobre su eje o como compensador de arrastre, debido al campo electrico giratorio.

El giro sobre sí mismo es necesario para combinar junto con las bobinas (B1) instaladas a **120° y las (B2 y B3)** la combinación de impulsos **(1 – 0 / 0 – 1 / 1 – 0)** para asegurar un movimiento uniforme no acelerado, cuando el vehículo se mueva a bajas velocidades en ángulos de 0° a 90°

- Tres Bobinas Planas (B1) en Juegos de a Dos formando un ángulo de 10 a 30° ubicadas en forma equidistante a 120° una de otra para gobernar movimientos combinados en todas las direcciones operando sobre los Spin del Campo Electrico Giratorio (Máxima eficiencia de aceleración con mínimos consumos de energia, pero sin posibilidades de Atención Técnica), o bien dentro del habitáculo (Eficiencia Media, con mayor consumo de energia, ya que la aceleración estará encomendada únicamente a los campos y no a los Spin del campo electrico giratorio, pero con máximo Control y Asistencia Técnica).
- Tres Bobinas Ubicadas en el habitáculo (B2,B3,B4) una sobre la línea Ecuatorial (B4) y Dos perpendiculares sobre los Paralelos (B2 / B3), estas bobinas combinadas con las (B1), permitirán desplazamientos importantes del Vehículo pero más controlables a bajas velocidades.
- Un Turbogenerador vertical De Ciclo Cerrado (G1) cuyo combustible sea hidrogeno y oxigeno liquido o Reactor nuclear,(Tecnología Utilizada en la Fabricacion de satelites para espacio profundo),combinado con una pila de hidrogeno, para suministro de potencia a Bobinas Magneticas (Impulsores) y consumos internos para operación de instrumentos e iluminación, soporte de vida, ubicado en el eje central del vehículo
- Tableros de Control de Instrumentos en Puente de mando y Sala de Propulsores.

El habitáculo de control estará dividido básicamente en dos secciones, la superior Sección de Mando y la inferior Sección de Impulsores y Cañón Electrónico para excitación de Campo Electrico Giratorio.

Las dimensiones de construcción de vehículos dependerá básicamente de la Tecnología a desarrollar, pero como regla podríamos decir que:

- Para Vehículos **Discoidales de 15 mts a 100 mts de Diámetro de 50 a 600 Tn de peso**, siendo este formato el más eficiente para funcionar en un medio electromagnético y el que mejor aprovecha el espacio para la distribución de todo el equipamiento auxiliar para su control de maniobras.

Dentro de esta gama de tamaños se podrán construir de las siguientes formas, siempre y cuando sea posible darle trayectorias curvas al Campo Electrico Giratorio.

- ◆ Oboidales.
- ◆ Cónicos.
- ◆ Triangulares.
- ◆ Doble Plato Invertido.
- ◆ Plato Simple Invertido.
- ◆ ESFERICOS TOTALMENTE – Ideales para Desarrollos Preliminares.

- Para vehículos de mayor porte de 600 Tn en adelante se dará como preferenciales a los del tipo tubular, cuyo Diámetro no supere los 50 mts y su longitud 300 mts, estos vehículos deberán utilizar Campos Eléctricos Giratorios Múltiples a lo largo de su longitud. (Se requerirá para este tipo de vehículos analizar con mayor profundidad el sistema de Carga y De Distribución de Propulsores para lograr el mejor y más armónico desplazamiento para su forma), Ideales Para transporte de Cargas, Vehículos de Menor Porte.

Efectos Secundarios Debido A Este Tipo De Propulsión.

Este tipo de propulsión dado las características electromagnéticas y la alta energía puesta en juego traerá como consecuencia efectos secundarios que serían importantes enumerar y explicar, para lograr un mayor entendimiento y responder algunas de las preguntas que se hacen los observadores de este fenómeno.

- A. Efecto de Giro sobre su eje (Rotación vertiginosa, observable por lo tanto no de gran velocidad periférica).
- B. Efecto Lumínico Periférico / Envoltorio. (Pasando por toda la Gama De Colores)
- C. Cortes De Electricidad. (Temporales), con reinicio inmediato cuando se retiran de la zona de influencia.
- D. Generación de Calor al Contacto con el suelo. (Normalmente Pasto chamuscado)
- E. Efecto o desplazamiento de aire alrededor de ellos (Descripción de un estado de falta de aire o dificultades para respirar descripta por los testigos).
- F. Cambios de dirección muy violentos a grandes velocidades en ángulos de 30 / 45 / 90°.
- G. Alteración intensa de instrumentos como brújulas, altímetros, sistemas de comunicación en aviones y embarcaciones que han tenido algún tipo de contacto a corta distancia.
- H. Generación intensa de burbujas y efecto lumínico incluso debajo del agua.

EXPLICACION DE LOS FENOMENOS OBSERVADOS

A. Efecto de Giro sobre su eje.

El efecto de giro sobre su eje es fundamentalmente producido por el sentido de giro que posee el campo eléctrico giratorio (Encargado de Anular el Campo Gravitatorio), que genera sobre la estructura del objeto un efecto de arrastre.

El efecto de arrastre estará dado entre la combinación y dirección de los campos magnéticos producidos por el Campo eléctrico Giratorio y el Campo Magnético de las partículas que componen el objeto.

Este efecto de arrastre puede compensarse mediante la generación de un campo secundario magnético en forma de Toro (Anillo Cerrado) de sentido contrario, Colocado en la periferia del disco o bien en el habitáculo, la función de este campo es limitar las RPM de giro del Disco para poder desplazarse en forma rectilínea sin necesidad de Zig - Zagear cuando el objeto se mueve a muy, muy bajas velocidades y lograr estabilizar su centro de giro para poder compensar los efectos magnéticos del lugar donde se encuentre, no nos olvidemos que la Tierra o cualquier otro cuerpo celeste es un gran imán, por lo tanto las líneas de fuerza de los campos magnéticos polares afectarán directamente la direccionabilidad del objeto, como el viento haría en un barco a velas.

Este efecto de rotación estará dado por el sistema de combinación y aplicación de fuerzas (**Efecto Magno**) a cada bobina propulsora (**Colocadas a 120° una de Otra**), siendo la rotación no mayor a **600 RPM** esto da la combinación más precisa para tener una alternancia en la aplicación de las fuerzas propulsoras **de 10 pulsos por segundo**.

La frecuencia de aplicación con una secuencia de alternado de fuerza de **10 pulsos por segundo en dos de las bobinas propulsoras, sumada al efecto de rotación, cuya fuerza direccional es tangencial al disco** nos dará como resultado un movimiento perfectamente rectilíneo uniforme no acelerado.

B. Efecto Lumínico Periférico / Envolverte.

La luminosidad intensa y la gama de colores que se observarían es un subproducto del sistema de propulsión, dado que este, está constituido básicamente de un campo eléctrico giratorio (Negativo) retenido por un núcleo central (Positivo), girando a velocidades prelumínicas (Sistema Del Tipo Capacitor), tendremos un sistema de alta energía con la creación de un campo magnético muy intenso.

Cuando este campo de alta energía y magnético interactúan con las partículas gaseosas de la atmósfera, de cualquier medio fluido o partículas sólidas estas reaccionarán produciendo en la estructura atómica una sobre excitación de sus electrones los cuales estarán entrando y saliendo de sus órbitas generando cuantums de luz, estos cuantums serán más o menos intensos en función de las variaciones cuantitativas del Campo de Alta Energía / Magnético.

C. Cortes De Electricidad.

G Alteración intensa de instrumentos como brújulas, altímetros, sistemas de comunicación en aviones y embarcaciones que han tenido algún tipo de contacto a corta distancia.

Los cortes de electricidad y alteraciones electricas, vienen dados básicamente por el efecto de barrido que este tipo de campo genera, no hay que olvidarse que el campo generado es del tipo divergente por lo tanto los cortes de electricidad se producen cuando este campo pasa muy cerca de cables de alta tensión o baja tensión, suspendiendo el flujo de electrones a través de los conductores. (Los cuales están en un sistema Protón / Electrón estable de campos Convergentes).

En el caso de brújulas y otro tipo de instrumentos que funcionen con los principios del magnetismo, tambien se verán afectados ya que al interactuar con un campo electrico giratorio de semejante energia y de gran intensidad magnética, se perdería la referencia del norte y sur haciendo en el caso de las brújulas que las mismas rotarán sin parar.

D. Generación de Calor al Contacto con el suelo.

La generación de calor es producida por el efecto de desplazamiento de electrones generado por el Campo Electrico Giratorio, estos electrones en movimiento producen Micro Ondas.

Estas microondas son muy intensas y penetran muy profundamente en el terreno, a tal punto que después de mucho tiempo, la vegetación puede recuperarse.

E. Efecto o desplazamiento de aire alrededor de ellos.

H Generación intensa de burbujas y efecto lumínico incluso debajo del agua.

Al ser el campo desgravitatorio un campo del tipo divergente cuando interactúa con las moléculas de aire que son convergentes se produce el efecto de ionización del aire haciendo que las partículas neutras se transformen en partículas con carga positiva por la perdida de electrones, por lo tanto todas estas partículas tenderán a ser repelidas en forma radial del vehículo en todas direcciones, produciendo un desplazamiento constante de la masa de aire o agua, en caso de esta ultima se producirá un efecto de cavitación permanente con la generación de burbujas.

