

JUSTICE PUBLICATIONS

- The Imprint of Justice International - Geneva -
www.justice-publications.com

This page and its contents are Copyright - © - Justice Publications - 2005

Primero, podréis esperar una disculpa por la intrusión de tal cacharro crudo y simple en un mundo acostumbrado a pensar sólo de soluciones de 'alta tecnología' a todas las cosas. Pero ¿una disculpa a quienes tan tercamente aceptan tal tiranía política-comercial cruda y simple que disfrazarse como democracia hoy en todo el mundo? Quizás no.

¿Y alta tecnología? Este mecanismo debería haber sido inventado hace veinte mil años por nuestros antepasados distantes, pero la Oficina de Patentes lo reconoce como 'nuevo', así 'nuevo' es. El aparato no es nano-cualquier cosa, sino todo lo contrario. Más bien que meramente de la escala de agricultura, como veréis es de dimensión marina y de ámbito global. Sin embargo, cuanto más brutal y enorme es, lo más beneficioso a nosotros y a toda la vida del planeta. Así, en vez de buscar cualquier elegancia tecnológica, mirad y apreciad lo para que lo es y para lo que supondrá para nosotros todos.

La invención suministra una manera barata y simple a) para propulsar a los barcos y b) para producir potencia giratoria para la generación eléctrica en cantidades masivas, en ambos casos totalmente sin combustión, sin reacción química y sin polución. Entonces ¿quien necesita la potencia nuclear o de petróleo? Ciertamente no el planeta.

El reconocimiento de la Oficina de Patentes como 'nuevo' y de su 'aplicabilidad industrial', y también que es Copyright, todos significa que, con el permiso del inventor, todo el mundo puede hacerlo sin miedo de infringir cualquier 'ley de patentes' o los 'derechos' de alguien. Hay unas pocas estipulaciones al fin de la descripción que sigue, las cuales establecen como debería ser hecho para que sus beneficios vayan donde pertenecen - al planeta y sus habitantes, más bien que dentro de unos pocos bolsillos ya gruesamente demasiado hinchados.

MOTOR DE GRAVEDAD E INERCIA

Copyright © Justice Publications - 2004

Keywords: masa , cardanes , trinquetes , gravedad , inercia , energía gratis , generación eléctrica

Una masa pasiva pesada, soportada por cardanes, o en un tanque o contenedor o en una plataforma soportada de esta forma, está estable con respecto a un vehículo que se balancee y cabecea como puede ser un buque. Mediante el empleo de cadenas lazadas y cadenas lazadas en cruz y pares de trinquetes, o mediante una engranaje, la energía latente entre la masa estática y la masa en movimiento del vehículo puede convertirse y transmitirse para aumentar la potencia de los motores principales y así ahorrar combustible, y facilitar propulsión y energía alternativa tanto en el caso de avería en el motor principal convencional o cuando los combustibles fósiles ya no existan.

De este modo también puede suministrar potencia al infinito sin la necesidad de combustión, así aliviando la polución y calentamiento del planeta actual.

Motor de Gravedad e Inercia

Los buques, que se balancean y cabecean en respuesta a las olas con las que se encuentran, o a las olas que les afectan, o los vehículo que se desplazan irregularmente por una carretera, experimentarían cambios en su fuerza. Hasta ahora esta energía derivada de movimientos inevitables no se destinaba a ningún fin útil, pero ahora puede convertirse para ser empleada para propulsar el buque o el vehículo.

El movimiento relativo de dos masas contrapuestas que actúan una en oposición a la otra, puede ser utilizado para producir energía en una cantidad relativa a la cantidad de las masas opuestas.

Esta solicitud de patente propone el empleo de algunos métodos mediante los cuales dicha energía, con especial referencia a los buques, puede ser empleada y adaptada para aumentar la potencia de los motores principales de la embarcación y, por lo tanto, ahorrar combustible. Cuando los motores principales convencionales de la embarcación no estén produciendo energía, este método provee la energía que permite el gobierno del buque y su propulsión.

El mismo mecanismo simple puede ser usado para producir energía limpia en cantidades enormes como alternativa a usar combustibles fósiles o nuclear.

Preámbulo

La principal intención de este invento, para el que se solicita esta patente, es la propulsión de embarcaciones y, por consiguiente el ahorro de combustible, con beneficios en ahorrar los recursos del planeta y aliviar los efectos nocivos de su desperdicio derrochador en pro de la ganancia financiera.

