0.1) Examinatorul foloseste ''declaratii nereale'' si denatureaza lucrurile sau simplu confunda cererea brevetului "Dispozitiv de transport in aer" a lui George Margescu , prescurtata alternativ cu "AM" (cerere patent 0332439/22US), o confunda cu o catapulta in loc de o pompa de dimensiuni mari, ca cele de PECO- petrol (gas station), sistem care alimenteaza cu succes mai mult de trei avioane, intre ele pana la marginea cerului, a atmosferei dense "(D) –fig.1, AM.", unde se poate zbura cu avioane clasice si apoi cu rachete.

In schimb toate revendicarile, nici macar putin asemanatoare ale lui Michael Cook, abreviat aici si cu ''CM'' –patent (02088136/06US), se bazeaza inca de la inceput, pe o fraza si o expresie inselatoare care descrie tot brevetul si incercarea de manipulare, printr-o presupusa catapulta aeriana (sau o prastie arcuita sau ca un bici de dimensiuni mari), totul in mod eronat; si tot neclara fiind si fara predicat adecvat mesajul initial transmis audientei. Adica, actiunile din brevetul CM sunt descries in revendicari intelese in limbile latine si slava sau asiatica, care suna asa: ''intr-un asa fel ca o maniera oportuna (pentru necunoscatori) intr-un mod original", adica in accentele anglo-saxone: "on its original apparence in a timely manner". Adica o metoda brevetata cunoscuta doar de autor, dar care nu vrea sa o dezvaluie ''necunoscatorilor''adica prin faptul ca ar fi atat de `importanta' metoda (maniera originala?) deja grandomanica , ca ceilalti oameni din auditoriu, cititorii, nu trebuie sa o cunoasca (deci fara sa faca dezvaluri publice ale intregului brevet – un fel de "first- to- file" *patent rule* -, propusa din 2003 in U.S. – I.P. sau *arcane - rules*, ca in jocuri IT descrise de studiile media pentru economistii din Elkis Park, Pa.U.S., dar care nu le vad aceste *derivatii* de la legi ca si protectioniste economic, aceste *maniere si reguli;* si nu ca si *amendamente, ordonante de guvern* nefinalizate legal (in raport cu puterile constitutionale din lume, dar si dupa drepturile omului), adica mintind CM chiar pe cititori (dar fara sa vrea?), prin aceste asa-zise revendicari si exprimari pe care examinarea noastra, nu cred ca le-a citit benefic pentru a se "opune" cererii lui AM. "Narativul" lasa de dorit, astfel *scrierea* CM persista si cu o *pluraritate* de intamplari dezvaluite treptat si insuficient repetate si care nu au insa leagatur decat cu povestea unui SERIAL de fictiune S.F... Fiind prezentate parsiv si pentru piloti creduli?... din zilele noastre, dar si unele *elemente de avioane, recente, dar care exagereza prin performantele tehnice, chiar supranaturale*, tocmai prin pilotii domnului Cook- CM, care sunt supusi si chiar supuse, la forte gravitationale enorme, unii piloti fiind descrisi express`, ca si de sex feminin, din dorinta lui CM care i-a diferentiat chiar asa in cererea sa de brevet (cu toate ca se stie ca fortele aeriene din intreaga lume detin *cercetari* incheiate, cu succes, pentru ambele sisteme de furtunuri pentru folosirea eficienta a sistemelor de toaleta pentru pilotii de avioane jet, in lupta, pentru ambele sexe, de cateva decenii. Poate brevetul CM doreste sa mai *ocheasca* inca o imbunatatire pentru inca un tip de brevet in aceeasi cerere? Ca tot pare ca a *ochit* prin brevetul sau nord american, cam toata aviatia mondiala, ca intr-un film de prea mare succes...). Toti acesti piloti chiar si cei de sex feminin (insa daca aducea si o explicatie pentru girafe ca si corpuri biologice si descria *mecanica* acestor animale la presiunea din avioane si a altora echivalente, ar fi fost o mare *ochire*, de la inceput, pentru CM), fiind supusi la forte "g", nemaiindurate pana astazi la invartirea unui aparat, macar descris "modern", pentru zborul prin rezistenta la inaintare terifianta prin aer, pe care putini oameni chiar astazi, o pot compara cu un **zid, fizic**. Rezistenta aceasta inca se mai confunda pleonastic cu o bariera, sau *bariera de sunet* si doar atat...

Tot brevetul CM are o actiune la orice ar zbura, daca cineva ar inventa in viitor un aparat de zbor sa nu mai poata zbura intrucat CM-Cook si-ar dori in viitor sa patenteze ceva cu care se va zbura, dar care inca nu a fost descris chiar de brevetul CM! Oare este posibil in patentologie macar?

IN REALITATE BREVETUL CM este obtinut dupa ce apare un "conflict" redactat intre el si *examinatori*, care par ca si cum i-ar promite un brevet dupa o poveste beletristica de domeniul aviatiei, fara solutii tehnice in stadiul tehnicii, de astazi (nu detine un aeroprt cat aproape un continent, cu lacuri de sare conectate , macar pentru alimentarea initiala are o vela "ca din hartie", agabaritica, pregaurita si micronic, capilar si rezistenta la catapultarea dimensiunii unui sistem cat un munte si cat un desert, nepregatit macar pentru aterizare). In plus conflictul dintre el si examinatori este descris chiar de arhivele digitale particulare, care conteaza publicului astazi ca si: Google Patents. Apoi in anul trecut probabil dupa contestatiile aparitiei brevetului Margescu, dispare din arhiva Google, foaia in care brevetul CM-Cook primeste aparent un ordin secret, din partea unei unitati militare aviatice pentru a fi verificat in mod nepublic !? Totul pare o reclam mascata pentru mine, dar si breasla avocatilor si media descrie intamplari similare chiar daca unele numere de inregistrare se regasesc pe o bucat de foaie... Chiar daca in Google Patents nu se mai afla despre finalul anchetei militare, pana si aceasta foaie ramane doar in arhivele USPTO prin WIPO unde contestatarul prezentei reuseste sa printeze o captura de ecran, actul aparent militar. In plus brevetul CM este oferit ca un scandal la adresa examinatorilor, cei care parca i-au promis lui Cook Michael L., caracteristici noi, daca accepta anumite modificari, parand si mai autentic brevetul CM pentru publicul ce-l va citi sau chiar, "incumeta sa-l imite" in vreo economie? In aceeasi perioada se patenteaza si programele aerospatiale a sistemelor cu reintoarcere asistata digital, a stadiului – UNU, din rachete (adica rezervorul –tubul de rachete intai-ul - , de carburant, cu LOX.). Adica rachete brand Space –x, sau detinute de actionatii -Twitter , X, companii mamut, de media sociala. Se mai gaseste chiar corespondenta aparenta de fax, Cook L., fiind plecat de la domiciliu (...nici o schita *street view* nu se mai vede insa macar *blurata*, cu locul de atunci), inaintea de obtinerea brevetului, parand chiar indiferent de obtinerea acestuia (in cazul unui interview final al examinarii), chiar prin prima scrisorilor de modificare ale sale, cu USPTO-SUA. (acum intelgem de ce noua ni se spune chiar in lucrarea aceasta ca examinatorii nu mai pot face propuneri de modificare astazi legal...); totul parand clasat pentru un iubitor de beletristica, chiar si in arhiva, biblioteca, cu pdf-uri, EPO de peste Ocean, ce tot cere *refresh*. Analizand celelalte brevete din clasele cu vechicule – rachete, apare astfel si deducerea ca acelasi echipe de examinatori, colegi de institutii, dau nastere in aceeasi perioada la un mod de aterizare folosit astazi de companiile milionarilor detinatori de astfel de licente, pentru rachete spatiale, unii amintiti. Dar fara legatura cu vreo licenta CM de avioane, care trebuia doar sa para o concurenta cu o publicitatea mare facuta, de conexarea cu un asa-zis-ul, *secrecy order*, fiind folosit CM **doar ca citatie** de brevet (ex., in soft-ul Google si probabil in rapoartele de cercetare documentare sau cautarile unor examinatori interesati, nu si in texte si descrieri de la alti autori reali, publicati anii trecuti cum trebuia sa se intample pentru veridicitatea anterioara a lucrarii CM), langa publicatiile brevetelor milionarilor cu, *dintr`ale, `aerianului*. Clasele de brevete aici oricum, sunt inutile in brevetologia reala unde se poate intampla si imagina orice, cand vrem sa ne opunem cu un First –to File, *autentic*.. Insa fara a concura real cu un astfel de document continuu contestat in breasla inventatorilor, fiind ca un vid legislativ oriunde in lume un astfel de ordin secret cu sau fara 6 luni, eg.: Lege patente US., Manual, Ch. 0100, a. 120 US, 35 USC 183, pentru brevete, chiar daca sunt valoroase, personal nu cred ca beneficiaza

cineva pe merit, datorita subiectivismului uman, in primul rand.. Asocierea unui brevet chiar si tangential, cu un astfel de ordin secret aducand insa brevetelor milionarilor un plus de valoare, insa fara sa fie viciate tocmai acestea din urma, de un astfel de demers juridic, intuitiv. Se doreste sa para ca totusi brevetele lor sunt putin asemenatoare, insa cu *prestanta morala mare*, dar fara sa afecteze brevetul ce se vroia promovat ca si cu cu o solutie mai secreta decat daca ar fi fost dezvaluita lumii. Sunt citate in brevetul CM o sumedenie de companii si fundatii implicate in productii de aeronave si abonate la astfel de contracte cu statele lumii. Se stie intre avocatii si articolele de notorietate mass-media, de IP, ca puterea de despagubire reala pentru cel ce ar primi un astfel de ''ordin de neexploatare'', este foarte redusa, fara un beneficiu maxim a unei astfel de solutii tehnice, astfel blocate prin ''secret''. Dar inca, cu prestanta mare pentru creatorul titularului. Parca la fel de hilar se obtine si prelungirea din brevetul CM si in zilele noastre in anul 2023, a platii taxelor..? Tot pe Google Patent, cu putere sociala astazi apare brevetul ca repus dupa neplata, prin derogari juridice pana in 2027, parca cam prin metode juridice neortodoxe, la alte oficii din lume? Insa americile si Romania sunt tarile *tuturor posibilitatilor*, se spune chiar in Europa...! Din fericire lucrare CM-Cook (mai mult beletristica decat un brevet in sens larg, plus " largo sensu"), de aproximativ 20 pagini a fost combatuta, dupa cum urmeaza, cu argumente de succes, prin aproximativ 90 de pagini; un raport fericit care nu a trecut de 1 la 5 pagini, per, pagina de *eroare*, intrucat repetarile inexacte din lucrarea CM , fata de exactitatea din postulatele enumerat de AM-Margescu, in cinci pagini in mod real, au reusit aici, in fata derutarilor din brevetul CM, prin acest raport exact. In plus se confunda de catre examinare ca si "idiomatice" sau ca adjective neprofesioniste si nelegale astazi cu ''erori de punctuatie'', cu "greseli gramaticale" sau cu punctuatia europeana "punct si virgula", pe nedrept atribuite si neintelese de catre examinarea PTO , ca daunatoare cererii mele de brevet, "AM".

Ce trebuie inteles pe scurt este ca: AM- Margescu G., pompeaza combustibili si resurse direct dinspre avioane, spre spatiul exterior (fara atomi multi de apa) si dinspre atmosfera noastra, si vertical; in schimb brevetul CM- Cook L., doar tracteaza niste aparate futuriste, orizontal cu ALTE avioane, prin *sfori*, ireale astazi, ineficiente aerodinamic si suplimentar aruncandu-le apoteotic in finala, spre Cosmos, ca dupa o plesnitura de "bici" sau pentru un *Rodeo*, ori ca *Plugusor* –ul cantat in folclor.