F. Cambios de dirección muy violentos a grandes velocidades en ángulos de 30 / 45 / 90°.

Analizando el principio de operación del sistema de propulsión queda claro, que el objeto al estar desgravitado (Donde las fuerzas de la Gravedad no actúan), pierde su peso y por ende su inercia, por lo tanto un objeto en estas condiciones puede realizar cualquier maniobra a cualquier velocidad, tambien tendremos que debido a esto tampoco se podrán aplicar fuerzas constantes para impulsarlo ya que este adquiriría un Movimiento con Aceleración Constante.

CONSIDERACIONES FINALES.

Para lograr una mayor comprensión y tener descripta geométricamente la idea de un vehículo que se propulse mediante este método, se deben desarrollar los esquemas preliminares, para que en conjunto con otros investigadores, podamos ampliar los conceptos y realizar Hipótesis con Carácter Técnico Concreto, para ir acercándonos a la verdad de una manera seria y responsable.

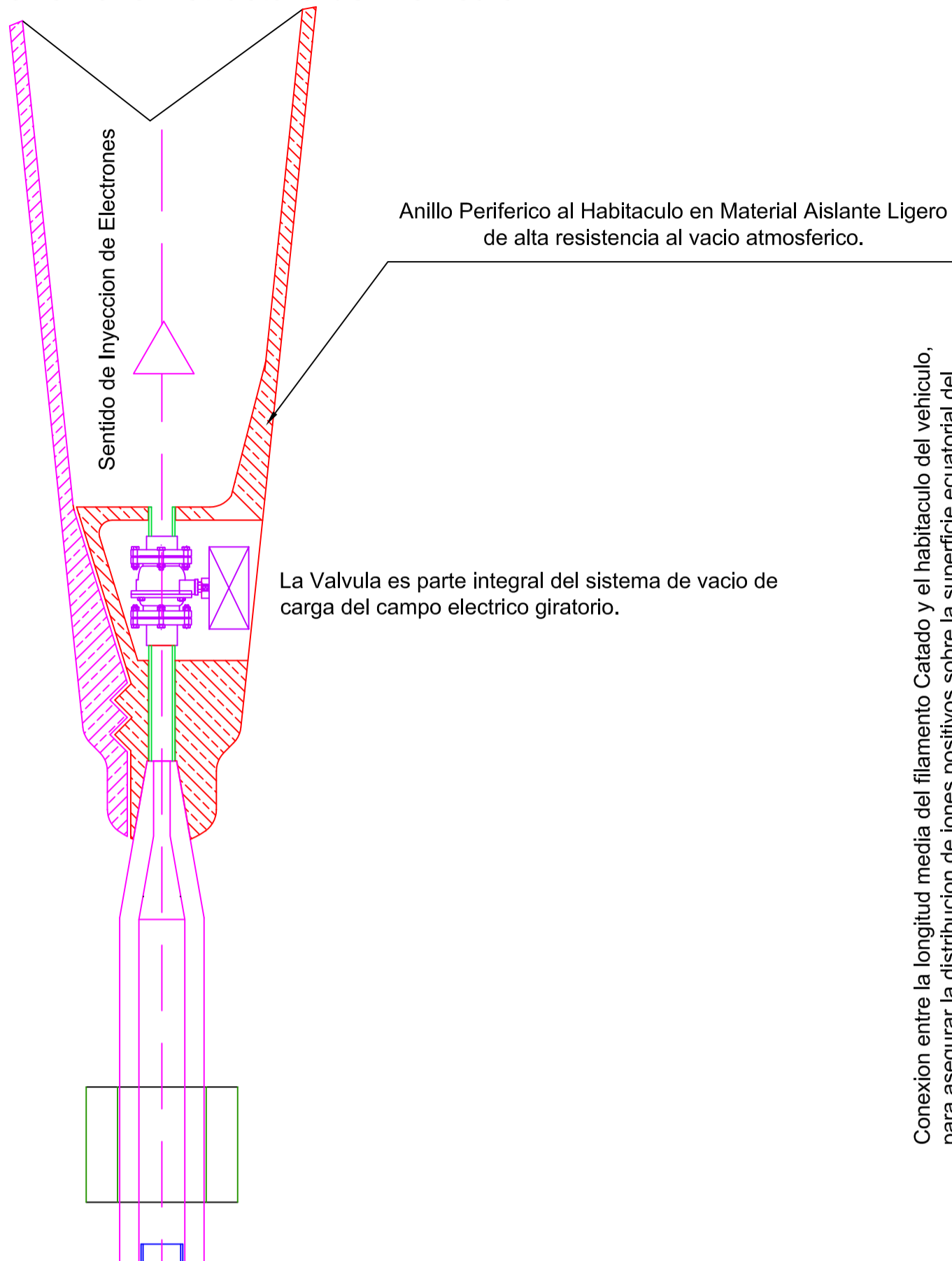
Los esquemas y Diagramas deben comprender la siguiente Información:

DETERMINACION CONCEPTUAL Y GEOMETRICA DE DISTRIBUCION:

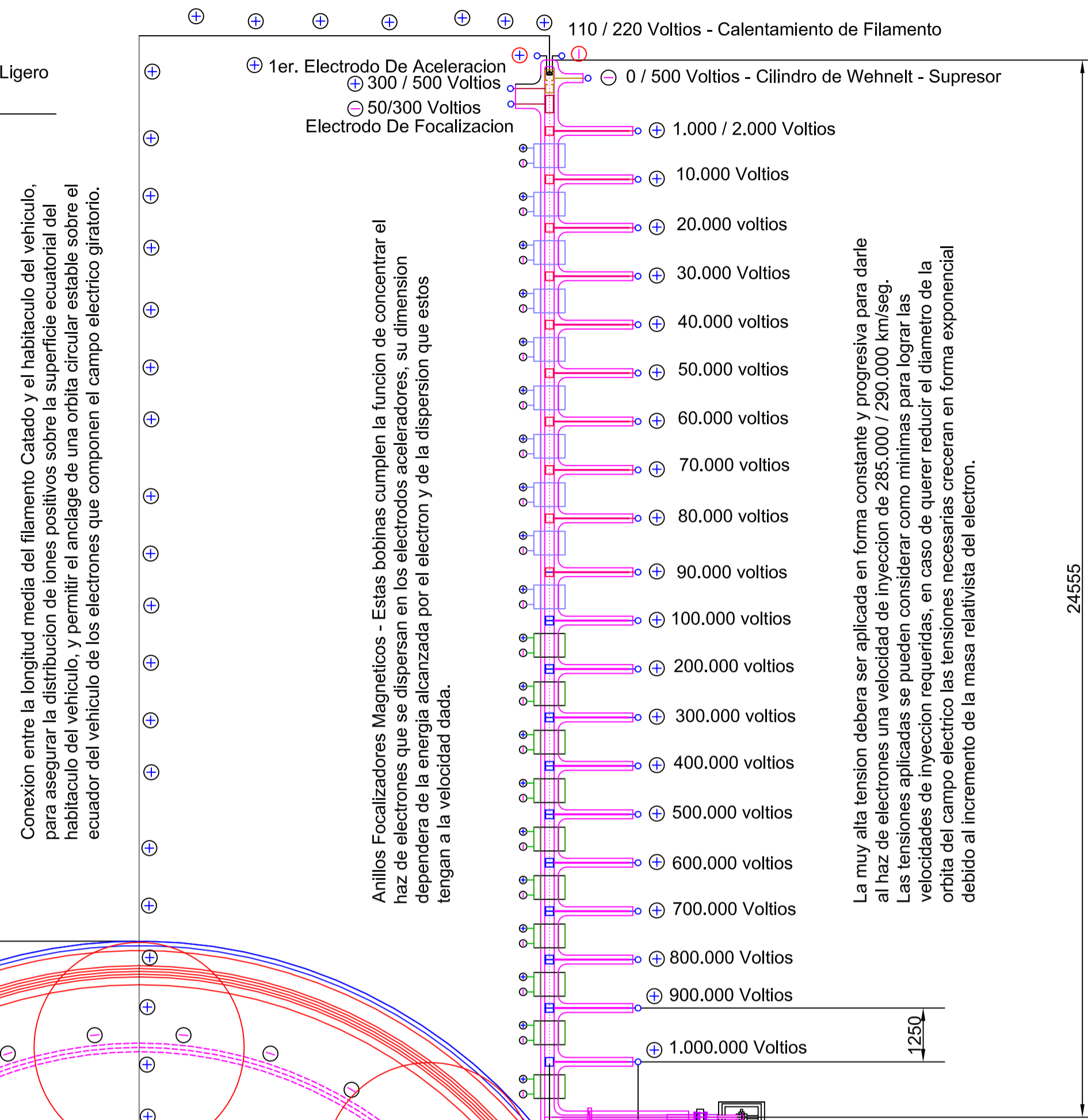
- Dimensiones generales del Ingenio Volante y Distribución Interna de Equipos para su operación. Plano AP-100-100-100
- Campo electrico giratorio. Plano AP-100-100-103
- Distribución de Campo Magnetico. Plano AP-100-100-101
- Distribución de Fuerzas en reposo y para movimiento. Plano AP-100-100-101
- Orientación y Reorientación de Espines de electrones. Plano AP-100-100-101
- Distribución de Cargas Electricas en el Ingenio. Plano AP-100-100-103
- Conceptualización de Campo Convergente y Divergente. Plano AP-100-100-101
- Sistema de carga del Ingenio. Plano AP-100-100-103
- Esquema general de una instalación para la construcción de estos Ingenios Volantes. – **Falta.**
- Esquema de Maniobras y Fuerzas puestas en Juego durante los cambios de Movimiento en un sistema gravitacional normal (Para Análisis de Propulsión). **Falta.**
- Organigrama para comenzar el analisis de los temas necesarios para cerrar el anteproyecto e ideas preliminares para especialistas en Tegnologia y Desarrollo.