Una patente previa de hace setenta siete años, GB297720 - 20/09/1928, era para un dispositivo similar en algunos aspectos generales pero específicamente para la generación de la energía eléctrica y para iluminar una boya, y debía ser montado dentro de una boya. En cambio, el invento independiente actual es específicamente para la propulsión de embarcaciones y para el transporte de las cargas que llevan, y el aparato no se monta en una boya sino en un casco en alta mar, especialmente diseñado para balancearse y propulsarse en respuesta al movimiento de las olas del mar que se encuentran a su alrededor. La potencia giratoria también puede ser usada para la generación de energía eléctrica u otra.

La patente 1928 previó el uso de un péndulo colgante; la presente solicitud es para una masa soportada sobre cardanes. La patente anterior proponía engranajes y trinquetes, la presente solicitud utiliza cadenas

lazadas y lazadas en cruz o alternativamente utiliza una única engranaje auxiliar y una rueda dentada sobre el eje de propulsión. Así que el propósito básico de la propulsión y la rotación en vez de la electricidad es diferente y los aparatos propuestos aquí, en la presente solicitud, son más simples y los órdenes de magnitud mayores.

Se desconoce lo que ocurrió con el potencial de la solicitud anterior, pero es obvio que no está en uso en la actualidad para los fines pretendidos en la presente solicitud, que ha sido concebida para transportar grandes cargas por el mundo por mar. Su capacidad secundaria incidental de generar electricidad se obtendría por mecanismos más sencillos y diferentes, más flexiblemente; sería móvil y mucho más amplio.

Descripción

Un bloque con la forma apropiada, un peso o un contenedor cargado, soportado sobre cardanes a través de su parte superior, permanece en pie verticalmente. Si se provoca que el barco que soporta dicho bloque, peso o contenedor, se incline con respecto al eje de soporte, el bloque, peso o contenedor todavía tenderá a permanecer más o menos verticalmente, debido al efecto de gravedad.

Las variaciones constantes en la actitud de inclinación del barco, como en el caso de un barco que se balancea lateralmente y cabecea de popa a proa, harán que el bloque, masa o contenedor todavía continúe permaneciendo en vertical, produciéndose, por tanto, una considerable momento utilizable entre la masa estática y el casco o el vehículo en movimiento. Hasta el punto de igualdad entre a) la masa del casco y b) la de sus contenidos estáticos, cuanto más pesado sea el peso de la masa, mayor será la energía potencial derivada entre el casco y la masa.

Esta fuerza puede ser extraída como rotación de fuerza considerable por medio de capturar y convertir la rotación parcial de la masa en cada

dirección (figs. 6 - 9), o alternativamente en ambos ejes horizontales de popa a proa como en la configuración de las figs. 2 y 3, y de babor y estribor como en la configuración de las figs. 4 y 5.

Desde la masa montada sobre cardanes, la energía puede ser extraída a través de un brazo fijado verticalmente o de otra manera a través de la masa (fig 12), o a través de pares de ruedas dentadas, fijadas o de otra manera, montadas sobre los ejes de los cardanes en A y/o B (figs. 6, 8 y 9) o centralmente en cada sección de la masa. Desde cada extremo del brazo, o desde cada rueda, una cadena lazada (fig. 6) o lazada en cruz (fig. 7) con una interconexión con cable y barra ajustable por longitud, transfiere la energía del momento a las ruedas adecuadamente montadas con trinquetes sobre un eje de propulsión (8 y 9), y cada rueda extrae la rotación por un trinquete colocado en la dirección apropiada. Pueden utilizarse barras de empujar y tirar entre el brazo y el eje, pero las cadenas son más flexibles, tan simples y tan cómodas.

Alternativamente, cada rueda única, dentada y fijada, montadas a intervalos a lo largo de la masa, transfiere la energía a los pares de ruedas montadas con trinquetes, cada a través de a) una cadena lazada (fig. 6) y b) una cadena lazada en cruz (fig. 7). El eje de propulsión rota unidireccionalmente para recibir la energía a través de las ruedas separadamente montadas con trinquetes, cada una recibiendo la rotación unidireccional a través de la cadena apropiadamente lazada o lazada en cruz (como en figs. 6 - 9 y 19).

En el caso del uso de los engranajes, cada rueda dentada individual, montada a intervalos a lo largo la longitud de la masa, o en los ejes de los cardanes, impartiría energía a una rueda dentada y montada con trinquetes montada en un eje de propulsión sobre la masa oscilante, y en la oscilación contraria también a un engranaje único al lado del eje de propulsión, el engranaje llevando un trinquete para facilitar el eje de propulsión con la

dirección apropiada; así que, otra vez, se produce una rotación unidireccional utilizable.