De asemenea, referirile fara sens la aeroplane din descrierea CM, fata de revendicari, la aparate de zbor ca si aero-modele folosite mai ales de studenti si *pionieri* (URV?), doresc sa constituie iarasi o aparenta punte *distrugatoare de noutate*, pentru orice entuziast care ar vrea sa descrie un aeroplan de baza, intr-un brevet. Cel putin prin considerentele examinarii noastre... Doar atat incearca in mod real, sa opuna brevetul Cook- CM. Noi modele de avioane formate dintr-o aripa multi - kilometrica. Insa Alain Margescu -AM nu foloseste aeroplane studentesti in cererea sa, fata de aripa cu doua capete descrisa chiar de CM, ca si un "bici", "Blender", etc. (Sursa de inspiratie: pare ca biciul ar fi folosit ca unealta veche pentru manipularea animalelor domesticite si in SUA, pe langa acest lucru in Romania functia este dubla, biciul avand legatura si cu povestile folclorice amintite de la autori, probabil surse de inspiratie viitoare, dar si ca instrument muzical pentru cantecul - plugusorul – folcloric). Un astfel de brevet aproape ireal - tehnic, ca al lui CM., care ar "*bloca"* mai multe teme in fizica mecanica, ar reduce pe nedrept mult din timpul pretios al examinatorilor de brevete, neonesti (nu toti), daca il folosesc ca citatie in acest domeniu al aviatiei mai toti *fiind prea `ocupati*..., probabil, cu un volum mare de lucrari, in lume. CM.,

continand cuvinte de baza ca *avion* si avion *racheta*, dar fara legatura intre ele in tehnica de astazi, in mod real, pana la aparitia ideii functionabile de transport spre spatiu, din AM.; si astfel in cautarile software de profil un text CM, ar pune *piedica* neonesta oricaror lucrari care contin astfel de cuvinte cheie, in secolul nostru... Multi dintre examinatori punand punct la studiul viitor al oricarei astfel de lucrari de aviatie, fara a mai fi necesar sa citesca detaliile unei lucrari reale sau sa studieze detaliile unui viitor desen cu oricare avion nou, vazand doar rezumatul *futurist*, de cateva fraze al lui CM, manati fiind si de titulatura "Brevet deja acordat!". Se vor freca pa maini examinatorii, burandu-se de timpul castigat cu un astfel de brevet "deja acordat", ca si in fals, in atatea arii ale aviatiei. In realitate stiim ca unexaminator sustenabil este unul care nu acorda lucrari si usureaza chipurile tehnica. In plus bonusuri la acordare substantiale nu prea primesc legal, in lume. Aceasta est opinia genrala si pe forumuri online si nu doar o barfa. Asa si in cazul nostru, in examinarea cererii AM., s-a folosit eronat - opozabila lucrarea, *incredibila* - CM. Lucrare nedepusa international (ca AM.), care nu s-a realizat nici dupa ani, nici macar intr-un prototip desenat clar, reparat, la scara constanta (cu o banala rigla milimetrica sau soft); aparand si discontinuitate la figurile, asociate cu litere si *numerotate hilar* pe aceleasi desene, fata de practica inginerilor (fig 12A apare langa 12 B –poate cu litere pana la tot alfabetul latin-, insa fig. 3,4 si altele nu mai au LITERE langa cifre? Ne fiind vorba de nici o distinctie clara, pe clase sa justifice o dublare. Ne avand vreo leagatura cu legea US., sectiunile, 37 CFR 1.84 (k)(j)(h)(1)- exploded views, (2) partial v., (2)(i)(ii), long view si complet pages v., 37 CFR 1.84 (4), (n),(p)(5), (t),(u),(v),(y),etc.; lasand loc de noi desene? Iar redenumirea cu grupul "AA" pare ar fi o suprapunere care se face si in librariile WIPO IT, fluctuant, eronat.). Cook M., se scuza ca nu a desenat in propria lucrare, clar-mare, obiective majore descrise in text, prin faptul ca nu are o rigla corespunzatoare..? *A redus la 20 km* tot ansamblul desenat, dar a marit peste foaie, avioanele ansamblului de la *sute* de bucati, mici, la aprox. 4 bucati gigant, fara sa marcheze "ruptura". "Abstractul=desenul" nu este obligatoriu in unele legi de brevet, insa desenele lui CM., au devenit astfel "ABSTRACTE de tot" si il dau de gol pe CM., fata de textul descris. Astfel, micsoreaza grafic la nivel de puncte si *cerculete minuscule* **tevile si furtunurile de autoalimentare la avioane** care au ajuns niste linii ca si sfori care ar trebui sa sustina pe orizontala, in desene, niste mega –avioane desenate aparent la scara (imbinand stilul de desen abstract cu cel realistic, eronat in aceeasi schema); si apoi combina totul cu alte elemente, doar ca o *schema*, prescurtata; si nu tine loc de nici o proportie reala; deci imbina tehnici de desen nerealiste ale vreunei scoli consacrate, ascunzand, astfel detaliile desenelor inexistente si in descriere, fara macar a respecta 37 CFR 1.84 sau 37 CFR 1.52. Culmea, la noi se incearca penalizarea prin astfel de articole, exagerate si probail pentru ca am venit prin PCT (un exemplu L. 37CFR1.401). Si in plus suntem afectati legal de situatii similare cu cele ale recursurilor in intersul legilor internationale <<astfel, exista si lacune in legea si sectiunile de brevete locala, unde se spune ca la redepuneri de brevete, trebuie folosite la omiterea cuvintelor, paranteze patrate, iar apoi se cere orice fel de FORME de paranteze, deci in *`acceptiunea noastra* si paranteza rotunda se include, insa nu se specifica ca se pot folosi la alegere cele doua forme de scriere de punctuatie, fiind si o exprimare internationala; acestea fiind definite in articolele din legi locale, ce poarta un "must" in fraza, inainte de "enclosed in brackets". Adica inadvertente si un vid legislativ, la care subscrime si apelantii; si ca de luat in seama serios, ca si contestatie la legi neconstitutionale, deci in sensul repararii legii in cazul sectiunilor 37CRF 1.173(d)(1) vs. 37CFr 1.121,s.a.>>

La CM., grafica este exagerat de mica realizata pe un desen uneori nici pe o patrime dintr-o pagina a A4 a carei rotire, nu se recomanda legal (fara sustinere legala ca in 37CFR 1.173, 37CFR 1.84 (u) (1), 37CFR 1.84 (h) (ii)(5)(i), << 37CFR 1.84 (i) - simplu disparand ca litera din articol subsecvent de lege, iar (i) si (ii) parand o noua dublura de sectiuni in intelesul exprimarii legiuitorului, eroare de care se profita... . Astfel dupa 37 CFR 1.84 litera (h) este pierduta numaratoarea logica dupa un alfabet latin si dispare **literea (i)** si se trece direct la litera (j), si chair daca ar fi o practica in legislatie nu este acceptata in senul unei logici internationale o astfel de saritura a legiuitorului. Mai hilar este ca se regaseste un (i) in subsidiarul lui 37 CFR 1.84 (h) (5) –"(i)" insa ca subsectiune dupa cifra "(5)", dar care arata ca folosirea (i)-ului poate fi interpretata in scoala de drept; poate doar la "Cornell"?. *Nu!* Este o eroare de care se profita si in cazul brevetului CM., 37 CFR 1.84 (h)(5) *"Modified form of construction must be shown in separate views"*, nu se aplica la el. Pentru ca CM., descrie si forme noi de roti –tren de aterizare-, modificate pentru a ingloba un generator atomic, cu parasute si cu productie diferita de combustibil in faguri cu heliu din aripi, adica doua mega –avioane, sisteme, intr-o singura lansare..., dar chiar si un al treilea sistem, cu parasute solare lansate; deci toate sistemele desenate pe aceeasi pagina. Juridic se traduce ca se sare direct la punctul 37 CFR 1.84 "(i)" care pare subsidiar cu punctul "(h)" si in cazul CM., pare ca respecta *"oane view must be placed upon another"*, dar descrie forme de constructie -sisteme- diferite, repectiv 'roti cu generator atomic`, impreuna cu 'productia de energie cu faguri`, s.a., incalcand punctul "(h)" cu toate ca nu exista un "(i)" clar, le incalca pe amandoua, ordinea fiind esentiala>>; Nu s-a respectat la CM., nici sectiunea 37CFR (k) – *scale, reduction*). Se mai deseneaza apoi la CM., o roata prea mare, disproprtionala fata de celelalte dimensiuni de avioane din jurul paginii, langa celelalte desene, pt. a scuza spatiile nereale de pe foi, fara a marca 'ruptura`. In realitate se ascunde, irealitatea -bucatile de avione folosite ca scuza a "lipsei inventei"-, a lipsei elementelor avioanelor folosite din stadiul tehnicii si sforilor disproportionate si a tevilor descrise in desene (Fig 6, 4 brevet- CM). Amintim ca langa aceste roti vor fi integrate -incredibil !- si viitoare *centrale atomice*, exagerand, iar, CM., vs., realitatea inginereasca a zilelor noastre... Nimic in stadiul tehnicii. Cum mai putem sa mai vorbim de un 'prior art' real sau de ''skill person'' sau macar "First-to File", ca o prima publicare de ''poveste'', in astfel de brevet ca, al lui CM.? El Nu pune cate o figura pe o pagina A4 pentru transparenta, ci restrange detaliile esentiale in mai multe si unde nu trebuie, schite pe care acum examinatorul le compara culmea, eronat cu "idiomatic-ul", brevet AM. Care descrie clar liniile continue si linile punctate si alaturi de triunghiuri pentru trunchiuiri de con, comparate cu furtunuri, legate intre avioane, pentru transportul carburantilor. Si nu vede ca brevetul CM. , descrie ca motorul unui avion in general se va alimenta cu ''bruma'' realizata (prin efect termodinamic 'incomplet descris' in toate sensurile, la altitudini si viteze marete), ca si de la o aparenta pompa de caldura (casnica) si prin gaurile ''capilare", de la un dispozitiv "plutitor", super invartit; format si dintr-o *panza-folie,* "transparenta" si cu bule, plus gaurita, dintr-un material care inca nu s-a descoperit cu o asa rezistenta si caracteristici la inaintare... Toata panza peste volumul unui munte imaginata , atat de ireal de mare (..de 20 km doar lungimea intr-o prima aproximarea a lui Cook - CM.), fiind purtata de avioane ce se vor *invarti "amenintator"* spre spatiu, ca o catapulta *fixata* si apoi oprita brusc, ca o prastie, dupa invartirea si ca a unui "bici". Alte parasute ne fiind descrise clar, cum vor opri din miscare si de mai multe ori repetand procedura, o astfel de invartire numita exagerat zic, "centripetal reflex method" ? Si cum de nu va pune in pericol viata oricaror participanti la zbor cu astfel de avione care din desenul vag, punctat, par a fi avioane (marci B52 si Airbuse, Boeing s7, Antonov s24.. - pierdut in Ukraina, culmea toate in stadiul tehnicii)? Dar care daca au

agatate de ele o parasuta sau de sistemele din jurul lor, la viteze asa mari, vor cadea din zbor fiind smulse de parasute!? Or unde sa poate sa aterizeze un ansamblu de dimensiuni mai mare decat un desert dintr-un lac de sare "UtahBonnevile...", sau poate peste Marele Canion – american, asa de repede, dupa o invartire la viteze sonice, care in realitate nu va mai avea o sansa tehnic, a doua oara...; sa faca o revenire, un ''reflex"?! Chiar creatorul desenelor si textului Cook- CM., parca exclama in descriere, daca ar puta exista o pista asa de mare atunci chair si el ar crede ca sistemul lui va putea sa functioneze... si fara sa puna vreo vietuitoare in pericol, credem. Astfel, citand din propriul lui text de brevet public, la CM., din Google Pat., aflam ca: "[0336] ... salt flats seem a likely candidate". Repet si subliniez citatia descrierii oficiale din CM.: "..likely..''!!! Adica, posibi! Nimic sigur! Deci sinonimele expresiilor adevarat "idiomatice"-citand exminarea-, sunt evident folosite de autor/i, aici, la CM.? Si foarte apropiate de cuvantul englezesc "luck", noroc. Ori aceasta caracteristica "la noroc", pare sa urmareasca pe unii dintr-o natiune, astazi. Asa se explica poate, ca majoritatea subiectelelor legate de calatoriile spatiale, de pe formurile publice online, ca de exemplu de pe "Quora"s.a., - care se poate autocorecta prin voturi -, sustine ca prin noroc s-au facut calatorii umane mai departe de *Van Allen - belt*, evitandu-se exploziile solare prin predictii ale deceniilor trecute, dar doar prin norocul oamanilor selectionati sa zboare de genul - *"lucky",-them?.* Iar astfel de expresii predomina prin jocurile de cuvinte privind radioactivitatea reala resimtita de astronuati la reintoarecerile din Cosmos, chiar in discutatele mediatice, rapoarte scrise, ale agentiilor spatiale americane, de atunci (poate ca si cameramanul de ocazie botezat de media 'Pinocchio` de a adus istoriei filmari noi de avioane in atentatele de la Turnurile gemene, U.S.?). Asa ca brevetul CM., pare mai mult o capodopera-script realizata deceniile trecute, ca in studiourile din Buftea, Ilfov, unde, - intre, cateva colaborari ale inaintasilor regizorilor lui Sergiu Nicolaescu, si cu privire la vizitele profesioanle ale lui Orson Wells, ce pareau ca au dat publicului cineast unele pelicule bine resplatite chiar de catre public la casieriile cinematografelor locale si din Germania, Franta, intrega Europa, dar si de pe ambele continente, - s-ar putea face unele referiri. Si ca rasplata dupa negura timpurilor ipsoseriile de pe bulevardele centrale ale Pietei Romane, langa Ilfov, lasau istoriei parca, mulate definitiv , 'artefacte', care sunt deja marcate in muzee ale aerului, din intrega lume sau de peste Ocean.