Gabriel O. E. Castillo
Julián Quintana 459 – Chascomús.
Pcia. De Bs.As. – C.P. (7130)
Argentina.
telefax : 02241-422383
Celular : 011-15-60168713
Email : serving@infovia.com.ar

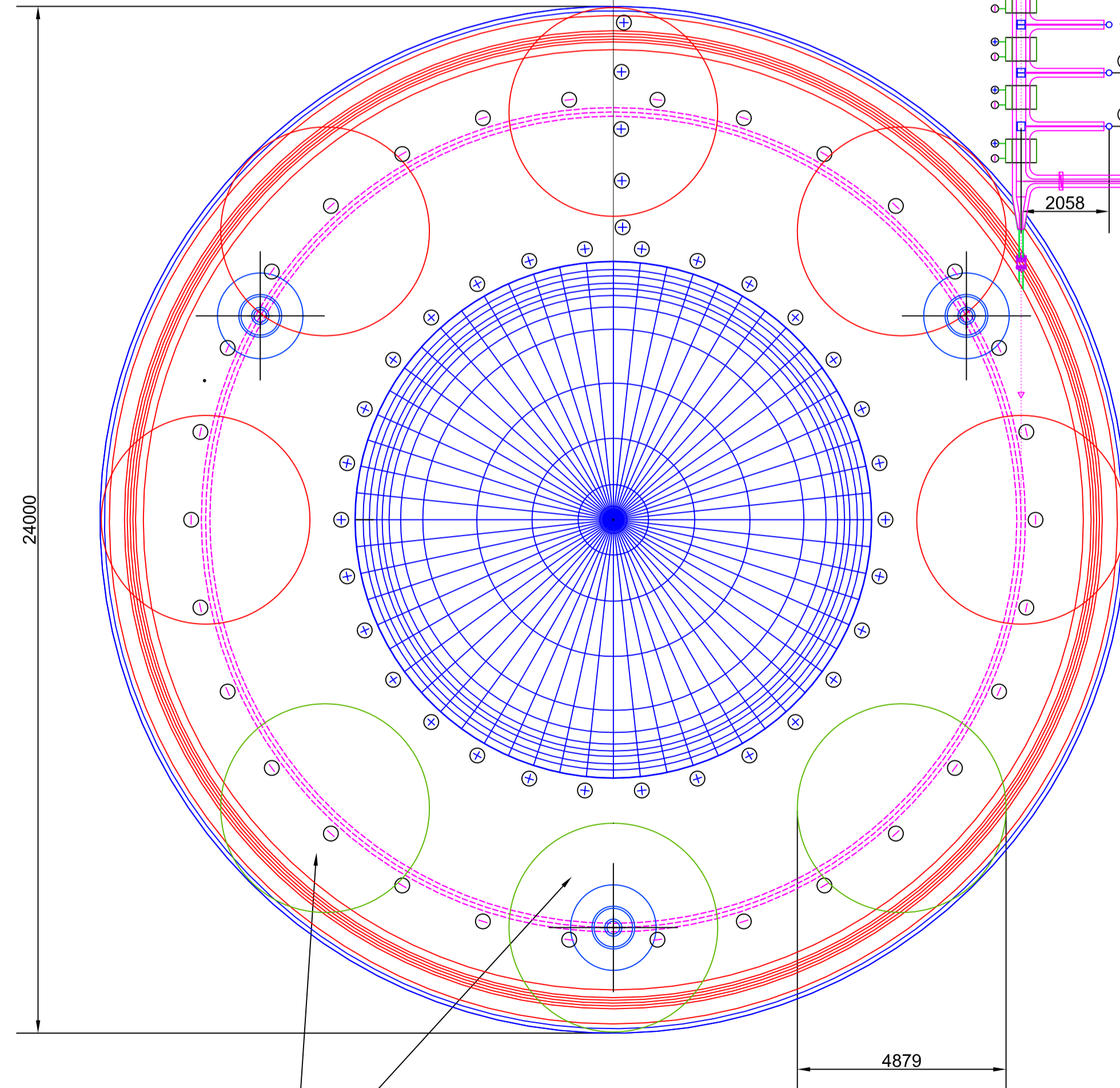
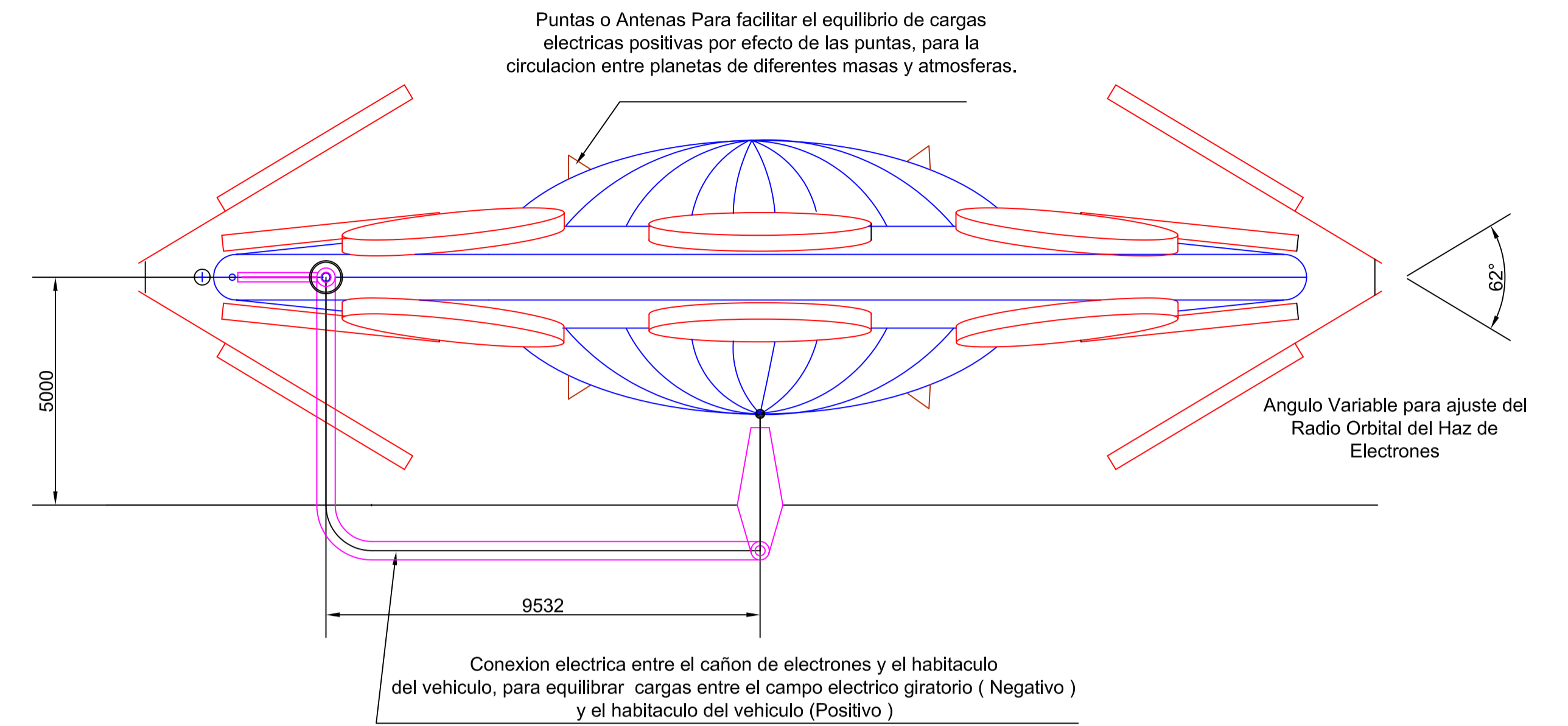
Vista N° 2
Detalle Del Sistema de Sellado y Conexion
Del Cañon a la Estructura del Vehiculo



Vista N° 1
Vista Superior Sistema De Carga
Cañon Acelerador De Electrones



Vista N° 3
Vista De Frente Sistema De Carga



Bobinas Planas para Guiar al flujo de electrones en una Orbita Circular sobre el circulo ecuatorial del habitaculo.
Intensidad magnetica del campo 4.000 Gauss.

Bomba de Vacio 2 Etapas.
Caudal de Desplazamiento 330 m3/hs.
Potencia en el eje 20/25 HP - 1500 RPM
Vacío maximo a 20°C - presion residual 25 mm.Hg.
Consumo medio agua sistema de sellos 32 Lts/min.

Las Bobinas Planas utilizadas para curvar el haz de electrones, pueden retirarse al igual que el Cañon Acelerador una vez finalizada la carga del vehiculo - Carga electrica 3.000 Amp/Tn - El amperaje esta relacionado al numero de veces que los electrones tradan en cumplir un ciclo alrededor del cinturon ecuatorial.
La unidad de Amp/Tn se toma a los efectos de tener la unidad de medicion necesaria para lograr la desgravitacion de un peso dado.

