



191231

MEMORIA DESCRIPTIVA

de una Patente de Invención, por 20 años, para España y sus Posesiones, a favor de DON JOSE CEBADA SALMERON, de nacionalidad española, residente en MADRID, calle de Ponzano num. 85, por:

“UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA”.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

MEMORIA DESCRIPTIVA.

Atendiendo a las necesidades existentes para el transporte, y teniendo en cuenta que todo carburante procede de minas, por ley natural, tiende a desaparecer paulatinamente, y máxime después de las contiendas últimamente padecidas por la Humanidad, que en las épocas modernas se efectúan a base de gasolina, carbón, aceite pasado, etc, por realizarse con grandes contingentes de masas mecanizadas; con lo cual, y en tiempo de paz, escasean los productos citados, produciendo restricciones en todos los órdenes de la vida.

5.-  
10.- Por ello, he creído conveniente crear un medio de propulsión de fuente inagotable y que no sea preciso someter a

191231



elaboración, por existir desde la fundación del universo.

Para mejor comprensión de lo que se pretende proteger se acompañan los dibujos adjuntos, en los que:

15.- La Fig. 1ª, es el plano horizontal del sistema que se pretende registrar, aplicado a una embarcación marítima o fluvial.

La Fig. 2ª, es el mismo sistema, igualmente aplicado, visto en corte vertical.

20.- La Fig. 3ª, vista de uno de los costados

La Fig. 4ª, vista de proa.

La Fig. 5ª, una perspectiva aérea, y

La Fig. 6ª, plano de la cubierta.

Seguidamente pasamos a describir el sistema que se pretende patentar y que es como sigue:

25.- Está constituido por un generador eléctrico por aire, mediante una turbina aérea en forma de cilindros, cortados diametralmente, y unidos en forma de eses cruzadas cuyo eje es la altura de los mismos (11), de forma que recogen el  
30.- aire en cualquiera de las direcciones que sople. Este molino horizontal hace, por mediación de un eje metálico, girar a una corona de transmisión, susceptible de elevarse por medio de un pedal con seguro (16) y engranar con una  
35.- dinamo, que con un sistema de pilas y acumuladores conserva la energía eléctrica (13).

Al mismo tiempo, y esto constantemente, hace girar a otros engranajes que a su vez impulsan movimiento a unas hélices o turbinas aspirantes, que van en la parte ancha de dos embudos colocados a ambas bandas o costados del vehículo.  
40.-

Estas hélices absorben el aire o agua, según sea aparato aero-terrestre o marítimo-fluvial, pudiendo ser aplica-



ble por tanto, a toda clase de vehiculos terrestres, aereos y marítimos.

- 45.- El elemento aire o agua introducido en el embudo, será impulsado por la inercia hacia su salida.(5). En el centro de ambos embudos, van acopladas otras turbinas (una a cada costado o banda) de eje horizontal, y cuyas aspas son paralelas a las bandas o costados (4). Estas turbinas giran por impulso del aire o agua, y por mediación de engranajes (7) y coronas (8), transmiten rotación a dos hélices (10) (en caso de ser una nave) que van a popa, con lo cual aumentan la propulsión que se suma a la que ejerce el aire o agua al salir a presión por la parte estrecha del embudo y empujada por las mismas aspas de las turbinas del centro de los embudos (5).

En los ejes que transmiten rotación a las hélices, van otros motores eléctricos (9), que se cargan por engranajes, con la rotación de los mencionados ejes.

- 60.- El aire o agua, lejos de ofrecer resistencia producen una energia al pasar por los embudos, (máxime si es agua marina en forma de olas al romper contra la proa de la nave) una vez puesto en marcha el vehículo, y por efecto de la misma inercia; más si por cualquier causa, la velocidad amonora, se ponen entonces en marcha los motores eléctricos (9 y 13) con la energia acumulada, dando nuevos impulsos al vehículo.

- 65.- En las bocas de los embudos van acoplados filtros de espesa tela metálica que impiden la entrada de objetos extraños que pudieran entorpecer el funcionamiento de las turbinas y la salida a presión por extremo opuesto.

70.- También llevan en el cono del embudo, y antes de llegar a las turbinas centrales, unas mariposas reguladoras de ve-

191231



75.- locidad (2) y que, manipuladas por medio de palancas o mandos (3), sirven para dar dirección, supliendo a los timones o tornillos sin fin de las direcciones. Al mismo tiempo, el agua acumulada en los embudos (si se trata de una nave), sirve de contrapeso o estabilizadores en caso de mar movida.

80.- Para la marcha atrás, lleva otro molino (15) (en la zaga o popa) que cargando a otras dinamos, y por hacer marchar a otros engranajes y coronas en sentido opuesto al de la parte delantera, producen la marcha del vehículo en dirección contraria. También se aplicará la marcha atrás, cuando se precise, por medio de un pedal o palanca.

85.- Aun en caso de la mas absoluta tranquilidad atmosférica (calma chicha en términos marineros) las turbinas aereas o molinos productores de energia eléctrica, funcionarán por la misma inercia.