Deci, repet si subliniez citatia descrierii oficiale din CM.: "..likely..''!!! Adica, posibil sa aterizeze pe un desert de lac de sare si cu noroc il va gasi pe acest candidat, pretendent!? Deci, cum de inca nu este anulat, inainte de iesire din tipar, un astfel de brevet care pune vieti in pericol daca se merge pe probabilitati? Pentru ca vehiculele CM., nu sunt in stadiul tehncii ne avand de unde sa decoleze/ateriza, SIGUR pe planete! Doar POSIBIL-likely! Si poate la noroc, ne mai intrebam si de reusitele celor din breasla? Asadar, va rog ca si voi sa va sesizati aici, fiind contestate si prin prezenta aceste solutii, nr., CM., la USPTo si alte autoritati in lume.

1. Continua aici raspunsul si pentru examinatorii prezentei, care trebuie sa inteleaga ca "AIA" (American In...), nu poate fi un cuvand prescurtat inregistrat oficial de examinare ca fiind unanim acceptat si *nu este trecut ca o explicatie la anexa,* la lucrarea USPTO 17627652, art. unit 3642/ `23, si lasa loc de interpretari neimputabil lucrarii de brevet a lui Alain Margescu, drept pentru care raportul comunicatiei de examinare este considerat nul. Multe cuvinte sunt prescurtate fara explicatie fata de o depunere Patent Cooperation Treaty si nu au legatura mereu cu practia profesionala de IP- proprietate intelctuala,

PCT, facand inapta exprimarea clara a examinatorilor fata de prezenta cerere de brevet – AM., mai ales in raport eronat cu brevetul inscenat public, CM., si prin alte prescurtari neintegrate si explicate. Astfel trebuie sa gasiti o limba universala in care sa va raspundem, daca noi o acceptam, intrucat suntem consumatori de produse juridice la USPTO pe care le-am achitat pana la prezenta in termen, iar conform sectiunilor legale 37 CFR 1.52, am ales limba engleza la comunicatii si nu o limba prescurtata neoficala ca a examinarii in discutie... Noi avand toata bunovainta de intelegere pentru colaborare si experienta si ca, consultanta juridica, cat si ca colaborare cu servicii de drept intelectual pe masura asteptarilor locale si multinationale, reale alaturi de institutia dumneavoastra guvernamentala, ASTEPTARI verificate si de surse multiple de mass-media.

2. Aparente cereri nepertinente de modificari ce depasesc atributile oricaror persoane in examinare fac loc tuturor supozitilor si cu privire la intinderea lor, chiar pentru a obtine beneficii economice personale si morale pentru examinatorii care deja au cunoscut brevetul Margescu - AM., si vor sa scoat pe nedrept lucrarea autorului, din orice forum si de drept, in IP., sau sa para ca dezvaluie alte beneficii economice pentru alte persoane.

3. O justificare a examinarii preliminare pentru redesenare la AM., sau aducerea la nivel de lupa este aceea de a evita faptul ca sunt deja decriese in desene si un numar considerabil de baloane de zbor, langa avioane (iar punctele si literele –indicatoare si in cerculete, ca bule, descriu in acelasi timp elicoptere, drone, nave lenticulare, prezentate in textul brevetului), toate foarte concis desenate intr-o singura grafica (chiar ca si o emblema pentru literatura tehnica universala). Deci examinarea cere noi desene sa nu fie nevoita sa aminteasca de baloanele legate intre ele pentru suspendare verticala, care nu sunt descrise in nici o literature de IP pana la aceasta data, cand inventatorul Margescu (cel care reuseste sa fie in zona de confort a mai multor stiinte independent studiate, deodata), reuseste si aici intr-un mod unic, in lume, sa gaseasca o simbioza intre baloane, drone, avioane si rachete cosmice, toate unite, ca un unicat. Pana in acest moment Omenirea le vedea doar separate aceste vehicule de zbor si nu credea ca vor face legatura cu spatiul cosmic, -ca o deja invechita racheta, de astazi-, unde nu exista portanta aerodinamica, adica chair si in "Mezosfera". Cuvintele latine sunt folosite intai de fenicieni , si ulterior de romani si anglo-saxoni, fiind intelese si de popoarele indo- europene estice, similar, insa cuvantul similar, ca – mesosfera, pare ca nu este inteles de examinator in mod nativ la interpretarea in limba de origini anglo- saxone, folosita de USPTO. O esmeralda esperanta probabil ca s-ar fi asteptat sa fi fost exprimarea. Eronat! In cererea brevetului Margescu cuvantul este interpretat de cititor, in ambele forme ca gresit in mod subversiv si tendentios. In grafica fiind si forma din radacina latina a limbilor si simbolurilor stiintifice. Examinarea vrea poate sa-l faca un antonim... Margescu Alain fiind un nume care poate aparea in cautarile online, fata de multiplele variante ale numelor examinatorilor din lume (sau a numelor patentelor "concurente" enumerate), care pot, ca si in cazul examinatorului Whang Michael (chiar daca apar destule sinonime cu firme de mediatori juridici la aceste prenume, ce se pot intelege orice...), sa faca afirmatii in continuare si sa nu raspunda sau sa fie afectati juridic, moral, ca simpli cititori "jurnalisti tehnici de critica de arta". Cu toate ca nu apare, decat dublat in cautari fara a-i fi afectata in vreun fel imaginea, fata de G. Margescu care este rastalmacit in exprimare pentru a-i fi lucrarea compromisa pentru aparente detalii de interpretare vs., o ordine economica multinationala, exagerata.

Deci, examinatorul cere noi desene aparent pe baza a S. 37 CFR121d si nu numesti decat de avioanele din desen (aparent, cam mici), ca sa nu aminteasca si de baloanele (si de elicoptere in clasa carora intra si aerodine lenticulare –lenticular aerodines, drone) din desen, care nu au fost folosite in nici o cerercetare documentara din lume la maximum potentialului economic, in transporturi aeriene, la clasa aprox., uspc 244B64 (clasa de aero-spatiale), balaonele fiind readuse la viata economica prin folosirea teoretica pentru spatiu cosmic doar de AM -Margescu, de astazi, pentru transport, in mod economic, aerian si nu doar turistic, sportiv si meteorologic, ca pana ieri...

Un sens fortat de exprimare a limbii engleze intr-o incercare de traducere in Commonwealth English din British pentru epatarea in American and Canadian English, este folosit culmea de examinare cu fraze care contin nedecvat cuvinte "minuscul" de mari, pentru o lucrare tehnica, ce se vrea neinteleasa cu cuvinte ca "verbose, replete, draftsperson, abeyance", sperandu-se intr-o dezinformare vualata a auditoriului critic, prin cuvinte argou ale unui adevarat sociolect. Se doreste sa se arate fals – negativ, o nelegatura cu domeniul tehnic, real, din care face parte aceasta lucrare voluptoasa, examinata. Mai simplu in limba romana se poate adauga si urmatoarea expresia -mirage: "Vorbim chineza?!" Adica tradusa si interpretata exact expresia spune ca: *nu trebuie sa vorbim o limba asiatica intr-o tara non-asiatica ca sa ne integem cuvintele!* Asa si in textul nostru din cererea de brevet , noi nu folosim cuvinte care ar ascunde cumva senurile inventiei in limba engleza folosita chiar digital masiv si care tot s eintelge ca o limba a tuturor, a Commonwealth-ului.... Respectam aceasta limba.

"House & drogue si Boom refueling" sunt termeni noi, dar cunoscuti de experti in aviatie (skill person) si au aparut in cautarile Google/ Yandex Translate, s.a., librarii, care conteaza, de aproximativ un deceniu online, dar si in imagini, tot in contextul unor avioane militare. Se refera la realimantarea avioanelor de sus in jos pleonastic numita "Probe and Drogue" ca operatiune si optional printr-un furtun cu o palnie ce ascunde un loc pentru o mufa de prindere. Opertiuni atribuite pionierilor Alex. P. de Seversky, respectiv B.A. Holman, dar dezvoltate de contractorii aviatiei americane la inceputul secolului. Chiar si cu utilizarile multiple, dar si pronuntile de "drogue, sau anchor, sau drug", furtunurile de alimentare sunt asemuite cu un con dintr-o panza umflata, ca un batic de dama, femeie care la randul ei foloseste daca vrea baticul pentru a arata pozita vantului. Astfel de "zmee" de vant, avand si o forma de palnie cand bate vantul si avertrizeaza directia acestuia la vehicule pe autostrazi sau in aeroporturi si chiar ghideaza prin apa barcile mici, sa nu se rastoarne la vanturi puternice, ca o ancora. Evitand sa intelegem aceste expresii chiar si dupa sunetul pronuntat insa nescris fonetic, este ca si cum in limba engleza utilizatorii nu ar primi ambele sensuri si in engleza din SUA fat de cea din restul Commonwealth sau fata de cea inteleasa de "internauti". Sau ca si cum in America nu s-ar intelge niciodata daca s-ar spune "merci" sau "gratias". Asa si o examinare pare ca se face, ca nu intelge denumirea realimentarilor aviatice, *air – to – air*, body- to- body, iar buddy –to –buddy este cel mai indicat in acest stadiu al tehnicii descris si in brevet ca operatiune pentru puntile nemodificate mult la aeronauticele de astazi, cum corect puncteaza iar, inventatorul in AM - Margescu. Clementa lingvistica este o virtute, doar atunci cand limba engleza internationala este ajutata sa evolueze!? De asemenea examinatorul de astfel de texte evaluate lingvistic ca tehnice trebuie sa cunoasca astfel de cuvinte din mecanica sau altele similare. Il putem testa astfel. Daca nu cunoaste cuvinte din mecanica ca un inginer de motoare -si degaba marseaza (*marcher-* fr.), pe eficienta (insa incurajeaza brevete *first-to-file* megalomanice, nesustenabile),- nu poate citi

aceasta cerere de brevet AM., in mod eficient, fara sa vreau sa discriminez un alt coleg sau jurist. El trebuie sa stie despre un motor termic despre baza unui: "bendix, biela, carburator, cuzineti, tacheti, turbina, delcou, magnetou, combustie, semering, CAN-ul mare-?; iar la gradient de temperatura, ca aerul contine la diverse altitudini majoritar, particule de azot diferit incalzite; teorema Huygens-Steiner; teoriile efectului omonim descoperit de Henry Coanda si prezentat de Theodore von Karman – aerodinamician; teoriile aerodinamicitatii Aurel Persu sau sonice - Gogu Costantinescu; ori Marie Curie vs. Stefania Maracineanu – teoria primelor ploi artificiale si inceperea radioactivitatii in lume; rezistentele Anghel Salighni, adica toate intr-un Cub Rubic ca baza a principalelor descoperiri utile, care conteaza astazi, pentru inginerii din inreaga lume. Observatiile nasc, teoremele! Al ain.

Istoria aviatiei a fost realizata mai ales la inceput de persoane cunoscatoare de limbi intitulate indo-europene. Din aceasta cauza istoria aviatiei este descrisa *pe scurt* in brevetul Margescu G., la inceputul lucrarii si contine persoane vorbitoare de limbi est europene. Acestia au fost pionierii rachetelor. Nu vreau sa discrimineze nici o etnie economic, de pe Glob. Nu putem muta la vest din Europa, inceputurile istoriei aviatiei, acolo unde insa se folosesc astazi, cu succes, cele mai multe marci de avioane, dar nu de rachete... Astfel, lucrarea Margescu respecta 35 USC112a, s.a. Tot la acest paragraf tinand cont de istoria dezvoltarii **tehnice** si implicit cea a aviatiei, -in raport si de migratia dupa glaciatiune a popoarelor, motiv de dezvoltare real si nu discriminator interpretat,- se poate arata aici si exemplul culturii Cucuteni-Treptaia (antemergator celor egiptene), unde in zona Ucrainei, sau si R. Moldovei de astazi, ceramica de o rezistenta si colorit incredibile pentru acele vremuri (plus ca doar aici , local, s-a inregistrat si prelucrarea unor adevarate calupuri de metale, ca de furnal), arata o similitudine cu ceramica foarte cunoscuta si mediatizata din China acelor vremuri; aratand inca de atunci si prin arheologie si o infratire, atat tehnica, cat si genetica comuna -prin aceleasi clase de halogupuri primare de AND aflate in stadiul tehnicii-, demna de studii moderne, cu rezultate total nesurpinzatoare atunci cand vine vorba si de dezvoltarea si infratirea economica din acele vremuri si prin intelectul comun al acestor culturi. Romanul din acea zona are si o vorba, scornita din poporul sau: "Hai, sa ne avem ca fratii..!", adica "Brother!" sau deja internationalul: "Peace!"

"Hose & drogue" si "boom refueling" sunt expresii folosite doar de expertii in aviatie si nu poate fi tradusa *probabil* de un examinator expert doar in mecanica termica fie chiar si sutenabil gandind ca legea o permite insa mentioneaza si de un potential spirit juridic impreuna cu o inclinatie spre artele reale, sau un alt cititor de beletristica chiar de Science Fiction; deci poate fi -in viziunea mea-, nevoie de un jurist- economist, plus un mecanic de aviatie, minim! Toti vor citi o lucrare sustenabila de ansamblu.