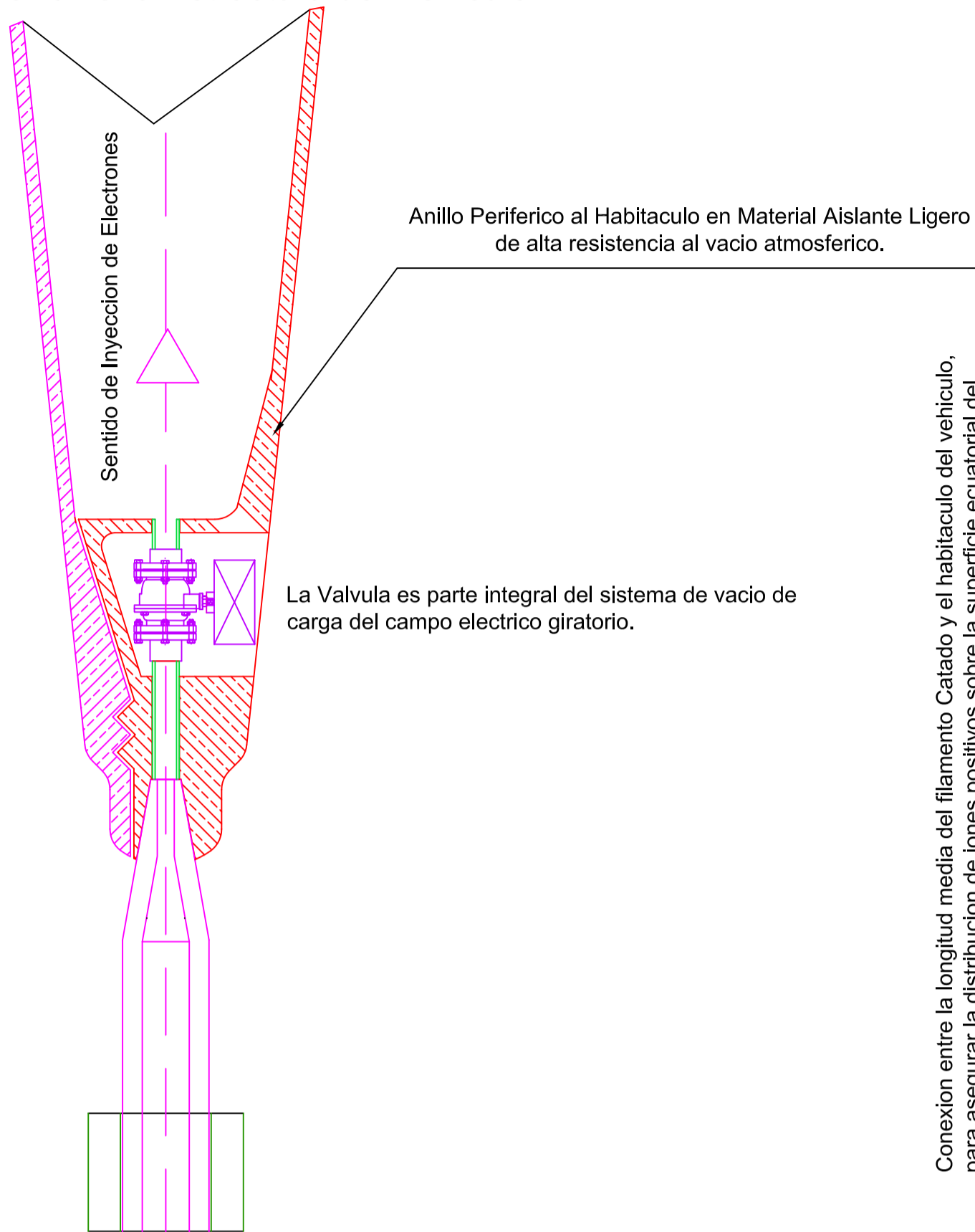
Instalacion Maestra de Carga del campo Electrico Fija (Externa al Ingenio).

POTENCIA DEL CAMPO ELECTRICO GIRATORIO 60.000.000 KW

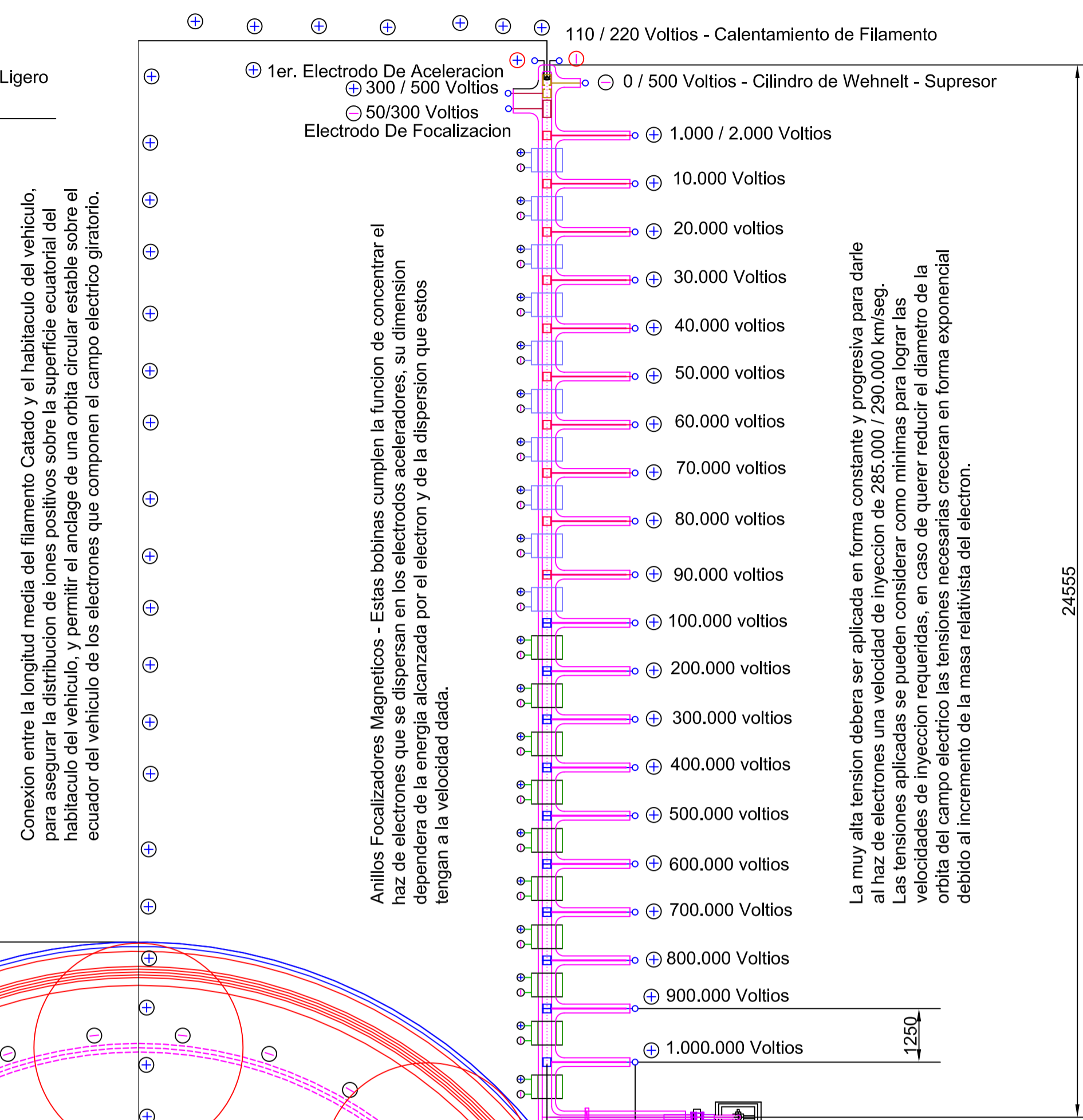
⊕ ⊖ POLARIDAD DE LA TENSION ELECTRICA APLICADA

<p>SERVICIOS DE INGENIERIA Asesoramiento Integral Para la Industria JULIAN QUINTANA 459 Chascomus - Pcia. De Bs.As Republica Argentina Tel: fax : 02241 - 422383 Celular : 02229-124110922</p>				<p>Motor Magno Gravitodinamico Dispositivo De Carga Del Ingenio</p> <p>ESQUEMA FUNCIONAL Y DE DISTRIBUCION</p>			
Edic.	Modificacion	Firma	Fecha	2004	Firma	Fecha	
				Proyecto	G.C.	05/10	
				Reviso			
				Escala :			
				1 : 100			
Email: serving@infovia.com.ar				AP-100-100-103			