Para simplificar y resumir, el barco rota de un lado a otro con respecto a la masa estática. La energía implícita en el barco que se balancea activamente (o en el vehículo que se mueve) se comunica a través del bloque masa o contenedor pasivos soportados por cardanes, hasta los puntos de recepción fijados relativos al casco del barco. Allí, por medio de trinquetes que operan en conjunción con una cadena lazada y una cadena lazada en cruz, barras de empujar y tirar, o un engranaje (figs. 6 - 14 y 19), las poderosas fuerzas generadas por las posiciones relativas continuamente en cambio pueden ser extraídas y transferidas para el propósito de propulsión o rotación propulsora para su uso alternativo.

Puede insertarse un sistema de gobierno para regular que el producto esté en sincronía con el movimiento de la embarcación, para obtener así la máxima energía. Puede insertarse caja de cambios automática para modificar y regular la potencia rotativa recibida, y un volante o artículo similar para almacenar y para suministrar suavemente la energía, que puede ser utilizada mediante la solicitud física directa o con la intervención de la generación eléctrica. La masa de dicho volante también ayuda a masa opuesta del casco.

La energía se recoge preferiblemente mediante la rotación, pero también puede recibirse por la presión del contacto directo con las masas relativamente en movimiento.

El peso o la masa pueden ser de cualquier material apropiado, como de metal o de cemento reforzado con acero, cuanto mayor sea su densidad, menor será la masa y el espacio que ocupe.

Un contenedor con una estructura integral de soportes rígidos, instalado de este modo, puede estar lleno de líquido o del material transportado para obtener dicha masa.

Por lo tanto, los tanques de combustible, de agua o de lastre de la embarcación también pueden ser montados, para cumplir esta función accesoria.

Alternativamente, puede utilizarse una plataforma o plataformas, instaladas o sobre cardanes (fig. 15), o sobre un fulcro (17) o un pivote (16), sobre las que también se puede transportar las mencionadas estructuras y parte de la carga, de modo que la masa de la carga por sí misma también provee de fuerza motriz a la embarcación.

Idealmente los tanques de lastre de la embarcación serán diseñados para ser sostenidos sobre cardanes (fig. 18) o encima de plataformas (16) con el propósito de que pueden mecerse de un lado al otro e inclinarse hacia proa y hacia popa. Este movimiento es fácilmente captado y cambiado en rotación, ya debajo de la estructura del contenedor directamente en una eje de propulsión, ya encima o al lado (10 y 14), para ser pasado a la propulsión del eje de popa o para cualquier otro uso.

En cualquiera de los dos casos, si los tanques de lastre están en compartimentos distintos, el eje de propulsión también puede estar en secciones, tales secciones se unirán o separarán en su rotación como sea necesario, otra vez por medio de trinquetes.

Alternativamente, la masa, en una pieza o en secciones soportada por los cardanes a proa a popa y al costado puede recibir la energía de los dos ejes principales de la embarcación o del vehículo, o podrá soportarse libremente por cardanes para tomar la energía del cambio de movimiento en cualquier dirección (fig. 12).

El tamaño, la fuerza y estructura de cada embarcación o vehículo bien puede prescribir si es más apropiado el peso soportado por cardanes, la plataforma, el tanque o cualquiera de sus variantes, y en qué forma debe estar la estructura.

Esto tiene una aplicación concreta en el aumento de la potencia de los motores principales de la embarcación, que resulta en un consumo reducido de combustible, o, especialmente en condiciones de movimiento enérgico para permitir la maniobra, y para control cuándo los motores principales no están en marcha.

El motor podrá estar equipado con un freno y cerrarse con llave para restringir o evitar que se mueva cuando ello no es necesario. También puede dotarse de un sistema de control para impedir o explotar cualquier tendencia del peso a oscilar de manera incontrolable. Un sistema de gobierno de puesta a punto automático puede también tener un efecto multiplicador cuando el balanceo es por lo demás demasiado leve para ser usado, para que dicha potencia auxiliar pueda ser utilizada de forma intermitente. El mecanismo también tenderá a estabilizar la embarcación.

Aunque los porcentajes de potencia obtenidos - dependiendo del tamaño de la masa utilizada - podrían ser aparentemente inferiores en comparación con los de los motores principales, incluso en un nivel pequeño durante un período de tiempo el ahorro de combustible será considerable. Incluso una embarcación comparativamente pequeña usa diez toneladas de combustible por día, así que un ahorro del diez o el veinte por ciento significaría un ahorro anual notable. Otras veces, como en el caso de una avería del motor, el motor de gravedad podría ser la única fuente de potencia disponible. Y efectivamente una masa suficiente suministrará tanta potencia como los motores convencionales que ahora se utilizan, o más.