Cu toate ca Teoria Huygens-Steiner este disponibila si in cautarile computerizate (Biblioteca Google si nu este nevoie de soft AI.), nu este inteleasa si se invoca explicatii gramaticale suplimentare (care nu erau necesare insa in lucrare) si totusi aceasta metoda ca teorie a fost folosita la diferite aerodine lenticulare ale savantului Henry Coanda si alaturi de fabrici de navete ale armatelor militare, de decenii si toti s-au inteles cu aceleasi limbi ca ale autorului. Sistemul descria o propulsie incrucisata de pale sau jet-uri ca ale unui rotor de elicopter respectand o axa paralela fata de cealalta, raportate la trecerea langa un solid.

Gradient-ul de temperatura este prezentat la scolile primare in E. Europei, ca si o notiune de fizica, dar si necesara vietii de zi cu zi. Toti locuitorii simt diferentele de temperatura de peste an sau de la nivelul muntelui, fata de mare -apa, atunci cand merg in vacante. Astfel isi folosesc si *haine* diferite pentru imbracat. *Mentionez* aici fara sa vreau sa lungesc acest text dinadins si fara sa ironizez examinarea, care va mai citi... insa cine stie? Din aceasta cauza adaug ca: oamenii cand dau de frig si caldura trebuie sa-si ia alte haine!! Banala constatare! Insa necesara ca si lungirea textului acesta, ca pentru toate categoriile de cititori! Care nu imi formeaza, insa si stilul meu in final... Deci, as putea sa fiu decazut din vreun drept de IP., daca nu mentionez ca langa cuvantul "vacanta" si vreme, si locuitori trebuia sa amintesc si de cuvantul "haine"si astfel sa lungesc explicatiile... In final, ca "rasplata" examinarea sa-mi aminteasca de cuvintele "idiomatice"... Insa da! In IP, daca nu numesti un cuvant esti decazut. Asadar, va multumesc anticipat pentru atentia, inca a urmatoarelor 80 de pagini...! Asa si in aviatie, ai nevoie de diverse metode de zbor in functie de temperatura de la altitudini diferite sau din spatiu, fiind vorba si de intercalarea cu vanturi cosmice ne mai studiate (deci nu poti ca in CM.- Cook, sa te arunci eficient si sigur, ca el *invartindu-se* in spatiul rece!). In cazul nostru cum se poate verifica un brevet de inventie ce face referiri la gradient de temperatura, daca examinarea nu intelege diferentele de temperatura din aer sau de la nivelul mezosferei planetei Pamant? Cerand explicatii pentru orice cuvant nonstiintific! Nu intelege ca temperatura este ca un *gardian* in lupta cu Cosmosul (care nu este o foaie de hartie maron, sustenabila, pe care un scolarel deseneaza cu un creion chimic –cu o sigla verde imprimata tot chimic, o racheta de astazi total nesustenabila dpdv., chimica la randul ei; si inca, cu mandrie si talent deseneaza peste o sigla NASA sau ESA, ROSCOSMOS, ROSA, JAXA ori multe altele...). Si daca este folosita litera 'z' sau 's' in cadrul cuvantului din latinescul mesosfer-ei sau nu, tot o masina de traducere automata gaseste sensul corect pentru limba engleza ca un dictionar pe hartie tiparit. Ar putea in *cenzura* lucrarii brevetabile AM, sa se fi spus ca este un cuvant gresit, dar se spune ca nu se intelge sensul intregii propozitii ca sa se poate anula o lucrare muncita personal si inconfundabil si fara grupuri. In aceeasi fraza examinatorul doreste probabil sa exprime nemultumirea ca nu se introduce cate un link care sa explice teoremele, expresiei -*hose and drogue*, cat si prima istorie a rachetelor, care nu este cunoscuta din pacate pe teritoriul americilor atat de bine, ca rezultat considerandu-le irelevante brevetele citate despre rechete si avioane. Cu toate ca se explica foarte bine metodele brevetului, comparativ cu alte sisteme partiale, fara a mai fi nevoie ca examinarile sa aduca alte cercetari documentare, care se vede ca nu au legatura cu aceste citari de brevete, fara obiect si opozitie reala cu cererea "Device transport by air". Probabil se doreste o "cenzurarea" a istoriei, daca se mentine respingerea lucrarii, incalcandu-se altfel toate drepturile si libertatile libere, prezentate in intreaaga lume ca fiind cele ale Consitutiei Amaricane, ca prioritare. Insa in cazul acestei lucrari se doreste cenzurarea acestor drepturi de a exprima istoria altor state, fara a compara, parand o cenzura dictatoriala din partea examinarii USPTO-USA, spunad ca nu era necesara o astfel de introducere a istoriei aviatiei, in lucrare!

Examinarea se face ca nu este specializata si acum confunda sinonimul folosit digital cu multiple sensuri, *drogue,* cu denumirea reala *hose-and-drogue* , adica denumirea data chiar de aviatorii americani in realimentarea aeriana dintre cisternele aeriene. Realimentare facuta cu o banala palnie si teava si furtun, adica ca si cu ale statilor de alimentare cu carburant de la automobile. Multi compara palnia si cu forma unui cos si cu cea a manusii de prindere a mingii in sporturile *gemene*, intitulate "Baseball " in America, sau "Oina", din Romania, limba din tara autorului cererii brevetului Margescu. Nimeni nu

neaga ca palnia si furtunul de carburant si teava in aviatie nu au fost idei si cuvinte promovate decat in aviata americana, ruseasca si germana, ducand astfel la aceste noi expresii folosite acum, traduse digital, mai mult; adica ca si locutiunile verbale: "OK!'' sau "Merci!", "hose-and-drogue", in intreaga lume fara alte explicatii intre interlocutori. Insa fara ca acesti interolcutori sa plateasca taxe pentru a folosi cuvantul - expresie"Ok", care sigur nu s-ar patenta... Insa cum sa nu fie AM., lasat sa foloseasca o banala forma de *palnie*, intr-o exprimare, intr-o inventie; sau o *teava* sau un *tub* sau un *cablu electric* sau o *sfoara*. Margescu fiind penalizat de examinare ca si cum ar plagia pana si forma cuvantului. In prisma brevetului CM Cook sau altele G., M. Adica "in view of". Gross si Mahara primind insa o "derogare" ca de la o sus pusa, ca din povestirile Seherazada (putere similara parca luata si de examinator, in cerea AM.), pentru a folosi sinonime din limbile intelese universal. Iar, AM. sa fie rastalmacit ca ar fura o sfoara de la parasuta lui Cook? (fara sa stie ca scaunul catapulta cu parasuta a fost inventat tot de un conational din Romania si nimeni nu l-a oprit pe Cook. L., in CM., sa foloseasca sfori si catapulte la scaunele avionelor sale invartite periculos, de care ar avea mare nevoie acum dupa cum chiar el sugera pentru a catapulta -din *centuri cu scaune bine stranse*- pe ambii, *ei* si *ele*, ca piloti ai viitorului... Centripetal?). Si ce nu au stiut si s-au dat de gol, cei care au inteles ca au inscenat un astfel de brevet Cook- CM, cu cuvinte atat *"de sinonime"* cu ale lui AM., (si sa nu uitam ca un *secrecy order autentic* poate avea multe intelesuri daca nu ar fi finalizat, pentru toti...), este faptul ca expresia *hose and drogue* daca este tiparita si inteleasca ca si o *ancora* de barca pentru apa sau ca si un coif, ce indica directia vantului, atunci ajung acestia, sa inventeze avioane care *plesnesc* din *parasute*, ca astfel de *ancore* marine sau aeriene legate tot cu sfori. Insa intentia cererii brevetului AM., a este de a folosi comparatia de *palnie* pentru alimentarea mai usoara a furtunurilor dintre avioane, -care nu erau pana astazi concave- ci coifuri sau palnii, pe care examinarea parca vrea sa le confunde? Si din aceasta cauza brevetul CM., a ajuns in realitate sa primeasca sfori pentru parsute de la ancore, ASTAZI, fiind imbunatatit sa faca aparente confuzii brevetului AM la capitolul *hose and drogue*, expresie pe care nu o revendica nici macar de la patentul G-Gross, examinarea in numele lui CM si cu care nu se aseamana. Orice motor de cautare - software, face astfel de greseli pentru ca nici aviatorii si marinarii nu s-au hotarat, inca cum sa foloseasca corect, *house and drogue* sau *anchor*, iar softul asociaza ambele tipuri de poze pentru ambele tipuri de actiuni folosite de populatie. Si la mare si in spatiul aerian veti gasi ancore umflate ca niste palnii. Mai simpla explicatia aceasta ar fi daca ati cunoaste si povestile scriitorului roman, I.L. Caragiale, un fel de *schite* literare pentru viitoarele examinari de brevete, care vor avea un comparativ, inca mult timp de aici incolo, de replicat, insa doar de barfit ca in "Notice pre –AIA", dupa adevarata cerere mondiala a lui AM- Margescu legata de "brevetul cu avioane". Si in plus nimeni nu a schimbat pana la cererea AM -Margescu forma conica a furtunului de care se leaga o palnie stil, "hose and drogue", nu inseamna ca deja examinarea o sa gaseasca in dictionar explicativ cate un cuvant nou de astazi, care descrie in cateva litere: un *"furtun tronconic- legat de un fost '*hose and drogue*`!",* sau *"un picurator intre avioane"*, sau *"un jet de lumini intre panouri solare sau/si cu un lift"*, s.a., rezultate citate doar din cererea 0332439/`22 us si in revendicarile clare, europene si scrise *"ca postulatele"* definite si sau pentru audienta americana sau cu sau fara ea...adica universal. Limbile si limba engleza pentru ingineri, se transforma si ele in sens benefic , o data cu evolutia tehnicii, fiind facute tot de oameni! Examinarea sa aiba rabdare, sa fie binevoitoare sa intelega interpretarile cuvintelor si frazelor noi abia inventate si sa nu se *teama de noutate si libertate de expresie* si sa fie mandra ca asista la o dezvoltare a limbilor si o dezvoltare umana chiar sub privirile ei. Nu trebuie o inventie adevarata

comparata cu alte lucrari de metode si grafica, sau liste de valori, Ai., s.a., epuizante si facute parca la *indigo = copy/paste*. Pentru ca tot in dictionare digitale se gasesc astfel de noutati, pana se vor tipari in dictionare de limbi moderne pe hartie, reactualizate va mai dura putin... Nu trebuie cu nervozitate sa reprosati lui AM- Margescu, ca ar utiliza dictionare online, chiar *"idiomatice"*! Iar aceste dictionare la randul lor, -in unele limbi, dar majoritar vorbite in mediul de afaceri de pe Glob-, nu au forme de plurar sau defintie clar adjectivele, substantivele... si nasc interpretari. Nu ne dorim de exemplu o esperanto care sa nu evolueze in spre dialectul digital, macar imbogatind-o. Nu mai zic de termeni aviatici, tehnici, auto-moto... (era necesra si aceasta explicatie aici si putem sa dam un exemplu similar ca in Academia Romana, s.a., ale ultimului secol au aparut conflicte de comunicare, cu privire la numarul de locuri rezervate academicienilor umanisti, in detrimentul redus al locurilor celor *vorbitori*-iubitori ai stiintelor reale, chiar pe locurile din sala rezervate, din Bucuresti). Pe vremuri lumea era obisnuita cu comenzi fizice si cuvinte putine si aceste limbi mostenesc aceste caracteristici primare si nu accepta *corectii*, imbunatatiri lingvistice tehnice. Ce ar mai fi sa oprim dezvoltarea tastaturi "Qwerty" sa taiem de langa ia, functie digitale *"Enter, Del., F,F3,F4, f11"*, etc.!? Acum limbile "foste primare=preadezvoltate"(ex.: in engleza substantivele "fruct/fructe, corn..", nu au plural sau nu se pot numara gramatical ca in alte limbi) si pot interpreta aceste cuvinte *"primitive"* ca si scrise bine, insa in realitate (ca si examinatorul nostru), mai ascund alte doua trei forme de expresie neloiale pe langa accente, iar in scris si vorbit, in realitate poate fi o arma nevazuta exact ca un virus, la inceput, intrat intr-un corp. *Furtun si palnie* din cererile noastre de brevet, aviatice, ajung astfel adevarate *secrete* de stat, comice, daca nu sunt reglementate si examinarile profita din plin, mai ales daca sunt examinari sustinute de tari cu venituri peste media globului, lucru total neproductiv atunci cand vine vorba de inventii unde subiectivismul poate fi de asemenea la ordinea zilei, insa daca ne lasam dusi de el. Ce este rau ca am folosit traducere digitala? Daca traduceam de pe o foaie de hartie tiparita si mai poluanta eram mai credibil *agatati* in fata examinatorilor: Wang Michael sau probabil cu dublu semnatarii si cu un posibil jr., dupa initiala lispa de la un Wang H. Michael, ori cu asistent(ii) Josh Michener?; examinatorii lucrarii noastre in discutie aici, care au de asemenea nume sonore publice mai ales in limba roamna/engleza si cu sinonime probail ca cele ale marilor actori de musical-uri de peste Oceane; si nume de autori de carti sonore despre viata transportatorilor prin prisma aviatiei din Pacific... Scrieri sonore pe care *de acum* am sa le admir si ma bucur de coincidenta informatilor schimbate, ca autor al cererii pe care eu o consider personal unica si inconfundabila, adica cererea de brevet AM. , fara a fi lipsit de modestie in cele afirmate aici si fara nici un concurs cu vreo concurenta adevarata.