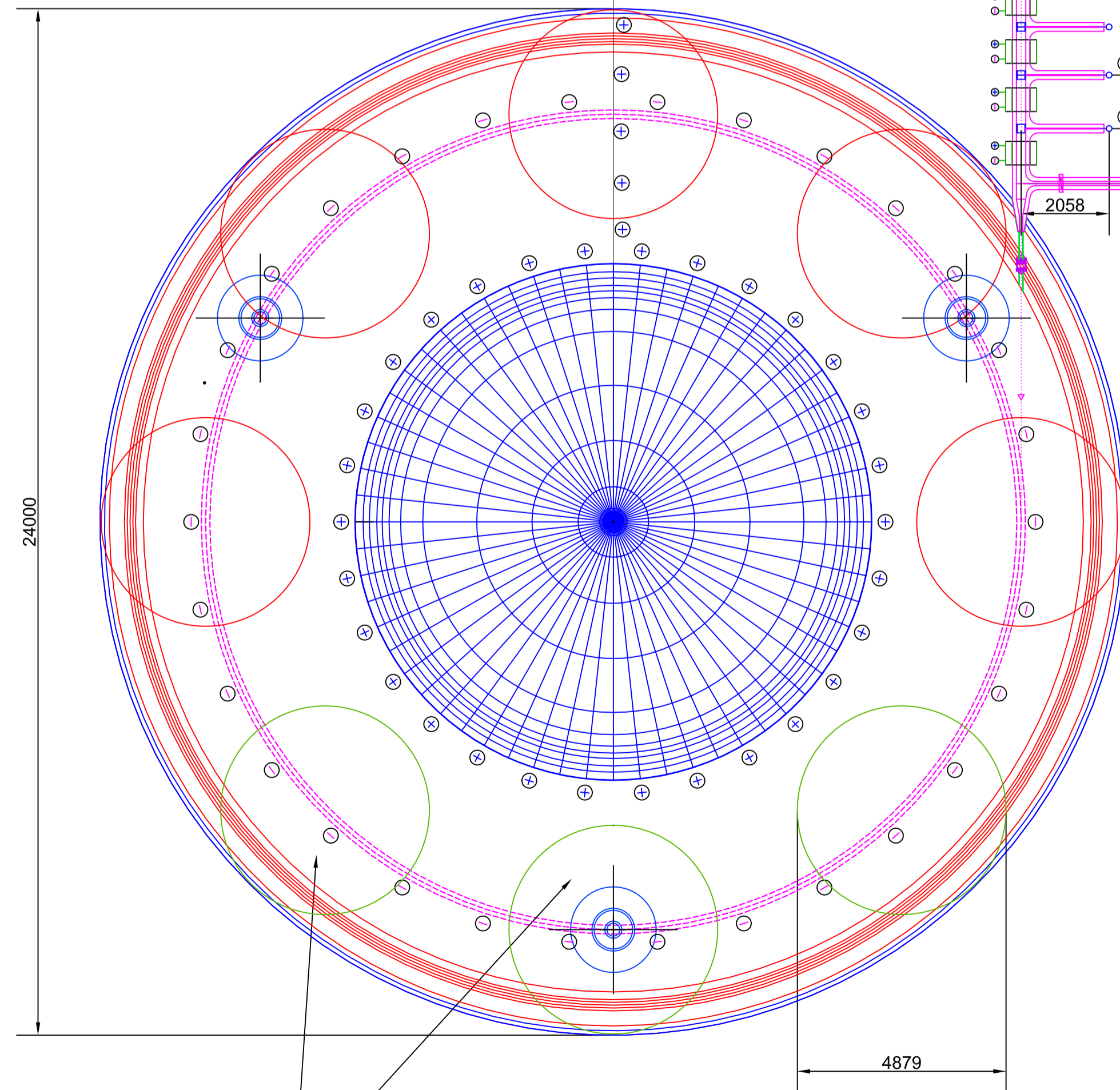
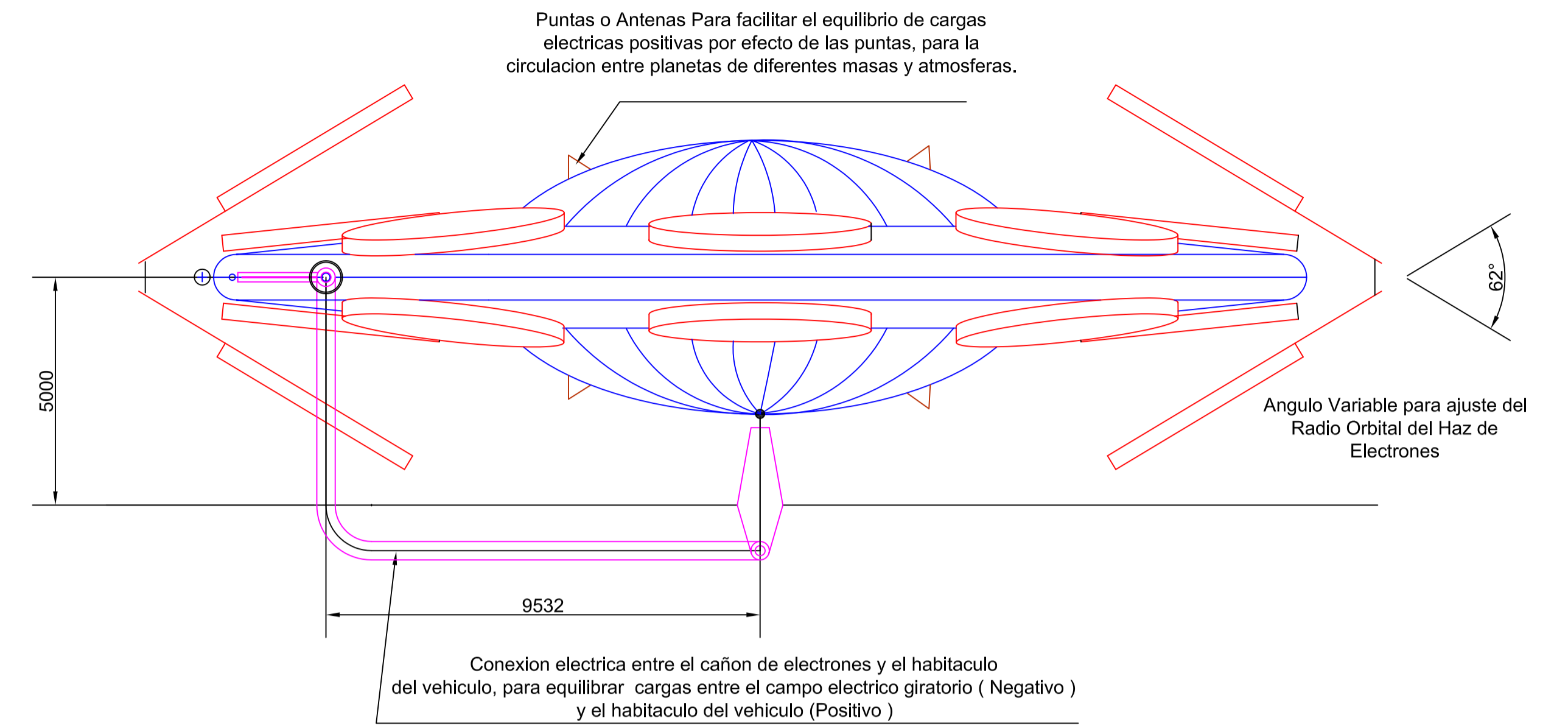
Vista N° 2
Detalle Del Sistema de Sellado y Conexion
Del Cañon a la Estructura del Vehiculo



Vista N° 1
Vista Superior Sistema De Carga
Cañon Acelerador De Electrones



Vista N° 3
Vista De Frente Sistema De Carga



Bomba de Vacio 2 Etapas.
Caudal de Desplazamiento 330 m3/hs.
Potencia en el eje 20/25 HP - 1500 RPM
Vacío máximo a 20°C - presión residual 25 mm.Hg.
Consumo medio agua sistema de sellos 32 Lts/min.

Las Bobinas Planas utilizadas para curvar el haz de electrones, pueden retirarse al igual que el Cañon Acelerador una vez finalizada la carga del vehiculo - Carga electrica 3.000 Amp/Tn - El amperaje esta relacionado al numero de veces que los electrones tradan en cumplir un ciclo alrededor del cinturon ecuatorial.
La unidad de Amp/Tn se toma a los efectos de tener la unidad de medicion necesaria para lograr la desgravitacion de un peso dado.