Este motor pasivo no usa combustible, sino que es accionado por los cambios en la actitud física de la embarcación, el vehículo o el artículo que contiene tal dispositivo, que convierte por lo tanto la energía solar a través del viento, las olas y el movimiento en potencia utilizable. Esto también ofrecerá un método alternativo aceptable de propulsión cuando los combustibles fósiles ya no existan, siendo la energía limpia, de suministro gratuito e inagotable y no contaminante; y el mismo mecanismo simple

seguirá produciendo potencia durante un millón de años, requiriendo solamente el mantenimiento básico, como la lubricación, el ajuste de cadenas o la renovación ocasional del trinquete o de la cadena.

No puede ignorarse ni negarse la capacidad del mecanismo del presente invento para producir energía eléctrica, como mencionado en la solicitud inicial. Sin embargo, aunque éste es accesorio a su propósito de transporte, es de importancia masiva. En este papel es previsto que para el potencial máximo el casco en movimiento total y la masa estática total serían más o menos iguales en peso. Dicho casco, con un mecanismo idéntico al concebido para la propulsión y un generador a bordo, podía transportarse a áreas devastadas por la guerra o por otros desastres más naturales. Una línea puesta en tierra podría devolver inmediatamente el suministro eléctrico y sus beneficios a una nación devastada. Tal generador podía incluirse como parte de la masa pasiva, pero es más sencillo si está integrado para formar parte de la masa contrapuesta del casco.

Se prevé que esta potencia accesoria a la propulsión podía ser usada de otro modo, pero en cantidades inmensas, para obviar el desperdicio derrochador actual de lubricantes y combustibles fósiles. Cien kilómetros cuadrados de estos hipopótamos, especialmente diseñados para balancear y contener masas con peso suficiente, revolcándose en líneas a lo largo de las marejadas y oleaje entrantes en condiciones normales de mar, pueden producir indefinidamente electricidad limpia suficiente para toda Europa, y eliminar gran parte de la causa de la contaminación ambiental y del calentamiento del planeta. El exceso de potencia producido por climas ventosos puede emplearse para bombear el agua dulce de los ríos de regreso encima de los diques tanto a efectos de irrigación como para obtener potencia hidroeléctrica limpia para cuando las condiciones de mar estén inusualmente en calma.

Para la producción de potencia aparte de la propulsión, el casco sería mucho más grande, y sería especialmente diseñado para cabecear y

balancearse, y la masa sería mucho más grande, pero el mecanismo es el mismo que el empleado para la propulsión. 100,000 toneladas de diferencia en la reacción entre cada casco y masa en las condiciones normales de mar medias tienen, teóricamente, un potencial de producir 300 megavatios de electricidad, y mientras un generador a bordo puede proporcionar energía móvil o de emergencia a una área en tierra, se considera que es mejor trasladar el poder motriz a tierra desde cada casco en la forma de la rotación, por medio de cables, varillas o tubos que giran, a generadores construidos en tierra firme. Con el panorama del aumento del nivel del mar por el calentamiento del planeta debido al uso excesivo de combustibles fósiles, estas centrales de energía se ubicarían en lugares más bien altos. En todo caso, idealmente estos cascos se revuelcan en líneas a lo largo de las marejadas y oleaje entrantes, cada unidad alimentando sus componente de energía rotativa a través de una entrada en cables o varillas de mayor rotación. Alternativamente, transmitir la fuerza a tierra, los flujos en cada dirección del medio líquido pueden ser bombeados por medio de impulsores de doble sentido a través de tubos concéntricos, con un impulsor de doble sentido que introduzca la potencia por el extremo más próximo, y un impulsor de doble sentido para extraer la fuerza por el extremo más alejado.

En base a su potencial, en teoría, cien kilómetros cuadrados en condiciones normales de mar producirían indefinidamente 1.500.000 de megavatios de electricidad no contaminante, cuyo único coste es el de su construcción - probablemente de hormigón en masa y relleno de roca- y de allí en adelante el mantenimiento del sencillo aparato.

Se reitera que este motor pasivo no usa combustible, sino que se acciona por los cambios en la actitud física de la embarcación o del vehículo que contiene tal dispositivo que, por lo tanto, convierte la energía solar a través del viento, las olas y el movimiento en potencia utilizable. Se tratará por tanto de potencia limpia, de suministro gratuito e inagotable, no contaminante y sin pérdidas de calor por combustión innecesaria.

De este modo, por lo que se refiere a la generación de energía, la energía solar limpia y gratuita, que se obtiene del viento, es recogida de las olas para el beneficio del planeta. En vista de esto, seguramente la función de la aplicación política debe ser buscar las razones que aseguren la innovación y protejan su uso práctico por el bien de todos, en lugar de prohibir sus beneficios en pro de esos pocos que tratan solamente de sacar provecho económico de su restricción .