Cererea inginerului pentru descriere a metodelor de realizare a temperaturii, ar fi trebuit sa preocupe pe orice om sau orice cunoscator de fizica insa trebuia sa se stie deja ca in chimia aerului se detin diverse straturi si concentratii de Hidirgen, Oxigen si Azot, iar incalzite diferit de la soare acestea produc si alte miscari ale aerului ca si vantul, prin "gradient de temperatura" si scopul acestei descrieiri este tocmai de a-i ajuta pe cititori sa inteleaga ca avioanele vor zbura diferit si cu motoare eficiente si diferite, la altitudini diferite. De asemenea, gravitatia Pamantului la distante mari de la Troposfera, pana la Exosfera poate influenta diferit zborul avioanelor care leaga, aici, intre ele, furtunuri de alimenare intr-un mod unic si ne mai intalnit in lume, pana acum. Intrucat se folosesc la alimentare si cisterne aeriene peste un numar de trei dispuse vertical si apropiate. Doua avioane care sa alimenteze s-au mai fololosit si doar atatea sunt descrise in raportul militar.. insa peste acest numar oamenii nu gasisera sens, pana la

brevetul AM- Margescu. *De asemenea, omenirea alimenta 'gresit`, de sus in jos-ul avioanele dispuse vertical fata de o axa imaginara, adica fata de orizontala marilor - ca reper. Iar Margescu este primul om din lume care propune alimentarea ascendenta intre avioane cisterna, adica de jos, inspre in sus. De la altitudinea mica, la altitudinea mai mare, a aparatelor de zbor dupa decolare. De la punctele cardinale Sud, la Nord, de exemplu. Deci fiind mai eficienta alimentarea, spre deosebire clara fata de alte tipuri de avioane si doar in numar maxim de doua aparate de zbor, care alimenteaza astazi deja banal, de la N., la S. Deci spre directia - in jos! Adica AM este diferit total de brevetul CM, in care se invart mai multe "rezervoare-cu o singura teava unite intruna si longitudinal, pe mii de km, si pe orizontala", ce se vor toate ca un sistem credibil si sa produca si un combustibil din condens, in acelasi timp, 'centripetal' de la V la E. Adica pe orizontala imaginara pe care sta racheta sa fie lansata... singura care pare ca poate zbura. Insa aceasta se alimenteaza de la o aripa ca un bumerang si apoi plesnita fiind ca un bici de forma ireala pentru o structura de avion si din materiale nerezistente si inca ne aflate in stadiul tehnicii (ori macar cu prior-art) si greu de dovedit teoretic ca ar putea fi testata in acest patent sau din lume va mai reusi sa se si intoarca pentru o realimentare. Si daca megastructura cat muntii, zboara cu portanta aerodinamica cunoscuta omenirii si in care lichidul de alimantare (daca ar exista unul real obtinut prin condens ca o pompa de caldura in stadiul tehnicii de astazi descris real de Cook), atunci toate ar fi livrate pe orizontala, in mod credibil. Insa cum toate acestea fara sa se dezintegreze intreg sistemul CM ne avand materiale in stadiul tehnicii si fara o fizica a dilatarii si elasticitatii materialelor credibila astazi?*

Suplimentar examinarea mai spune ca anumite parti grafice (*A, M*., Fig 1.), din desen nu apartin traducerii, pentru desenul depus; de parca ar fi putut fi luat din alte limbi o parte de desen, probabil se gandeste ca ar fi cumva o ocazie sa treaca pana si desenul Margescu-AM (fata de cum a decis el chiar in mod unic sa-l noteze), la altcineva in palmares, ca si cum isi doresc cei de la Wipo? Nu ne gandim la quintesenta originala a unui critic just, atunci cand patentului si graficii AM, li se cer - pentru evitarea respingerii de la USPTo,- corectarea acestora, iar apoi se spune ca doar in sensul unui titlu optional "abeyance'', ar fi necesara corectarea totala... Si se intelge astfel, ca si continutul de sub titlul este anulabil... Fiind foarte nehotarata examinarea pentru a parea transparenta in obtinerea de informatii peste cele necesare... In realitate se puteau adresa intrebari pertinente, daca existau instructii de la cei doritori..., in baza legii - sectiune 37CFR1.121 (g), pe diversele exceptii de semantica, daca se dorea o integrare reala a acestui brevet in industria mondiala si nationala a examinarii. Fapte care vor conta mai ales in timp, atunci cand o judecata impartiala internationala, d.p.d.v. tehnic si jurnalistic vor avea loc, speram cat de curand. Si in mod benefic omenirii, mai intai... Vom vedea mai departe, cum la raspunsul examinarii de la revendicarea nr. 11 (AM.), i se acorda lui CM-Coook un numar in plus, din alt text si scos din context adica pentru un lucru neinventat de el, totul pentru a scoate in evidenta un neadevar si anume ca ar exista mai multe tipuri de cabluri electrice de transport, nici macar definit "ca de inalta tensiune". Astfel examinarea *confunda* numerele si adauga astfel, nr. ''116'', din lista desenului CM., langa ''linia [156]/ respectiv [0173] –din libraria Google Pat.'', dintr-un banal tabel, adica numarul este adus din alt loc, decat al descrierii CM. Ori examinarea nu se sfieste sa arate ca *pune de la ea,* nu doar ca sa ajute brevetul CM, impotriva lui AM, ci il si arata ca fiind deja o caracteristica descrisa in "summary", insa nu in revendicarea concurenta mie. Dar cu indrazneala leaga examinarea, ideea cu punctele de electricitatea multiple desenate CM (confundate cu firele AM si traduse liniile CM). Si cele din textul descrierii CM (nr.116, de 600 v si linia de text gramatical, de la nr. 156), de alt patent G-Gross, prin

prisma lui CM... Care iese, iar invingator, ca in orice situatie marca "CM. - Cook Michael + WH.-Whang H. Michael", daca le credem minciunile, orbeste.

Legea USPTO -cea mai apropiata aici, dar insuficient exemplul juridic prin raritate - spune ca la 37CFr 1,121 (Manner of making amandments..) , 37CFR1.52 (b) (6) trebuie sa nu se citeasca numarul folosit pentru delimitare a specificatilor, adica numar scris intre parantezele patrate, el ne fiind considerat ca si o parte dintr-o inventie, ex. [...]. Ori reguli clare si instructii de decenii in tehnica si patentologia americana de renume mondial, adica anulare prin parantez patrate a cuvinteor sub 5 ca numar, ajunga sa fie incalcate si folosite gresit de examinare si in cazul Margescu- AM. Deci examinarea pune de la ea..., ce este chiar peste parentezele patrate...! Sa folosesti din banalul "tabel-lista de enumerare" de la CM-Cook Michael de langa desene, adica la numarul cu paranteze patrate de la linia "[0173]/[156]", ca citatie, in alta bucata de text, de catre WH, adica scos din context numarul "**116**" partial pentru a combate un alt brevet, ca AM, este mai mult decat o eroare cu caracter ilegitim si nelegal, chair si in SUA unde se poate cam orice! Orice este posbil la Uspto?!?... conform presei internationale sau chiar peste o regula locala PTO, stil, *first-to-file*...; Eg.:

FALS text-by USPTO-Whang M.H.: '' Backup multi-voltage power supply 116 with 60 v... feeds''

ADEVARAT text -by CM: '' "[0173]/[156] **116** backup multi-voltage power supply, with 60 v... feeds"

&,

FALS -by USPTO: ''...supply lines 156 are all..''

ADEVARAT -**gramatical**: ''...supply, lines 156, are all..''

Nici macar la Wipo sau altii nu sunt interzise dictionare electronice, ne fiind diferite de traducerea pe hartie, care si cu noile tehnologii fac mai exacta filtrarea expresilor cu inteles multiplu si astfel textele scrise, si nu traduse automat sunt cele pe care examinarea le-a inteles foarte bine si din aceasta cauza a ajuns textul AM, sa fie comparat cu un robot, cu tenta "idiomatica", dar totusi si atribuit lui CM, la Cook ne mai fiind exprimat idiomatic..?? Si fara drepturi comune cand vine vorba de revendicari si descriere. Parca am fi fost doi inventatori in acelasi brevet. Personal consider ca inventatorii multipli sunt o nascocire "avocateasca-sau de Barou", a ultimelor decenii, care sterg adevarata valoare a sclipirii unei inventii si a unicului inventator, in mod real. Cum doi inventatori sa aiba aceeasi intuitie sclipitoare in cateva nanosecunde de auto judecata...? Mai mult, citarile de brevete din lucrarea unicat AM-Margescu, se vor a fi intelese ca o istorie nefasta, intrucat sunt aduse in mod natural mai multe natiuni si pare ca acest brevet incomodeaza prin adevarata istorie reiesita la suprafata, indiferent care ar fi aceasta si *incomodeaza* cumva politica de examinare? Fara sa fie vreo lege in acest sens examinarea se scuza ca nu acesta este STILUL din SUA fata de Europe, insa noi am venit si printr-un numar PCT, pentru care am platit si constatam ca examinatorul USPTO nu are de gand sa respecte vreodata legile INTERNATIONALE sau macar sa constientizeze ca trebuie intr-un final sa le TOLEREZE!! Citarea numerelor brevetelor pe text, neclasica, este facut de Margescu-AM, in mod original pentru transparenta si pentru a reduce timpul cercetarilor documentare nereale si a sugera fara a mai contacta examinarea adevarata nuanta a lucrurilor si faptelor comparative sau nu si descrise de un inventator, transparent in gandire si sincer. Iar

in contrast la brevetul CM, parca facut dupa, sunt doar citatii nationaliste de autori locali. La CM fiind vorba si de o depunere necurajoasa si transparenta, cererea fiind depusa neinternational cam la acelasi cost de examinare cu cel local, care culmea, pare acum ca ajuta brevetul CM si nu constituie o concurenta neloiala o auto-citatie de brevete la CM sau ca una similara de la M-Maehara. Insa pentru AM care este si initiatorul citatiei de brevete in textele de aviatie si la trenuri, nu este o noutate, ba chiar o blasfemie la adresa unei legi aparente USPTO, intruchipate, doar de examinator, pentru ontracararea ideii AM. ...Cu *dedicatie?!!* Cum este posibil ca citatile sa fie daunatoare si culmea citatia care descrie de exemplu un aparat de facut picaturi din lichide sau un furtun cu o palnie, citate de Margescu sa ajunga sa se intoarca impotriva inventei AM, iar la CM sa il ajute [1] astfel de citatii, cu scop, doar de comparatie si relevanta a stadiului tehnicii de pana atunci, partial dezvaluit in aceste citatii de brevete anterioare? Adica in viziunea eronata a examinarii, aparatul de picaturi nu poate fi folsit intre aripile a trei avioane minim, cu toate ca el este folosit doar in laborator pana sa il folosesca AM in alt ansamblu si imbunatatit. Si de asemenea CM sa foloseasca avioane tot in stadiul tehncii si AM sa nu aiba/e voie sa foloseasca avione similare tehnicii de astazi, doar pentru ca vrea examinarea sa spuna ca AM nu are un nou sistem operational de avioane, dar totusi l-ar fi plagiat pe acest sistem, de la CM si aceasta prin viziunea altor patente. De ce ati mai acordat patentul CM daca nu avea noutate si o folosea prin "view of", adica viziunea altui sistem de brevet? Pentru ca examinarea vrea prin "view of" sa acorde intr-un sport masluit, castig de cauza echipei CM! Pe nedrept! Legea infractiunilor le permite celor ce gandesc asa sa scape daca nu se platesc taxe mari? De asemenea, palnia unui furtun pentru prins o pompa de carburant sa ajunga sa nu poate fi folosita macar ca descriere a formei la AM., care descrie un furtun tronconic, pus si intr-o formula – insa ignorata total forma geometrica, de care nu mentioneaza examinarile nici un rand, nici macar critic.... Examinarea scoate din calculul notificarii pe nedrept si un astfel de vas de comunicatie cu forma ca o umflatura cat un butoi, -descris in abstract ca un triunghi negru-, la capatul unui furtun ce face sa fie confundata la privirea 2D a desenului, in standard, foarte putin cu o palnie din panza ca un fluture al unei rachete de sport Badminton, de catre examinare, care pare ca nu are putere de distinctie a elementelor desenate cu toate ca nu trebuie sa faca o activitate inventiva daca citeste descrierea? Forma geometrica este ca si un "trunchi de con"si arata acolo ca urca treptat intre avioane pana la 500 m, aceasta fiind aici doar un exemplu de lungime pentru un astfel de furtun. Care intamplator se numeste si se pronunta rapid ca intr-un sunet, adica ca si un furtun si o planie, dar si ca *drougue* si un sunet de cuvant ca de medicament si in toate sinonimele din limba saxona fiind inconfundabil. Iar *flying boom* suna ca si unele sunete dintr-o explozie, ca niste cuvinte onomatopeice, insa nu se face abstractie si de ideea saxona a noilor locutiuni si se reproseaza tot lui AM ca nu se inteleg sensurile multiple literar, insa au context pentru un inginer, repet doar specializat pe aviatie. Iar examinarea rastalmaceste folosindu-se probabil de faptul ca in engelza nu toate lucrurile se pot numarasi, nu au un plurar format simplu unele substantive... Insa examinarea trebuie sa fie pregatita mai ales cu mai multe limbi macar sa poata interpreta atunci cand vede ghilimele la astfel de denumiri. Ex. "hose and drug", "buddy-to-buddy" plus "budy-to-budy" este similar auzului pentru pilotii din industria aviatiei care sunt adevaratii "person skill in the art'' si cautarile electronice online relevante, pot dovedi statistic cel mai bine adevarul la astfel de expresii inca neimpamantenite, adevarate coduri