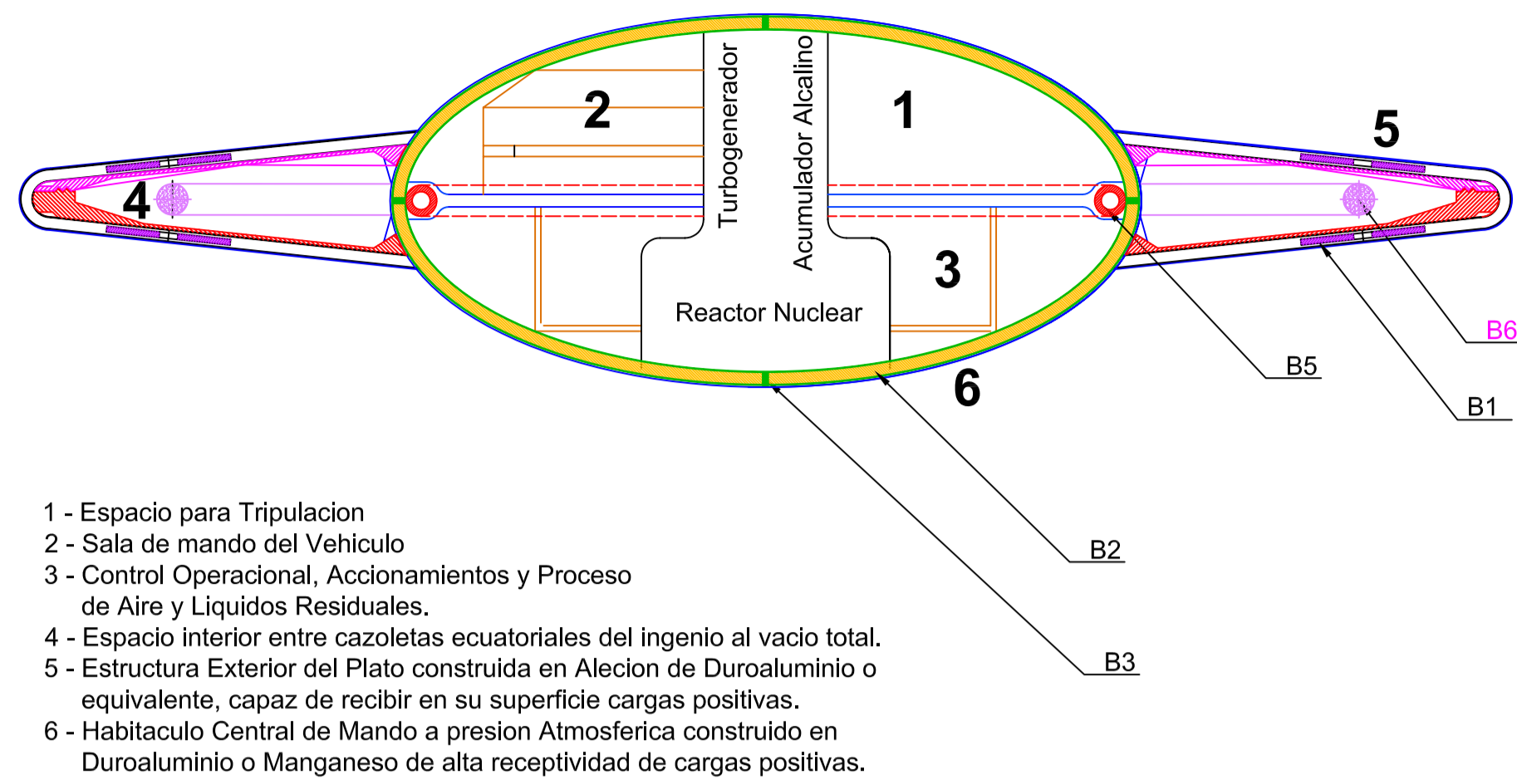
Bobinas Planas para Guiar al flujo de electrones en una Orbita Circular sobre el circulo ecuatorial del habitaculo.
Intensidad magnetica del campo 4.000 Gauss.

Instalacion Maestra de Carga del campo Electrico Fija (Externa al Ingenio).
POTENCIA DEL CAMPO ELECTRICO GIRATORIO 60.000.000 KW
⊕ ⊖ POLARIDAD DE LA TENSION ELECTRICA APLICADA

<p>SERVICIOS DE INGENIERIA Asesoramiento Integral Para la Industria JULIAN QUINTANA 459 Chascomus - Pcia. De Bs.As Republica Argentina Tel: fax : 02241 - 422383 Celular : 02229-124110922</p>				<p>Motor Magno Gravitodinamico Dispositivo De Carga Del Ingenio</p> <p>ESQUEMA FUNCIONAL Y DE DISTRIBUCION</p>			
Edic.	Modificacion	Firma	Fecha	2004	Firma	Fecha	
				Proyecto	G.C.	05/10	
				Reviso			
				Escala :			
				1 : 100			
Email: serving@infovia.com.ar				AP-100-100-103			

ASPECTO CONSTRUCTIVO GRAL.

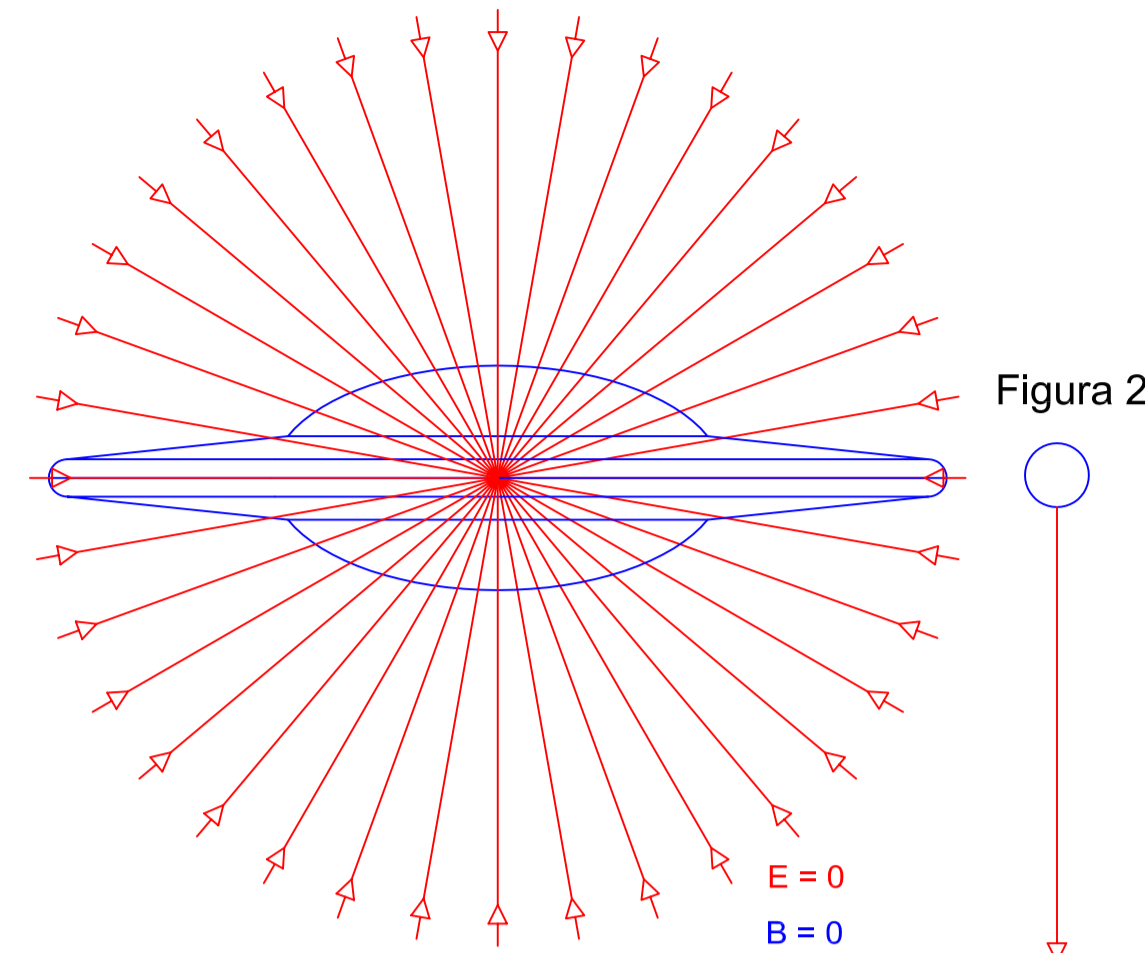
Figura 1



- 1 - Espacio para Tripulación
- 2 - Sala de mando del Vehículo
- 3 - Control Operacional, Accionamientos y Proceso de Aire y Líquidos Residuales.
- 4 - Espacio interior entre cazoletas ecuatoriales del ingenio al vacío total.
- 5 - Estructura Exterior del Plato construida en Aleación de Duroaluminio o equivalente, capaz de recibir en su superficie cargas positivas.
- 6 - Habitáculo Central de Mando a presión Atmosférica construido en Duroaluminio o Manganeseo de alta receptividad de cargas positivas.