Sobre una base mucho más limitada, dicho motor inercial de gravedad puede suministrar energía para refrigerar unidades etc. en vehículos de transporte, o incluso puede refrescar las mochilas para transeúntes o pasajeros en climas calurosos.

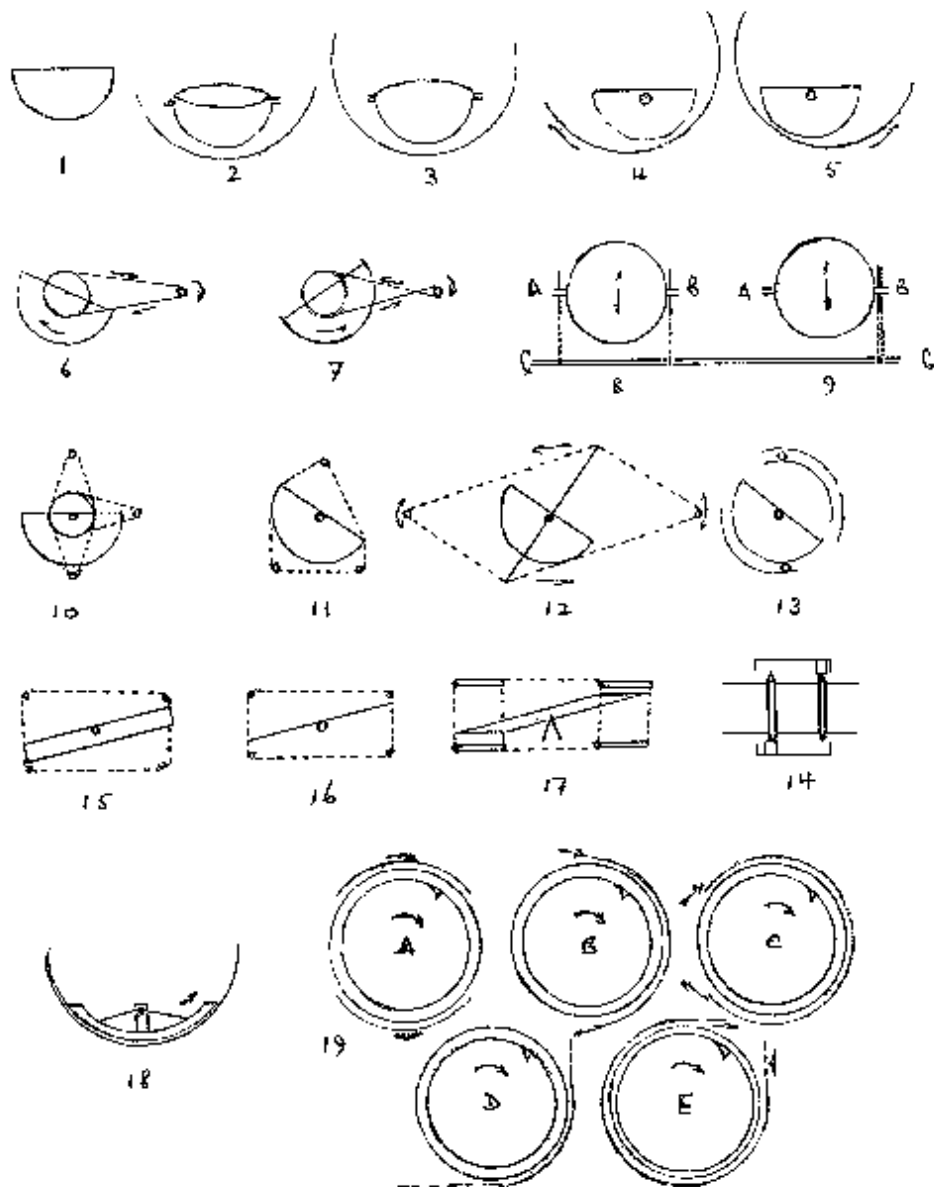
REIVINDICACIONES

1. Una masa pesada soportada sobre cardanes (como en las figs. 2-5, 8 - 14, y 18) dentro del casco de una embarcación marino, utilizada para suministrar propulsión al barco, capturando el movimiento relativo entre la masa estable y el casco que se balancea y cabecea a su alrededor y lo convierte en rotación. Ello se caracteriza por la utilización de una cadena lazada (fig. 6) y una cadena de lazada en cruz (fig. 7), con inserciones de cable y barra de longitud ajustable entre las secciones de la cadena sobre las ruedas dentadas, para transferir el momento multi-direccional de la masa de las ruedas dentadas, fijas con respecto a la masa que se mueve, a las ruedas dentadas sobre los ejes de propulsión fijos con respecto al casco, para impartirles una rotación propulsora uni-direccional y de este modo propulsar la embarcación.
2. Una estructura como en la Reivindicación 1, pero caracterizada por el uso de un brazo a través de la masa (fig. 12) para transferir el momento de la masa en cada dirección o multi-direccional, a través de cadenas como en Reivindicación 1, para impartir rotación propulsora uni-direccional a los ejes de propulsión en una posición fija con respecto al casco.