[1] Si in Romania sau alte tari in realitate taxele pentru procese sunt exorbitante, dar statul poate face gratuit ordine publica pentru cercetarile infractionale. Iar in IP., brevetul unic european si poate mondial sta/u sa apara.

printre cunoscatori daca ne mai gandim si la accent... Deci langa text ar trebuie ca legile *brevetelor sa accepte si transformarea unor astfel cuvinte si expresii rare*, alaturi de banalele astazi - emoticoane-pictograme indicatoare de sens reala atunci cand langa text nu se poate folosi un sunet audio redat. Sigur atunci examinare WH nu ar mai fi connfundat daca era o pictograma sugestiva langa, "lines" cu: furtun, cabluri de comunicatie electrice de joasa tensiune sau cu cabluri de inalta tensiune si chiar palnie cu furtun si forma geometrica trunchi de con; resepctiv "buddy- to..." diferit de "budy...". Sensul de "buddy-to-buddy", scris si de AM este pentru specialisti folosit pentru avioanele cu punti modificate, clasice modificate rapid in interventiile militare sau cei ce cara canistre intre ele. Celelalte sensuri se practica in paralel si se refera la toate apratele iesite de pe banda pentru aceasta operatiune aviatica. In plus ne aflam in cazul compararilor lingvistice acum pentru ca avem de-a face cu *un furtunuri trunchi de con*, care nu au inca o denumire "mai de scena -VIP", si doar in practica cererii brevetului AM, abia s-au inventat. Comparativ si "efectul Henri Coanda" al francezului de origine romana cu acelasi nume, a fost denumit omonim dupa ce un profesor de origine ungureasca i-a recunoscut meritul si l-a denumit asa adica dl Theodore von Karman. Deci Coanda –C, a avut nevoie de un profesor sa-l prezinte chiar daca nimeni nu-l credea ca este cel care a descoperit adevarata "portanta aerodinamica", si nu sculptura Rodan l-a ajutat si nici sculptura Brancusi, "Colana infinitului", verticala, nu m-a ajutat pe mine sa definesc ceva sau sa compar cu tablourile limbilor straine prezentate ca si cladiri pe verticala din Babilon sau cu vreun Glob pamantesc vazut din spatiu, din picturile de la Louvre filialele stil, U.A.E... Sunt multe moduri de a zbura insa oamanii din domeniu, doar memoratori de postulate, nu pot vedea diferenta fizica dintre zborul unei gaini, o albina, un avion sau o racheta Space "x"; sau chiar o balena? Doar cei cu imaginatie blanda! Coanda a facut si un efect fizic ca un postulat. Si tot in aceeasi ordine se mai poate adauga aici ca presa nu a crezut ca se va putea face o bomba atomica si apoi atata energie atomica ecologica fara ca romancai S. Maracineanu din estul Europei, sa-i fie prezentata lucrarea radioactivitatii (atribuita pe nedrept apoi laboratoarelor conduse de nepoata lui Marie Curie, doar pentru ca tiglele expuse de decenii la Soare apartineau catedralelor de langa univ. Sorbona), fara ca aceste postulate ale romancei sa fie prezentate de un alt profesor pasionat de sah din Ungaria veche, direct fostului presedinte S.U.A, F. Roosevelt care avea puterea economica de a sustine astfel de "zvonuri" fizice, reale in final. Si aici, trebuie scrisa o carte..!? S-a inventat un lucru nou doamnelor si domnilor!! Nu va fie greu sa credeti. Doar botezati-l. Insa folositi plurarul simplu daca produce mai multe efecte si daca asa va place sa nu numarati efectele... Nu ne dorim un singur astfel de furtun sa faca si sa decrie un singur lucru, daca poate face mai lmulte lucruri decat un furtun clasic. Poate descrie si o pluraritate de lucruri insa neamestecate voit. Cum le amesteca examinarea brevetele CM, cu brevetul G, cu M.. si culmea cu WH in numele pluraritatii unui singur inventator fals, ca CM, doar pentru ca ar fi de nationalitate cu examinarea puternicei economii reprezentative - USPTO?? Si poate totusi USPTO si SUA , WIPO, s.a., sa isi permita astfle de falsuri fara sa-si pateze numele si economiile si toate in vazul politicii internationale si in detrimentul alienarii gandirii omenirii, astazi? Si nu dorim ca omenirea sa nu poata numara "mai multe avioane" sau un banal cuvant, substanitiv, sau denumirea inventiei AM - Margescu si sa o nu intre in industrie, asa cum in limbile saxone din pacte, nu se pot nici astazi, dupa dezvoltarea limbilor moderne - poate prea mult - sa se numere toate substantivele. Examinarea nu poate vedea la AM numarul de avioane!?! Crede ca este vorba doar de UN avion? I s-a atras atentia ca pluraritate inseamna peste TREI avioane in brevetul AM in descriere si in revendicari. Tocmai ca sa nu existe intelesuri parsive, subversive, care sa interpreteze cuvintele juristilor banale, adica de *pluraritate* - de "*avion*".

“*Uncountable*” fiind si “*fructele*”... fiind un exemplu aici pentru problema ce ar vrea sa o iscuseasca examinarea noastra, prin problema limbilor si sensurilor din engleza. In aceeasi oridine de idei cu cele peste trei avioane -ce alimenteaza prin multiple furtunuri -din brevetul AM! Insa bine ca s-au introdus de catre marele poet si dramaturg William Shakespeare, atatea noi cuvinte! Insa fortat daca nu au fost descoperite de toata populatia odata si asimilate fortat si fara ca gramatica sa le cizeleze dupa legi gramaticale de catre toti intelectualii vremurilor. S-au multumit nobilii sa aduge noi liniute ca semne de punctuatie intre cuvintele confuze ale populatiei si a rezolvat partial problema , pana astazi cand limbile se reintalnesc... Nu credeti! Ca ingineri si examinatori sau entuziasti, nu ca lingvisti si istorici, atunci folositi mai des propriile canale de telviziune de descoperiri , ca de la propriul BBC. Nu se poate ca in limba engleza sa nu se poate citi *fruit* “nones” vs., inexistentul “fruit-s”, adica nu se poate sa nu exista un plurar pentru fructe dintr-un cuvant fara un prenume “an” –fruit.. Trebuie sa spunem pluraritate de fructe . Sau pluraritate pentru “trei avioane” ca sa fiim siguri ca examinarea nu ne decade ca nu vede pluraritate peste trei avioane. Din aceasta cauza s-a folosit in AM sintagma peste trei si pana la infinit, notat cu puterea “n”. Si tot oamenii (examinatorii -AM), se faca ca nu vad o pluraritate peste trei avioane sau comparatia adecvata a infintelor dispozitivele care pot zbura. Sa fiim siguri ca nu o sa fiim ciorditi, rastalmaciti de vreo regula care numara ca si fructele din Anglia doar o fructa in loc de peste trei fructe - respectiv peste trei avioane... Sunt exemple lingvistice nu de noi descrise, ci de intregul Interneutul, care conteaza. Este o problema de semantica amigdala. Poate ca limbile se intalnesc abia astazi, aici in realitate, insa nu puteti sa distrugeti viitorul unui brevet si al vostru doar pentru ca nu puteti numara, palniile, sau o singura palnie, sau mai multe, ca si in cazul mai multor fructe care pentru examinarea din aceasta speta se pare ca este tot una cu un singur fruct sau o palnie unica fara alte forme de palnii echivalente daca le privesti in grafica 2D vs. 3D. Nu putem compara forma triungiulara cu altcceva decat palnie, palnia AM ne avand inca un cuvant inventat pana astazi (*decat cuvantul aproximativ de “palnie-intoarsa”*), pentru ca este un lucru nou descris prin comparatie cu alte forme de palnii de pe piata. Adica examinarea sustine ca CM., are o palnie ca a lui G., si nu mai poate fi vazuta doar ca descriere si in desen, la AM.? Si incereca sa spuna ca ar fi plagiata cumva forma de palnie la AM? AM descrie un triungi pe desen si imediat profita examinarea si o compara cu un alt tip de palnie ca la G-Gross. Fara sa stea pe ganduri, abuziv lipeste cuintele. “Gross discloses an ...hose supply 21 with a large base”. In realitatea Ei au o palnie din panza si piele prin care nu trece nici un lichid si Margescu are un cap de furtun umflat de forma tronconica din fier si cu, cauciuc si sfori, plin cu apa sau benzine, prin care trec lichide. La ei palnia este folosita ca sa ocheasca mai usor pompa de carburant de la unul din cele doar DOUA avione ce se infig in palnie, in zbor. COMPARATIE: Este ca diftongul din electricitate, unde bornele pozitive si negative la prizele de curent electric se deosebesc cu denumirile MAMA si TATA; Sau ca in filosofia IN si YANG; Sau este ca un act sexual descris din natura. Nu putem atribui actul sexual doar parului pubian (adica palnia), daca cele doua organe genitale ale diferitelor sexe (tevile avioanelor) au acuplat. ...aceasta nu inseamna ca feromonii nu au avut si ei un rol ca toate celelalte elemente premergatoare acuplarii ca intr-o viata normala, intre vietuitoare. Insa doar daca este necesar si nu se poate rezolva nici cu ajutorulul unui inginer chimist ca va interpreta aceste randuri, atunci se va reveni cu explicatii de genul: care este legatura feromonilor si a parului, cu pielea si cu acuplarea intre vietuitoarele din natura...? Sa comparamb atunci realimentarea avioanelor cu mancatul la vietuitoare!?

Examinarea nu intelge ca o “palanie” comparata si cu o forma triunghiulara aici si in desenul AM, care este cu susul in jos poate folosi si ea lichid pentru trecere. O palnie daca are forma ascutita atunci toti vor sa toarne prin palnie o cantitate mai mare de lichide prin latura mare a palniei. Insa in cazul nostru al brevetului cu avioane AM se poate spune doar lingvistic acum, ca sa se poate “turna-pompa”, lichid prin latura ascutita, adica inspre latura cea mai mare, cea lata, a palniei. Aceasta pentru ca in lumea realimentarii aviatiei oamenii au turnat PANA IN ZILELE NOASTRE doar lichide de la avionul UNU superior catre avionul DOI de jos. Si acesta este finalul de operatiune la HUMANOIZII-aviatici de pana astazi! Insa tot de astazi la avionul - modern prin brevetul AM se pompeaza (sau se toarna in cazul gravitatiei reduse cu mediu fluctuant ce de la altitudini mari spre imponderabilitate, fig 1, A3, D, brevet AM), de la avionul fost DOI, catre avionul UNU si apoi catre avioanele TREI si PATRU si “N”multiple combinatii de avione dispuse pe verticala cu diverse forme oblice ale furtunurilor dispuse intre aeropurtate. Deci se toarna si se pompeaza printr-un furtun, ca o palnie, prin forma mare a acesteia, spre forma mica a palniei (palnia avand in realitate rol doar de prindere). Nu inseamna ca suntem cu susul in jos, cum astfel fortat examinarea ne compara cu palnia din patentul G-Gross, sau cu palniile clasice, in care triunghiul cu latura mare este folosit pentru turnare de sus in jos a lichidelor. Aici confuzia, AM trimite cu presiune lichide atat prin forma subtire a palniei si ce groasa, in acelasi timp, nu doar prin cea mai mare. Cum se toarna pe Pamant, unde lichidul este atras spre in jos. AM “trimite si toarna” in acelasi timp prin triunghiul desenat ca o palnie alaturi de un furtun, cu baza mare inspre in jos, intre mai multe avioane conectate intre ele cu astfel de “palnii cu furtun induse”.