EL INGENIO ES ATRAIDO HACIA LA SUPERFICIE POR LA FUERZA DE LA GRAVEDAD

INGENIO SIN CAMPO ELECTRICO GIRATORIO
CAMPO GRAVITATORIO DEL INGENIO CONVERGENTE

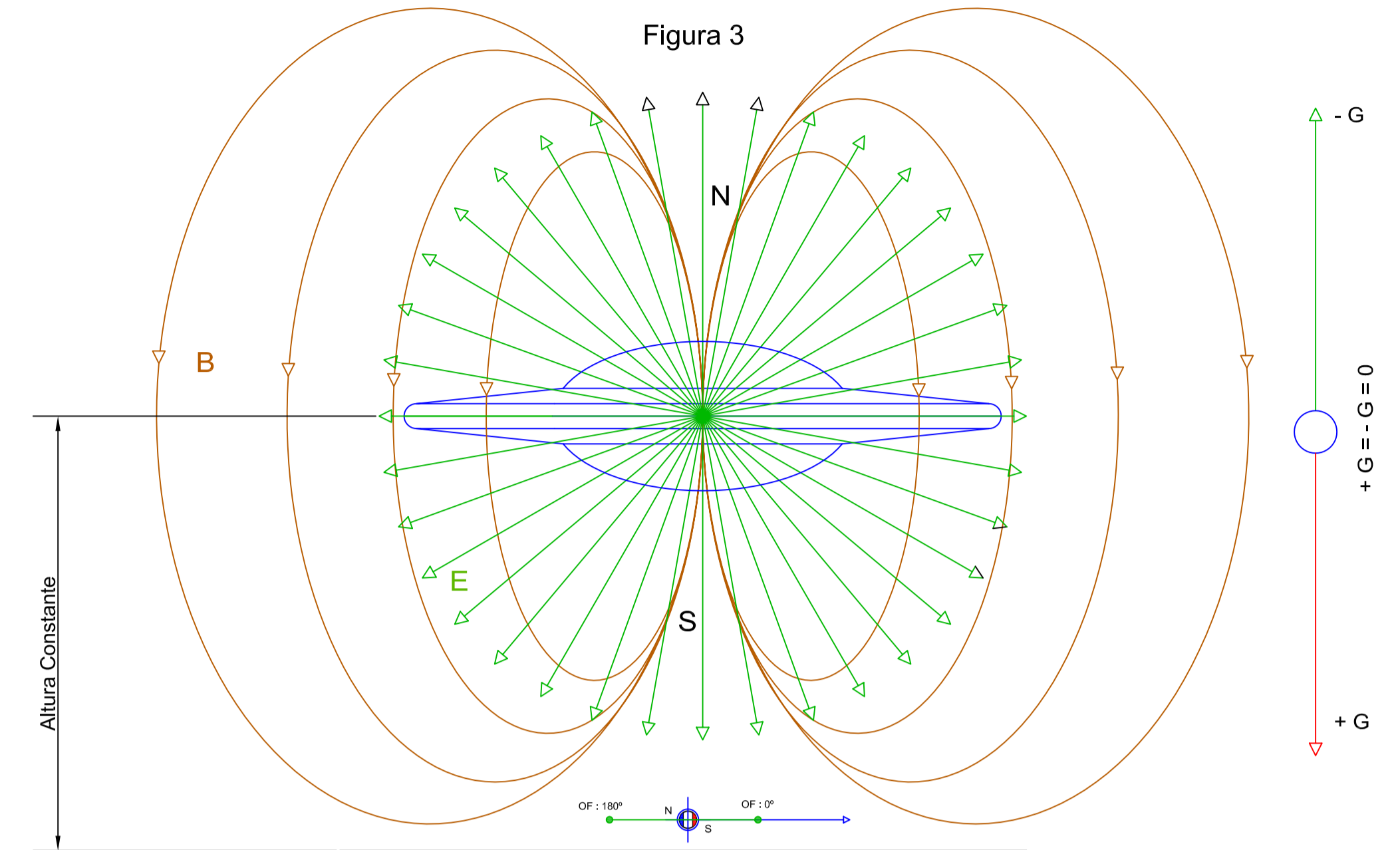


SUPERFICIE TERRESTRE - CAMPO GRAVITATORIO CONVERGENTE

EL INGENIO QUEDA LIBRE DE LA ATRACCION DE LA GRAVEDAD

INGENIO CON CAMPO ELECTRICO GIRATORIO
CAMPO GRAVITATORIO DEL INGENIO DIVERGENTE

Campo Magnetico generado por el campo electrico giratorio de muy alta intensidad envolvente.
Campo Electrico Radial Divergente de Alta Energía



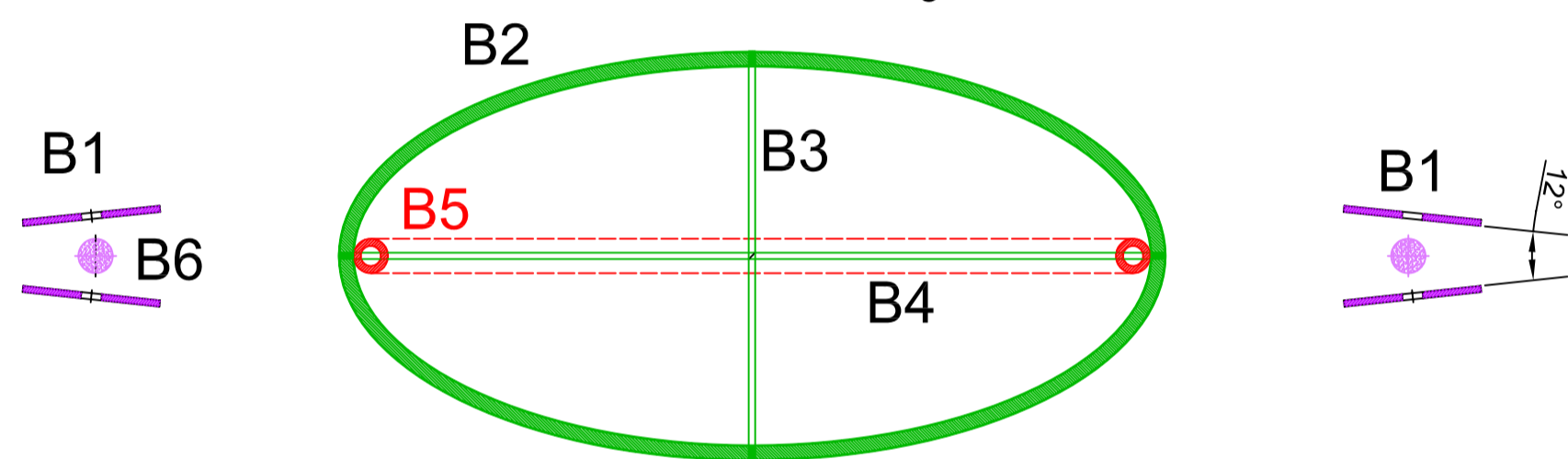
SUPERFICIE TERRESTRE - CAMPO GRAVITATORIO CONVERGENTE

Orientación del Vector de Fuerza para tener una posición estática a una altura constante con baja luminosidad exterior

La orientación inversa produciría el mismo efecto con máxima luminosidad

DIAGRAMA DE DISPOSICION DE BOBINAS CON RESPECTO AL CAMPO ELECTRICO PROPULSION POR EFECTO MAGNO

Figura 6



FUNCIONES DE CADA BOBINA MAGNETICA

B1 - Bobinas Planas Control de Spin de Electrones y Orientación Magnética.

B1 - Control de Impulso a altas velocidades.

B2 - Bobina Plana Sobre el Paralelo Longitudinal del ingenio.

B3 - Bobina Plana Sobre el Paralelo Transversal del ingenio.

B4 - Bobina Plana sobre el Ecuador del ingenio.

B2 - B3 - B4 - Control de Impulso a Bajas Velocidades.

B5 - Bobina Toroidal sobre el ecuador control de rotación sobre su eje.

B5 + B2 - B3 - B4 - Control de Impulso a muy muy Baja Velocidad.

B6 - Campo Electrico Giratorio.
El Campo Electrico Giratorio es el campo encargado de la reducción total del peso del Ingenio - Densidad energética 3.000 Amp./Tn, el amperaje está definido por el número de veces que el electrón completa un ciclo en la Órbita alrededor del habitáculo del ingenio, a una velocidad de 285.000 / 295.000 Km/seg.