3. Una estructura como en las Reivindicaciones 1 y 2, pero caracterizada por usar una o más palas rígidas de empujar y tirar en lugar de la cadena para transferir el momento de cada dirección para impartir rotación propulsora uni-direccional a los ejes de propulsión en una posición fija con respecto al casco.
4. Una estructura como en la Reivindicación 1, pero caracterizada por usar de un engranaje para transferir un componente del momento de la masa en cada dirección para impartir rotación propulsora uni-direccional a los ejes de propulsión en una posición fija con respecto al casco.
5. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar, como masa, un tanque o contenedor cargado, soportado por cardanes.
6. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar, como masa, una plataforma cargada, soportada sobre cardanes (15) o sobre un eje o punto (figs. 16 y 17).
7. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar los medios descritos en cualquier de las previas Reivindicaciones 1 - 6 y usar un cable que gira para comunicar la potencia propulsora para su uso en tierra o en cualquier otro lugar.
8. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar los medios descritos en cualquier de las previas Reivindicaciones 1 - 6 y usar una barra flexible que gira para comunicar la potencia propulsora que gira para su uso en tierra o en cualquier otro lugar.
9. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar los medios descritos en las previas Reivindicaciones 1 - 6 y usar impulsores de dos direcciones y flujos de dos direcciones a través de tubos concéntricos para comunicar la potencia propulsora para su uso en tierra o en cualquier otro lugar.

10. Una estructura como en la Reivindicación 1, caracterizada por usar los medios descritos en las previas Reivindicaciones 1 - 6 y usar un generador abordo como parte de la masa en movimiento, con ello su momento propio suministra rotación a si mismo para la producción de energía eléctrica.

Dibujos



Lista de dibujos

1. Una masa, de cualquier forma, cuanto más pesada mejor hasta un límite.
2. La masa en configuración de cardanes, proa abajo.
3. Idem, proa arriba.
4. La masa en configuración de cardanes, lado babor abajo.
5. Idem, costado estribor abajo.
6. La masa inclinada con respecto al casco, con potencia transferida al eje.
7. Idem, en oscilación contraria.
8. La masa vista desde arriba, con transferencia desde una rueda en cada cardan.
9. Idem, con transferencia desde ambas direcciones.
10. Muestra la transferencia a puntos varios - Ver en conjunción con fig. 19.
11. Muestra los puntos de transferencia alternativos - Ver también fig. 19.
12. Muestra la masa colgando libremente de cardanes, con transferencia alternativa.
13. Muestra la transferencia al eje sobre o debajo de trinquetes dentados, como en 14.
14. Detalle del eje de propulsión con sus ruedas de trinquetes aceptando potencia.
15. Plataforma soportada por cardanes, para carga como masa.
16. Idem, sobre eje para dar transferencia o de popa a proa o al costado.
17. Idem, sobre un punto, para dar transferencia de popa a proa y/o al costado.
18. Mostrando como los tanques del lastre idealmente pueden suministrar energía.
19. Configuraciones, mostrando que la transferencia de todas direcciones resulta en rotación uni-direccional.

Resumen

Una masa pasiva, soportada sobre cardanes, o en un contenedor o sobre una plataforma soportada de esta manera, es de este modo estable con relación a un vehículo, como un barco que se balancea o cabecea. El uso de cadenas y trinquetes, o de un engranaje, puede convertir y transformar en rotación propulsora la energía latente entre el peso estático y el vehículo en movimiento, para aumentar la potencia de los motores principales y de este modo ahorrar combustible, y proporcionar tanto propulsión en el caso de avería de los motores principales como un medio alternativo limpio de

propulsión y potencia cuando los combustibles fósiles ya no estén disponibles.

Esta solicitud de patente es para un método simple y apropiado por el cual se convierte esta energía de movimiento inevitable e fuerza de uso propulsor para las embarcaciones o vehículos y suministra medios limpios de propulsión como alternativa a la combustión excesiva de los combustibles fósiles contaminantes.