Margescu nu foloseste intre avioane palnie usoara ca cea cu forma de fluture ca de la sportul Badminton, racheta dintre paletele de tenis. Examinarea se face ca nu intelge diferenta dintre un fluture ca o panza si cu piele de cateva kilograme greutate, versus o umflatura de furtun (tronconica) coborata lin forma sa, ca o palnie, de sute de kilograme, plina cu lichide si obiecte. Aceasta palnie formeaza o contragrutate si nu este la mila vantului dintre avioanele zburand rapid, ca o palnie de” Badminton”, ca un fluture de usor, ci trage in jos furtunul si lupta cu vanturile puternice reformand gravitatia ca o jucarie mioritica “Hopa Mitica” de balci, veritabila gravitational comparata ca si plumbul sau... Nu inseamna ca daca examinarea nu vede decat la altii ce a inventat AM si ironic sterge orice logica la textul lui AM (idiomatic?), nu se mai poate inventa nimic doar pentru ca nu exista cuvinte impamantenite in vocabularul examinarii si chiar al inginerilor de profil. Aceasta este inovatia. Thenica si lingvistica. Dumneavoastra vreti intai lingvistica si apoi tehnica , ca sa putei sa faceti o lucrare de examinare cat mai rapida si sa nu treceti de linia de confort. Deci cine a fost intai? Oul sau gaina? In viziunea examinarii UPSTO daca urmam logia de pana acum raspunsul probabil este ca a fost primul brevetul CM- Cook! Stimabililor cititori! Acceptati in brevetele urmatoare macar o combinatie de cuvinte, daca nu exista inca un cuvant pentru mareata inventie si cutezatoarea inventie AM- Margescu. Furtunul tronconic!? Nu ati mai vazut? Invatati sa citit formula si desenul fig.1, AM. Unde sunt descrise linii alaturi de cate un triunghi la capat, ca in brevetul Margescu. Examianrea nu a vazut aceste formule intructa nu a scris nici macar un cuvant, macar rastalmacit – “idiomatic”, in viziunea vreunui presuspus inventator ca M-Maehari, CM sau G..., pe care vom vede ca ii foloseste doar ca comparatie pentru a spune ca este un brevet care i-ar plagia pe acesti novici in ale tehncii, dar probabil cu succes beletristic mai ales dace ne referim la regula *First to File* din brevetul atribuit priobabil prin aceasat tehnica, *beletristica-militara*, din

punct de vedere al brevetelor europene majoritare,o tehnica ERONATA! Si eronat tehnic. Periculos pentru viitorul stiintei si tehnicii omenirii care astazi se vrea, cat mai exacta... Sper?!

Intre punctul 4 si 14 A al raspunsului prezent pentru examinarea brevetului AM., se vor aduce noi adaugiri.

----

15 A. La **revendcarea unu**,

- Se invoca eronat art. sectiune 35 USC 102 a1 ,a2, se confunda denumirea lui AM- Margescu , “air transport device” si se atribuie dupa o bucata de text ca si “tows an intended space load close..”, asfel audienta care nu are ambele texte in fata este inselata cu privirea chair de examinator- ul partinitor. NICIODATA CM -Cook nu a spus “air transport device”. Ci este titlul foarte sugestiv al lui Margescu. Titlul CM prevesteste o metoda “centripetal”, de “space launch”. Deci ideea si finalitatea CM, lanseaz doar ceva spre spaiul cosmic prin “aruncare”. Aceasta este ideea lui nastrusinica. Pe cand Margescu TRANSPORTA prin aer cu avioane in stadiul tehncii cu peste trei furtunuri nemaiintalnite, diverse lucruri .

-In mod eronat si ca o hotie din nou examinarea foloseste frazele de la Margesuc (chiar din Revednicarea 1. , MA) si le atribuie la fina o bucatica de text de la CM-Cook. Astfel ,“ a flight is being formed simultaneouslty with other aircraft” este textul lui AM si i se dauga la finalul aceeleasi fraze, in paranteze, de la brevetul concurent pe nedrept CM “(pargaph 100 disclses ‘a space luaunch methord`)”. Ca sa para dublicitar ca este doar descrierea de la AM insa putin comparata cu CM, atribuirea finala a textului scos din context fiind insa pe nedrept, la concurentului CM. De ce se face acest lucru? Tehnici subversive nu se accepta in deontologia avocatilor chiar si de IP. Pentru ca examinarea se raporteaza la inventia de transport care este descrisa doar la AM , iar la Cmu nu are la ce sa se raporteze decat la cuvinte si expresii repetate ca: “space launch method “, sau comparatia perscurtata “CRW si CRomSL”. Acestea fac singura senzatie de descoperire, aparenta, ale lui CM - Cook. Chiar in abstractul lui CM primele cuvinte incep asa: “A method of launching space vehicules by towing them aloft... “ Unde se gaseste macar un “air transport device”, pentru ca a lansa o racheta nu este tot una cu a transporta ca in sistemul cargo - de marfuri? Aceasta este intrebarea. In realitate se gaseste aceasta caracteristica de transport greu, aviatic , doar la Margescu, chiar de la titlul si in beneficiile brevetului, la dispozitivul de transport . CM lanseasa- arunca, doar o racheta mai apoape de spatiu si un specialist astazi stie ca doar sub o cincime se poate considera marfa de transport. 5% din greutatea unei rachete nu inseamna transport aerian sau stil cargo... El nu transport catralioane de titei, de combustibili spre spatiu cosmic nici in viitorul cel mai apropiat, cum propune Margescu - AM pentru Viitor, alaturi de toate natiunile lumii , intrucat geografia naturii inconjuratoare nu ne permite doar intr-o singura parte a globului sa facem asfel de operatiuni aeriene. Insa se pare ca meteorologul a lipsit, dupa cum am mai spus anterior din planul de consilieri ai primei examianri de la Uspto... Din pacate?? Si sefii de stat, nu au de ce sa se teama pentru astfel de sisteme economice ca ale lui Margescu Alain, brevetele AM se impart in mod egal conform geografiei oricarei tari deci dupa posibilitatile geografice si conditiile metorologice si chimice. Pentru pirma data in lume economia nu mai trebuie sa fie legata de o concurenta evidenta. La cine este mai cald este mai mare si lung sistemul ce trece (zboara), prin atmosfera, insa la cine este mai

frig este mai mic, dar cresc si conditile de zbor cu crestera atentiei manevrabrilitatii si a carburantilor folositi. Insa se vor compensa sistemele la costuri de exploatare. Lumea economica pare in viitor ca va fie egala pentru prima data in istoria omenirii intr-o ramaura de industrie, indiferent de zonele practicate prin punctele cardinale. Nu inseamna ca dispare competitivitatea, daca oamenii vor fi delasatori si cuprinsi de lene in afaceri, ca dupa fiecare explozie in economie sau trend (ex.: industiile led, video – VHS, CD, smart-phone-uri, merceologiei, tamplariei termopan, aditivilor alimentari, fotovoltaicelor, s.a). Doar viitoarele generatii pot evita noi crize economice prin modul lor de a consuma un prim brevet care nu priveste comportamentul consumatorului. Nu va disparea economia de piata cu brevete noi in transporturi aeriene dar cu influenta si pe orizontala a economiei. Din contra. Fara griji doamnelor si dominilor examinatori din intreaga lume!

- tot aici din revendicarea nr. 1 AM, examinarea scoate nedrept din frazele “,flight (A4,A2,A,An,B,Bn), towards..”, doar “flight towards” sI introduce nedrept de la CM, “(Figures 1A-1F)”compunand nedrept un text aparent comparativ, insa ca o tehnica redactionala subversiva si inselatoare fara sa foloseasca tabel de comparatie sau macar un gest lingvistic asemanator. Si acesta poate fi inca unul dintre motivele pentru care examinarea nu inteleg de ce se pun virgule “,”, dupa o parenteza! Acum examinarea foloseste virgule dupa parenteza fara sa fie – agramata la textul CM, sau chiar *coautor* WM? Asa cum anterior in aceasta revendicare, nr. 1, examinarea vedea ca o greseala, o virgula, dupa paranteze. La parantezele (1A-1F), se poate pune virgula dupa... Iar AM- Margescu ‘’ (A4,A2,A,An,B,Bn), ” nu avea dreptul sa puna virgule. De ce? Se sugera ca era vorba de erori de masinarie software, de traducere. Nu ne putem abtine sa nu vedema aici extremismul si discriminarea lingvistica, cu care examinarea a tratat pe brevetul Margescu, de care ii este si frica sa-i scrie macar numele in cla si fara prenume. Iar la brevetul CM persista de adjective idolatrii fata de autorul sau, in realitate cel cu o exprimare de artist SF., adica cu tenta deviata de la realitatea lumii –tehnice-, in care traim, astazi.

- De asemenea, se invoca ca in CM, Fig. “1A-1F”ar fi descrise mai multe aparate. Insa daca aceste aparate nu se pot folosi ca un bici si vor pune viata in pericol a pasagerilor-mecanici si vor fi folosite in ultimul moment - T, ca si cu pilot automat si pentru care inca nu s-a inventat un soft atat de performant pentru o astfel de `*biciuire’* aviatica, de ce mai descrie examinarea astfel de aparate neinventate macar software, alturi de alte brevete din lume? De ce sa le mai citeze. Si totusi toata figurile arata acelasi tip de aparat - mecanism: o roat de avion de linie Boeing sau bombardiere si legate de parsute umflate si parca de un “panou solar”, lagate de o sfoara desenata cu o linie, care s-ar indoi la maxim, daca ar fi posibil prin biciuire la viteze ametitoare care se vor a fi niste tev atasate, toate din materiale Kevlar care sunt in probe si fara sa definesca codul de Kevlar. Insa oricum ce este in stadiul tehnicii ca si Kevlar este comparat cu otelul, care s-ar casa la orice indoitura cu a unui “bici”, asa cum lumea il cunoste astazi ca unealta pentru animale si cu o rezistenta de carpa si cu piele din materiale organice, chimic. AM - Margescu este singurul care a spus ca varianta doi dupa furtunuri din cauciuc este cea a intariturilor Kevlar “M 5”. Deci a avut bunul simt omenesc sa numeasca tehnic macar un element aflat pe piata astazi. Si nu elmente nedescoperite sau macar descrise de catre autorul american . Autorul roman Margescu nu depinde de *kevlar* in brevetul sau si mai ales a spus ca “kevlar M5” este un produs descoperit in stadiul tehnicii si il vedem incepand cu masinile sport de astazi. Ori ceilalti competitori nu au folosit un cod de produs asa de rezistent din zilele noastre sau macar sa-l descrie printr-o inventie.

Doar vorbesc ipotetic de un produs. Margescu este singurul care spune de codul “M5” care este un material in stadiul tehnicii si putem sa il aducem la cunostinta unei persoane din domeniu, “skill in the art”. Si chiar cu aceasta varianta de produs “M5” sau fara, mega structura CM de peste 20 km in vesiunea cea mai mica nu s-ar putea ondui fizic ca un bici descris si desenat de cook ca o parabola sau forma de litare “s” de la cuvantul “soparla”, de exemplu. Ori CM-Cook vorbeste despre un produs finit nedescoperit in fizica, in anul 2023 sau in acest deceniu, doar cu rezistente - *zvonite*.