Figura 4

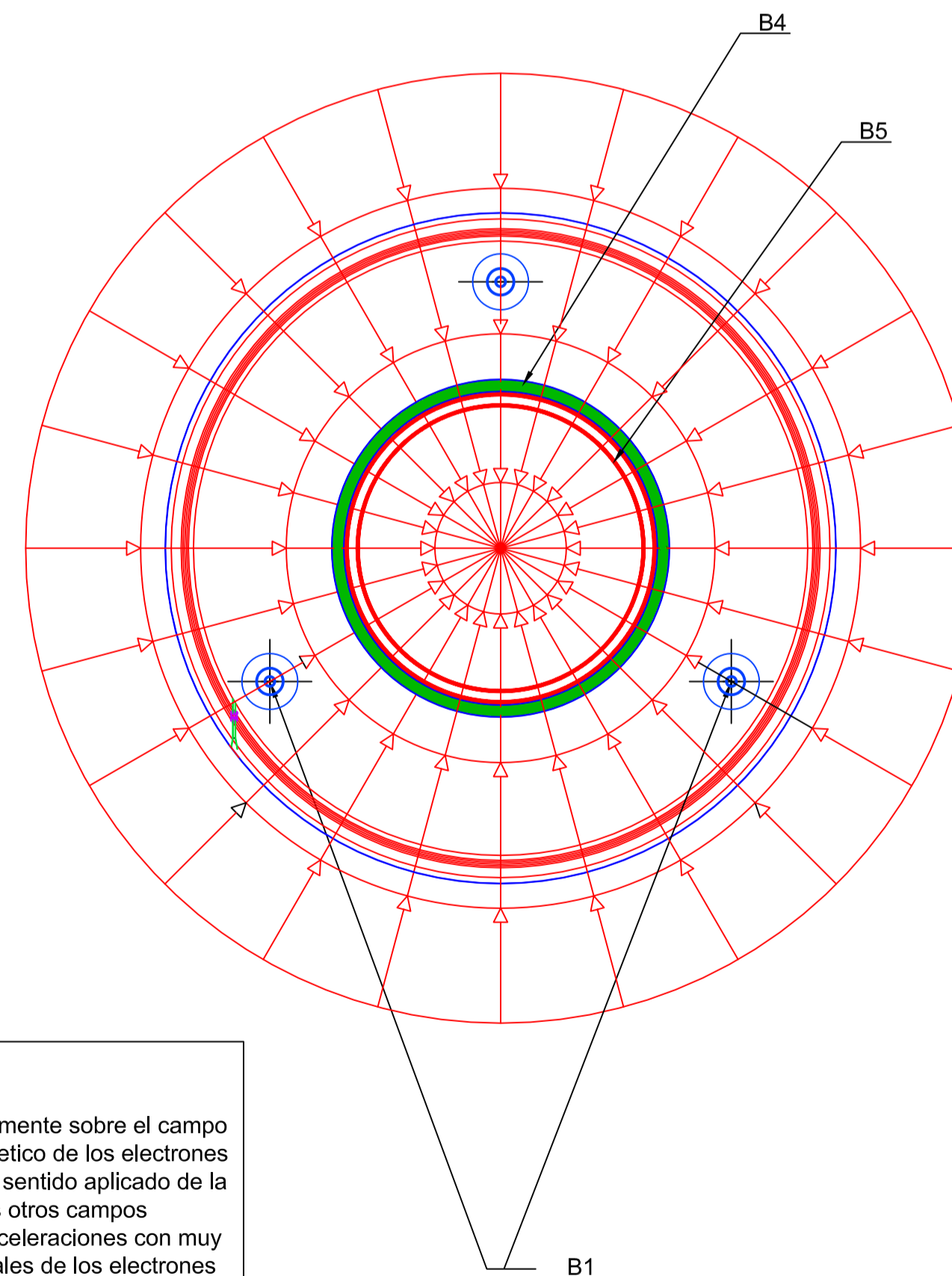


Figura 5

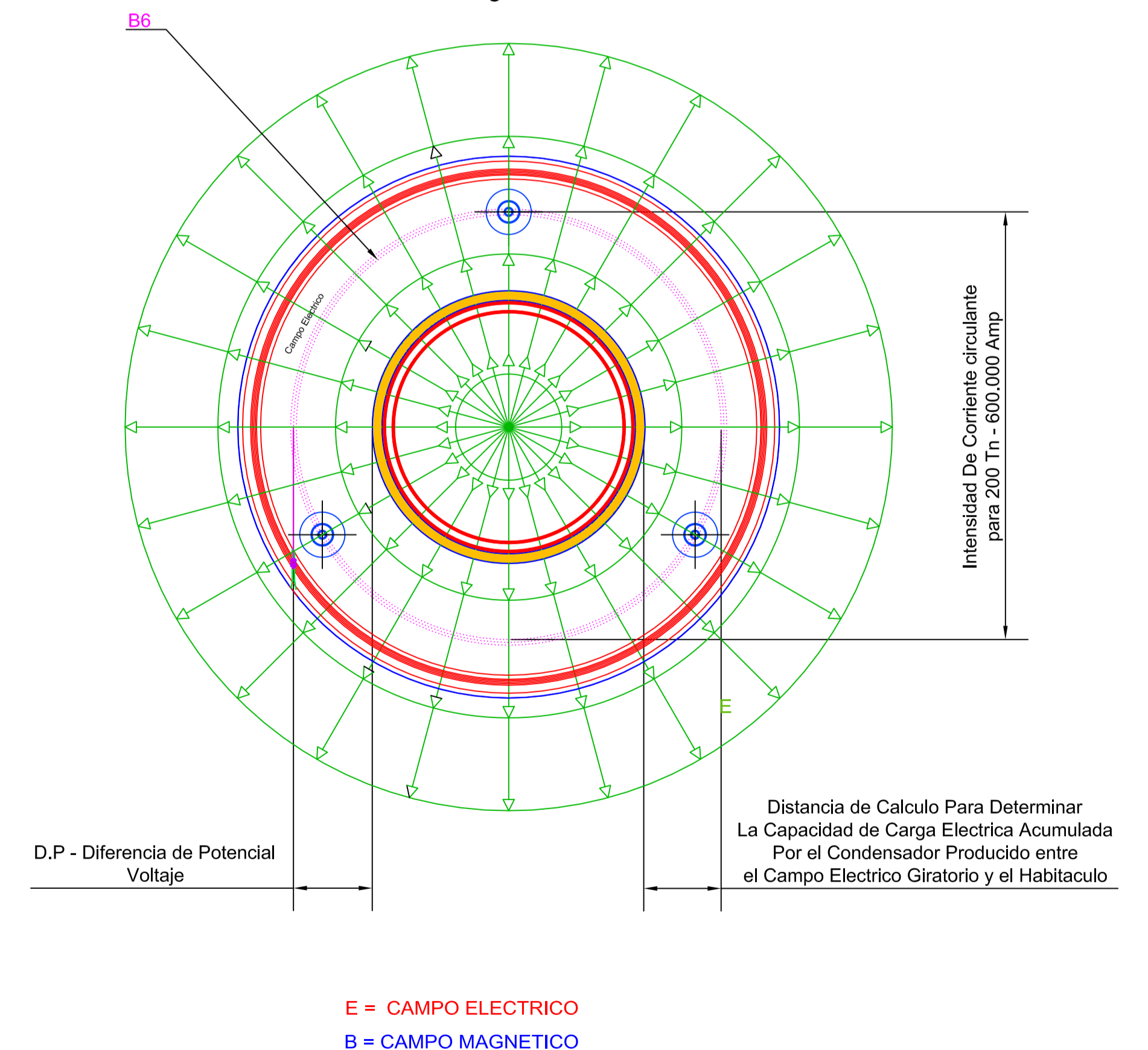


Figura 7

Disposición Imaginaria del Campo Magnético y eléctrico en el Electrón

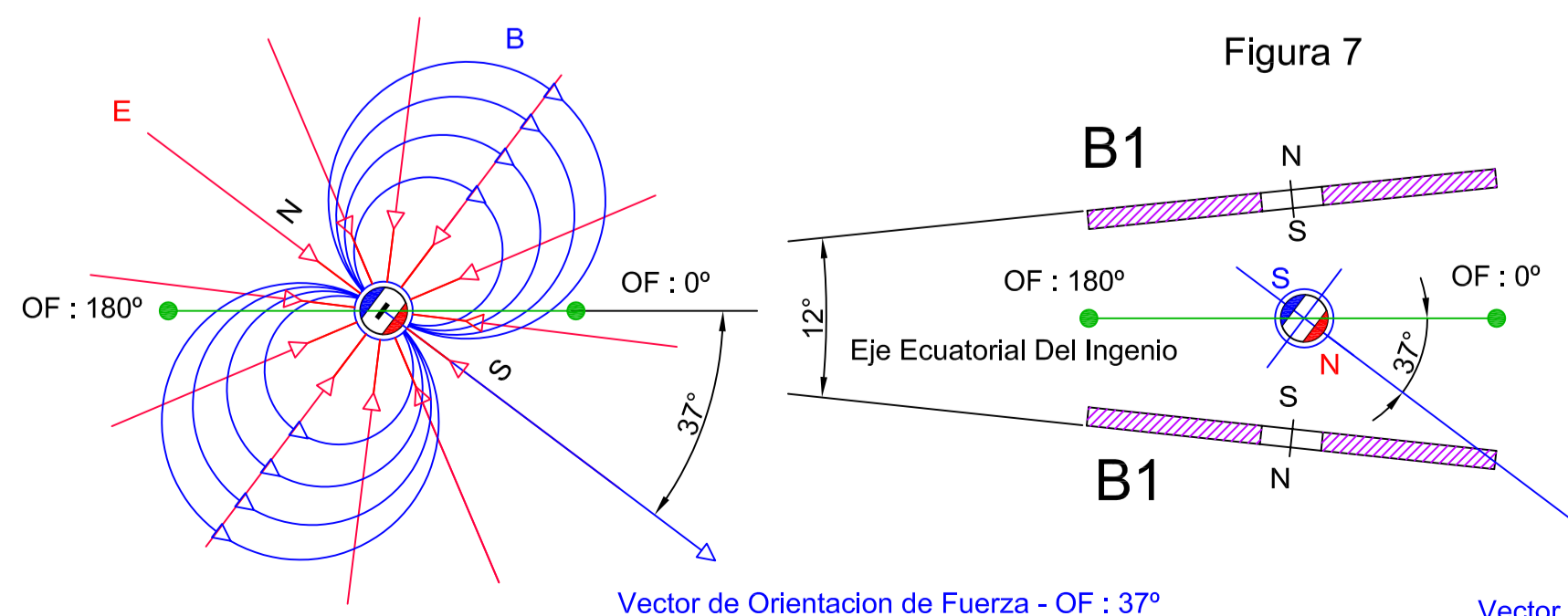


Figura 7

B1 - Bobinas Planas - Función Principal.
La función principal de las bobinas planas que actúan directamente sobre el campo eléctrico giratorio es controlar la orientación del campo magnético de los electrones que definen la orientación y dirección del campo y con ello el sentido aplicado de la fuerza, este redireccionamiento de fuerzas con los otros campos generados por las otras bobinas permiten imprimir grandes aceleraciones con muy baja energía, ya que una vez orientados los campos individuales de los electrones estos interactúan con todo lo que lo rodea, siendo necesario muy bajas cantidades de energía para cambiar la posición relativa del direccionamiento como si fuese una brújula.
El control de cada Bobina Plana puede ser en forma individual o en conjunto, en función del grado y precisión en la orientación del campo magnético de los electrones y por definición la Fuerza de Empuje Resultante.

SERVICIOS DE INGENIERIA Asesoramiento Integral Para la Industria JULIAN QUINTANA 459 Chascomús - Pcia. De Bs.As República Argentina Tel: Fax : 02241 - 422383 Cel: 02206-6531992				Motor Magno Gravitodinámico Control De Maniobras ANTEPROYECTO GRAL. Y DIAGRAMAS EXPLICATIVOS			
Edic.	Modificación	Firma	Fecha	2004	Firma	Fecha	
				Proyecto	G.C.	05/10	
				Reviso			
				Escala:	SIE		
Email: serving@infovia.com.ar				AP-100-100-101			