Publicado por el Oficina Mundial de Propiedad Intelectual el 18 de Agosto de 2005

¡Potencia a las gentes!

Hay docenas de maneras de capturar el movimiento oscilante de las olas, y docenas de maneras de convertir esta rotación parcial de dos direcciones a la rotación en una dirección. Unas pocas son descritas aquí. Y hay docenas de combinaciones y permutaciones de los varios aspectos de cada método -

También podríais impartir la rotación parcial en cada dirección, cada una a un eje separado, a cada eje vía un engranaje, cadena o similar para transferir su componente vía un trinquete apropiado a un eje principal que gira en una dirección.

O causar que la masa imparta la energía de la carrera abajo vía su eje montado con trinquete, y desde la carrera arriba desde un punto de la masa mismo a un eje propulsor apropiadamente montado con un trinquete - resultado, la rotación en una dirección otra vez . . .

Hay docenas de maneras, pero la realidad que éstas sean declaradas y publicadas aquí significa que ahora ellos no pueden ser patentadas por otras, y así son disponible libremente por nuestro uso. Pero -

Intermediarios son individuos comerciales y oportunistas quienes se entrometen entre los productores y nosotros para segar que metálico de la situación que pueden. Por ejemplo, los granjeros reciben un duro por kilo

por las patatas, y nosotros los consumidores pagamos un Euro, o dos si las papas son 'procesadas' para producir todavía más beneficio. La diferencia va innecesariamente a los intermediarios parasíticos, quienes extraen meramente por estar allí. Eso simplemente levanta el precio y es malgastador. En estos días de tal rapacidad devota, siguiendo el ejemplo de 'nuestros líderes destacados' la mayor parte de los políticos incluso locales tienen el mismo papel. Venden a los financieros el acceso a 'sus' públicos a quienes deberían representar, venden a los constructores los permisos a construir, y las concesiones exclusivas y planificación a los contratantes.

Protestar de otra manera es ser ingenuo o estar implicado; algunos de nosotros tenemos mucha experiencia. Recientemente el autor ha conocido sólo un honesto político local, y pronto él fue echado por los otros quienes se confabularon contra él para desbancarle. Seguramente podéis aceptar que en niveles nacionales e internacionales es la misma historia hortera o peor. 'Hoy desgraciadamente la corrupción es endémica' - O.N.U. Por ejemplo, esa inversión internacional la que estamos persuadidos que nuestros países necesitan tan urgentemente, esa es precisamente lo que no necesitamos. Sólo es prestado para nosotros el público repagarlo todo, más su interés, más el 10% per año para compensar las 'retenciones en adelante' de los prestamistas, más las comisiones que nuestros líderes y reinos han sido pagados para aceptar esa basura en nuestra parte. Y tenemos que repagarlo en cualquier pretexto desde los impuestos de todos tipos y coste de la vida a la inflación y desempleo. Es justo lo que no necesitamos. ¿Y quién necesita tales líderes o reyes? Tenemos que escudriñar los motivos de aquéllos que nos 'representan' y administran nuestra sociedad mundial, y debemos ajustar la situación en consecuencia. Entonces, utilizar el beneficio de esta invención en una base de patrimonio nacional, esa trampa es una que tenemos que evitar -

Las naves relevantes a este PCT pueden ser de cualquier tamaño, y desde circulares o cuadrados hasta en la forma de un barco, pero cuanto más grande y largo mejor. El coste de tales 'buques' para producir toda la energía que necesitamos puede ser mucho menos que el de los barcos

convencionales de tamaño comparativo. Así déjenos mantenerlo así. Los beneficios específicamente son para producir más unidades, y cuando el proyecto esté completo las ventajas son para el planeta y todos sus habitantes, no solamente para los financieros y para aquéllos a los cuales corrompen para sus propios intereses.

Por este razón, si queréis hacer y utilizar este aparato, el inventor estipula los puntos siguientes para mantener los beneficios de su invención fuera de las manos predatoras de los financieros, intermediarios y especuladores:

Ahora, para producirlos - Las finanzas -

Para financiar su primer aparato, demandad el dinero que habéis pagado justo para tal como este aparato a los políticos quienes elegís específicamente para representar vuestros intereses. Por una vez no les permitan reclamar la existencia sólo de capital de 'aventura' y 'puesta en marcha' de los bancos, de esta manera enriquecer sus bolsillos y aquellos de los financieros quienes les sobornan para prestar el dinero a vosotros - menos sus retenciones, comisiones e interés, 'por supuesto'. Les pagasteis los impuestos para tales necesidades como esta invención. E impedid que sus fabricantes sobornen a cualquier político por el derecho a hacer una fortuna de su construcción. No deben estar implicados aquí ninguno de los sobornos acostumbrados, ofrecidos ni invitados, ninguna de las comisiones para permisiones, ningunas tasas profesionales divididas u opiniones costosas, sino sólo el valor honesto para la necesidad honesta. Si los políticos rehusan, entonces sabréis suficiente sobre ellos para deponerles a favor de otros que trabajarán en vuestros intereses mejor que en aquellos intereses de los que pagarán.