-tot pentru primele revendicari. Cum este posbil? Sa preiei ca examinator bucati de text (considerate “idiomatice” insa care la Margescu G., au un adevarat sens de cuvinte arhaice, limba din Romania fiind una dintre primele limbi precursoare latinii si intitulata chiar si ca o limba latina-vulgara datorita inaintarii timpurilor evolutiei ei), ca : Cook, as best understood, discloses an air transport device... (si urmeza aproximativ 37 de cuvinte din revendicarea nr. 1, ce apartine brevetului AM -Margescu)... si apoi sa pui virgula si sa folosesti o bucata din textul concurent MC- Cook, adica “from an aircraft or an attaced towable’?? Iar apoi sa continui cu o bucata din finalul revendicarii de la Margescu - MA, adica ”,alaso carrying out another transport” si sa adugi Figurile de la 1A, ale lui CM - Cook. ? Nu este moral sa faci o astfel de exprimare compusa! Si nici drept din partea examinarii. Aceasta nu este o simpla tehnica de citare de brevete. In realitate putea sa puna WH, doua tabele separate si fata in fata, sa compare textele, nu sa acorde drepturi imaginare in urma propozitiilor aparent foarte complexe in gramatica, cu multiple predicate pe care le foloseste in constructia frazei din brevetul AM-Margescu in proprtie de 90% si cu aprox 10% textul luat din brevetul CM. Si concluzia sa o faca la inceputul frazei in numele concurentului CM ca si cuma textul majoritar nu ar apartine lui Margescu - AM... Tehnici banale de redactare juridica, subversiva...`Pervers-lingvistic’ interpretate si folosite intr-o `Nota oficiala’ de examinare de brevete (...stiim! Cu toti suntem amenintati de la inceput, ca inventia ajunge sa o faca cel ce acorda titlul de livret brevetat, intr-un birou de examinare, fara legatura cu surs reala a inspiratiei). In realitate vrea sa estompeze faptul ca Margescu - AM realizeaza un TRANSPORT aerian modern spre Cosmos, iar CM- cook nu face dacat o ARUNCARE cu sulita ca o recheta veche, ca un sport atenian vechi, in spre spatiu`. Restul este un zbor pe care orice avion il face. Nu a spus nimic insa CM nici de elicoptere. In plus foarte important de mentionat este ca CM nu foloseste nici un balon pentru zbor, ci parasute pentru oprire. Deci, cum sa semene brevetele anterioare cu ale lui AM -Margescu?? De asemenea, figurile 1A-1F reprezinta, in nici un caz: “various stages of space launch ... a variety of other aircraft”, ci reprezinta un zbor de urcare pana la o altitudine data, deja descoperit si realizat zilnic de avioanele de croaziera sau militare, care daca vor sa se balanseze se intorc in zbor si pentru golirea carburantului lichid din rezervoarele dispuse in aripi sau in coada, unele. Deci nu este o noutate sa zbori cu avione spre altitudini marete a acorzi un brevet ca al lui CM pentru aceaste calatorii descrise ca de cruaziere. Si varietatea de avione este acceptata de ambele comisii de examinatori, in doua spete, aparent similare, eronat, intrucat mai este si vorba de avioane de vanatoare si de tip pasageri care sunt modificate in mod nerealistic. Deci nu in stadiul tehnicii. Ex. : trebuia sa breveteze intai astfel de avioane modificate periculos. Cum sa tragi o parasuta si o strangi in aer, inca fiind in miscare cu un avion accelerand? Cum reise din desenele si tabelele cu timpi “T” ale eronatului brevet CM. In descriere a omisa sa exemplifice cum trage o parsuta deschisa si o mai si refoloseste in mers? Astfel acestea par ca zboara pe verticala insa ca o bara rigida stand pe pozitie orizontala fata de linia marilor de pe Pamant, toata bara pare ca “leviteaza”, cu o lugime de peste 20 km, insa doar in desene. Adica mai mult si ca suprafata si decat pot

zbura de pe un portavion in mod real, pe verticala, niste avioane jumatate elicopter, insa numite in CM in treacat si unde sunt desenate mai mult avioane de lupta, care nu zboara vertical, decat cativa metri de la altitudine joasa ca sa poata macaar ridica ansamblul fie el si de pe un loc plat fiind deja lipsit de practica astazi. Iar avioanele de pasageri CM ce se vor a fi cisterne profesionale sunt descrise in desenele CM ca si cum ar avea tot cubajul de sub podea plin cu rezervor de combustibli periculosi ”LOX”. Pe figura lui Cook – CM, peste 40 la suta din avion si 100 % de sub podea sunt scrise cu caractere mari si inconjurate textele ca “LOX”. Adica in toata cala avionului de la mijoc, plus aproape jumatate din forma cilindrica a corpului principal al avionului... Aceasta inseamna “ochiometric –la intamplare privit” ca avionul este peste o treime plin adica nedecolabil nici de pe ORIZONTALA, poate... In realitate aceasta debalansare va face sa cada astfel de avioane atat de greu decolabile. Iar aria trebuie protejata cu zone de desert sau lacuri de sare descrise cu semnul intrebarii, chiar de autorul CM cu un singur cavant banal “likely”- posibil, dupa atatea zeci de pagni de text incurcat si descurcat treptat nici macar jurnalistic redactat in CM; sa zicem ca ar fi vorba de o autocritica Cook, atunci trebuie imediat societatea si fortele guvernamentale din intrega lume sa opreasca un semnea patent si sa protejam cumva natura si toate ariile similare geografice si din SUA., previzonate de dl. Cook Michael L, s.a., in textul sau manifestul la adresa distrugerii ecologice a respurselor umanitatii, cu costuri recuperabile de petenti. In practica doar sub centrul podelei cam 15% volumul din avion, in cala, se poate pune incarcatura . Si CM, a desenat ca aproape jumatate va fi ingreunat cu lichide. Atentie: marfa volumetrica din cala si din “cokpit”, nu pot avea aceeasi densitati si greutate cu lichidele si gazele sub presiune descrise de CM, care au nevoie pentru inmagazinare de butelii cu materiale si grosimi si protectii care atrag -orice avion predominant din aluminiu usor-, in jos. Ca sa cari in avion cu toata cala plina de lichide care sunt infinit mai grele decat daca ai transporta o masina mai mare, dar volumatrica ca un jeep sau o girafa (cu presiune arteriala pe masura posibilitatiilor monitorizarii de catre veterinari), sau daca transporti canatitae unei piscine de lichid sau kerosen sau LOX, nu este tot una. Deci cala utilizabila in practica din mijlocul avionului de sub podea este mica, fata de ce a exagerat prin desen, Cook - CM in figura sa. Iar in descriere a omis total sa spuna acest lucru. Deci concluzia si la acest punct este ca in - 1A si in -1F, nu sunt reprezentate mai multe avioane care sa fie macar putin similare cu *dispozitivul de transport aerian* al lui AM -Margescu care tine in zbor si pe verticala peste trei avioane cu furtunuri tronconice cu contragreutati pline cu lichide si efectueaza prinsi peste aceste furtunuri in acelasi timp, alte transporturi si poate si optional sa transporte curenti electrici de inalte tensiuni, pe cabluri electrice sau prin linii de picurare de lichide sau chiar raze de lumina captate de la diode optice –laseri de putere marita. Acceptati cererea de brevet AM Margescu pentru Applic. U.S.P.T.O. No.:17/627652 US- 10/12/`23, ca una reala si pertinenta! Acordati si in S.U.A., brevetul cu prioritate !

Exista o metodologie inexistenta in practica reala a avocatilor si la examinarea prezenta la aceasta cerere de brevet, prin care se fac abuzuri. O sa urmeze astfel de citari cu probleme ale examinarii. Astfel concluzia gresita a examinarii este trasa de la inceputul frazelor in raport fara dovezi clare si in baza unor citari unde nu se adauga si un prenume, ci doar un nume plin de sinonime langa alte fraze si se formaza chiarb grupari de epitete la adresa stiintei; sau fara sa se foloseasca ghilimele la numele proprii sau citari si pare ca nu este o problema a examinarii care vrea sa paseze astfel de confuzii lingvistice si de organizare in exprimare, pe perefectionarea multipla a limbii engleze. Insa nu este de vina limba ci cei ce folosesc astfel de prescurtari doar cand doresc, in cazul nostru examinarea aceasta. Astfel citarea are

doua sensuri cu inteles distrugator de noutate nereale: “ Cook, as best understood...”, insamna ca se si “gateste” ceva si se intelge cel mai bine de cei din popor atunci cand este vorba de miros de mancare si bautura poate, dar si ca “dl Cook Michael, prescurtat aici-CM”, dupa cum este cel mai bine inteles... urmeza sa faca ceva bine definit, chiar superior celorlati ce vor urma in fraze. Nationalismul este bine exploatat aici. Primul numit inseamna si bataie mica de cap, deci este de bine... Mergeti pe ideea retetei Cook, bine definita in care se exagereaza si se epateaza de catre examinare. Se aduc astfel cuvinte elogioase inventatorului CM. De parca cuvintele de lauda intereseaza pe Mama Natura atunci cand pilotii de “sex feminin” vor indura prin sincere rugaciuni in diverse religii, presupun, -pentru ca dl. Cook, autor de brevete, a uitat sa mentioneze acest amanunt pe langa sexul pilotilor pe care nu l-a omis -, sa reziste in centurile de la bordul unei tevi monolit – zburatoare pe orizontala, de peste 20 de km lungime si latime, cam cat o fabrica, care este brusc arucata in spatiu la peste 1500 de km / h... (centripetal!?) . Ne lasand loc examinarea de alta versiune. Totul este scris deontologic gresit de examinare, in mod subversiv sa para ca suntem intrebati despre un adevar tehnic suprem, atunci cand citim din examinare sau din “manualul” CM... pare ca nu mai este alta varianta decat CM!!? Nimeni nu a cerut si platit la PTO pentru astfel de texte amestecate de opozitie, derutante international legal, oficialii si comisiile finale pentru brevete puteau si pot citi deja in numerele de patente, din raportul de examinare din cadrul textului descrierii AM, care este cel corect si care aduce citatile corecte, de la clasele de brevete relevante, din bibliotecile din intreaga lume, online. Iar examinarea in frazele de comparatie ale lucrarii WH, alaturi de lucrarea CM, adauga eronat peste 80% text de la acest alt autor (aici Margescu G. –AM, fiind pagubit), in mod nedrept si incalcand-se legile. Trebuie mutata acum atentia publicului gresita, de la irealitatea creata prin grandomania numelui brevetului CM- Cook M., in aviatie. Si trebuie sa fim achitati pentru ca a redacta un astfel de manual, ca cel pe care il cititi acum, de identificare erori si infactiuni facute in mod gratuit, ne putand sa divulgam toate intelesurile acestor expresii subversive folosite in limba engelza, pentru ca nu suntem nativi-quantici diversionisti, inseamna prea mult pentru metodele de plata cuantificate in Univers. Acestea se verifica si in limba franceza sau alte limbi internationale, dar fiecare cu parfumul lor pot fi povestite; insa cu ce eforturi noi, daca fiecare natiune sustine ca a descoperit examinarea suprema in brevetologie si mai ales in aceasta speta. Asadar, rugam examinarea noua sa nu se joace cu expresii si proverbe in brevetul AM si “ca punand in gura si pe limba la altii”, expresii “subversive”nereale. Examinarea putea folosi METODA tebelului compartiv aproximata mai jos.

Exemplu:

Margescu **AM**:

Air transport device (A2, **A4**..) caraceterized by the fact that, in the space of the atmosphere of a planet (D), a flight is being formed simultaneously with other aircraft, flight (a**4**, **A 2**,..Bn), towards and from the outer space of dense atmospheres (D), suitable for space flight device (A3), with aerodynamic load that are connected to each other to feed each other (A, P, P1, An),alsow carrying out another transport.

_________________________________ VS./_____________________________ __

MichaelCook - **CM**:

Cook , as best understood : “tows an intended space load close to the stratosphere”, parahraph 100 discloses “a space launch method”, “A method of transferring oxidizer in liquid form or other fuels from an aircraft or an attached towable structure to a space vehicle using centripetal force,...)

Deci luati nota oficiala de noile exemple si nu doar de modifcarile examinarii ce imbina texte din mai multe lucrari pentru a face o lucrare partinitoare!

Ce trebuie inteles, pe scurt este ca AM- Margescu pompeaza combustibili direct din avioane , in schimb brevtul CM- Cook doar tracteaza niste aparate cu ALTE avioane legate, cu *sfori* necorespunzatoare tehnic, ineficiente si nesuplimentate.

-De asemnea este de laudat ca examinarea citeaza pentrua prima data, fata de tehnici scandinave in perioade similare, care nu intelegau ca citandu-l si ironizandu-l pe Margescu- AM fata de prima revendicare, care spunea ca: “,alsow carring out another transport”- Fig.1, inseamna ca acelasi transportor sau cisterna-avion, sau balon, elicopter, aerodina lenticulara, pot sa care si combustibilul si greutatile pentru avionul sau vehciculul de deasupra , “another transport”, in acelasi timp cu alimentarea avioanelor si este un lucru buna fata de examinari prea complexe. Deci, AM este singurul din lumea care descrie -ca un *summary*-, ca poate duce prin/sau ca pe scripeti si un alt transport cu aceiasi combustibili, pompati si absorbiti pe tevile tronconice (desenate cu un triunghi plin si linii) si care ii trece si prin aripi si prin conductele de alimenatre si realimentare ale vehiculelor de zbor. Conducta ajungand sa aiba functie dubla pentru prima data in industia aviatiei de profil si de realimentare in aer. Astfel, fiecare avion se realienteaza pe el, dar si relimenteaza alt vehicul. Inainte, chiar din perioada peliculelor alb-negru, doar se alimenta al vehicul (deci nu trei), el trebuind sa se intoarca la aeroport pentru a realimenta sau sa se agate de canistre ca dintr-o masina. Si prest trei vehicule in lume nimeni nu mai reusise sa propuna macar, acesta realimentari multiple in ,”Multiple duete”. Se invoca eronat aici, la AM., art 35 USC 102 a1 ,a2.

Intre punctul 15B si 17 al raspunsului pentru examinarea brevetului AM., se vor aduce noi adaugiri.