Como una alternativa podréis pedir a los futuros consumidores por suscripciones suficientes sólo para la unidad primera, y el resto seguirá.

Incluso en las condiciones del mar media-bajas el aparato suministrará potencia suficiente que, incluso en tasas reducidas de los cobros eléctricos actuales, cada máquina producirá los fondos anuales para construir de

cinco a diez unidades más. Cuando, tal progreso aritmético haya producido suficientes unidades, entonces los cobros por la energía pueden ser reducidos al mínimo requerido para el mantenimiento simple de las unidades. De esta manera nosotros, la humanidad, podemos ser aliviados de la penosa carga masiva actual de pagar a los financieros sin escrúpulos y sus 'instituciones' cualquier cosa que ellos quieran demandar por nuestras necesidades de energía y otras cosas en las cuales ellos han 'comprado' e 'invertido' su presencia. Sin la ayuda de nuestros líderes deshonestos los financieros nunca hubieran sido implicados como han sido durante los dos siglos pasados - o milenios.

Dentro de más o menos cinco años, suministradas nuestras necesidades de energía domésticas e industriales, entonces debería ser posible considerar la conducción por ligeros coches eléctricos por la conexión por cable, con potencia por batería simplemente por la conducción autónoma local - o vuelo o navegación. El uso de gasolina entonces puede ser retirado progresivamente, y el petróleo puede reasumir su papel legítimo como lubricante. Y con toda la energía limpia y gratis que podemos utilizar, ¿quien necesita la energía nuclear con su polución y riesgo y su coste prohibitivo escondido y cien años de su 'desnombramiento'?

Pero también para evitar los tratantes y mercantes intermediarios y sus márgenes de 'extracción' simplemente por estar allí, los materiales tienen que ser comprados a granel directamente de sus fabricantes: eso es, cemento por la carga del barco de sus productores, roca desecha directamente de las canteras, arena . . . etc.

¿El trabajo? - Si es necesario, formad vuestros propios cooperativos, actuad para vosotros mismos, es fácil; llamad para voluntarios, aquí es la actividad productiva en verdad para los desempleados . . .

Es apreciado y debe ser enfatizado que esta innovación es en la misma etapa como el mismo carro con un motor instalado en el lugar del caballo tradicional. Incluso así, en lo mismo es suficiente ahora para pagar por su

establecimiento y su desarrollar futuro, y será mejorado como los refinamientos suceden.

Entonces levantad vuestros culos y hacedlo. No tenéis ninguna excusa más para ser las víctimas de esos piratas y gánsters criminales quienes han agarrado los recursos de petróleo y el resto de nuestras necesidades para su enriquecimiento privado y nuestro empobrecimiento o extinción. - Y todos conocemos quienes son esos, ¿verdad? Pero estamos 'dirigidos' a éste - ¿por estos?

Recuerdad, por favor, el planeta pertenece a todos sus habitantes, no sólo a unos pocos quienes pagan para que el resto de nosotros estemos organizados como su mercado. Tenemos que escudriñar incluso más agudamente a aquellos quienes utilizan dinero, y al arma contra nosotros de los que lo hacen. Con ello nos ponen grilletes. Entonces, por su imposición del 'interés', el coste y la deuda, estamos obligados esclavizar y morir por ellos.

Como sacan 15%+ por año, ellos doblan cada cinco años sus 'valores en cartera' libres de impuestos. Ya que ahora tienen el 90% de las 'finanzas' del mundo, con sólo el 10% en la producción y circulación, de esta manera ahora están tirando del planeta todo lo que tenemos que producir en una tasa siempre en incremento para satisfacer sus demandas por el interés en su 'inversión'. El trabajo y uso de la energía, que son necesarios para producir lo anterior, están calentando el planeta, también en una tasa que siempre está incrementando. Así es cómo está diseñado para funcionar la torcida estafa de 'las finanzas internacionales' - a nuestra destrucción inevitable intencionada. Y el quien, cómo y por qué del calentamiento planetario.

Pero podemos hacerlo mejor. Y podemos empezar aquí.

Por tal razón, su uso de esta invención dentro de estos términos es gratis, como deberían todas las cosas.

¡Potencia al planeta!

Cuestiones: justice.international@gmail.com