90.- Para la puesta en marcha se emplea la energia eléctrica acumulada en las pilas, y por tanto solo es preciso cargar éstas al terminarse de construir el vehículo, ya que constantemente se irán reponiendo en la marcha, y aún estando parados si el viento es suficiente para hacer funcionar los molinos.

95.- Como queda dicho anteriormente este sistema es aplicable para toda clase de vehículos aero-terrestres o marítimo fluviales.

100.- Descrito lo que antecede, solo resta señalar que todo lo expuesto será susceptible de variación en cuanto a tamaño, forma y materiales a emplear, siempre que no afecte a la esencialidad de lo que protege en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA.

La presente Patente de Invención recaerá sobre las si-



191231

güentes reivindicaciones:

- 105.- 1ª.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, caracterizado estar constituido por un generador eléctrico por aire, mediante una turbina aerea en forma de cilindros cortados diametralmente y unidos en forma de eses cruzadas cuyo eje es la altura de los mismos, de forma que recogen el aire en cualquiera de las direcciones que sopla. Este molino horizontal hace, por mediación de un eje metálico, girar a una corona de transmisión susceptible de elevarse por medio de un pedal con seguro, y engranar con una dinamo, que con un sistema de pilas y acumuladores conserva la energia eléctrica.
- 110.- 2ª.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, según reivindicación 1ª, caracterizado además porque al mismo tiempo, y esto constantemente, hace girar a otros engranajes que a su vez impulsan movimiento a unas hélices o turbinas aspirantes que van en la parte ancha de dos embudos colocados a ambas bandas o costados del vehiculo, las cuales absorben el aire o agua, según sea aparato aero-terrestre o marítimo fluvial. Este elemento aire o agua introducido en el embudo es empulsado por la inercia hacia su salida. En el centro de ambos embudos van acopladas otras turbinas (una a cada costado o banda) de eje horizontal y cuyas aspas son paralelas a las bandas o costados. Estas turbinas giran por impulso del aire o agua y por mediación de engranajes y coronas, transmiten rotación a dos hélices (en caso de ser una nave) que van a popa, con lo cual aumentan la propulsión que se suma a la que ejerce el aire o agua al salir a presión por la parte estrecha del embudo y empujada por las mismas aspas de las turbinas del centro de los embudos.
- 115.-
- 120.-
- 125.-
- 130.-

191231



135.- 3a.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, según reivindicaciones anteriores, caracterizado además porque en los ejes que transmiten rotación a las hélices, van otros motores eléctricos que se cargan, por engranajes, con la rotación de los mencionados ejes.

140.- El aire o agua, lejos de ofrecer resistencia producen una energía al pasar por los embudos, una vez puesto en marcha el vehículo, y por efecto de la misma inercia; mas si por cualquier causa la velocidad aminorase, se ponen en entonces en marcha los motores eléctricos con la energía acumulada, dando nuevos impulsos al vehículo.

145.- 4a.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, según reivindicaciones anteriores, caracterizado además porque en las bocas de los embudos van acoplados filtros de espesa tela metálica que impiden la entrada de objetos extraños que pudieran entorpecer el funcionamiento de las turbinas, y la salida a presión por el extremo opuesto. También llevan en el cono del embudo, y antes de llegar a las turbinas, centrales, unas mariposas reguladoras de velocidad y que, manipuladas por medio de pa-

150.- lancas o mandos, sirven para dar dirección, supliendo a los timones o tornillos sin fin de las direcciones. Al mismo tiempo, el agua acumulada en los embudos, (si se trata de una nave), sirve de contrapeso o estabilizadores en caso de mar movida.

155.- 5a.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, según reivindicaciones anteriores, caracterizado además porque para la marcha atrás, lleva otro molino (en la zapa o popa) que cargando a otras dinamos y por hacer marchar a otros engranajes y coronas en sentido opues-

160.- to al de la parte delantera, producen la marcha del vehicu-



lo en dirección contraria. También por medio de un pedal o palanca se aplicará la marcha atrás cuando se precise. Aun en caso de la más absoluta tranquilidad atmosférica, las turbinas aéreas o molinos productores de energía eléctrica, 170.- funcionarán por la misma inercia.

6<sup>a</sup>.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA, segun reivindicaciones anteriores, caracterizado además porque para la puesta en marcha se emplea la energía eléctrica acumulada en las pilas y por tanto solo 175.- es preciso cargar éstas al terminarse de construir el vehículo, ya que constantemente se irán cargando en la marcha y aún estando parados si el viento es suficiente para hacer funcionar los molinos; siendo aplicable todo el sistema a toda clase de vehiculos aero-terrestres o marítimo 180.- fluviales.

7<sup>a</sup>.- UN NUEVO SISTEMA DE PROPULSION POR REACCION DE AIRE O AGUA.

Tal y como queda descrito en la presente Memoria, y reivindicado en la precedente Nota,

185.- Consta esta Memoria de siete hojas foliadas, y escritas a máquina por una sola cara.

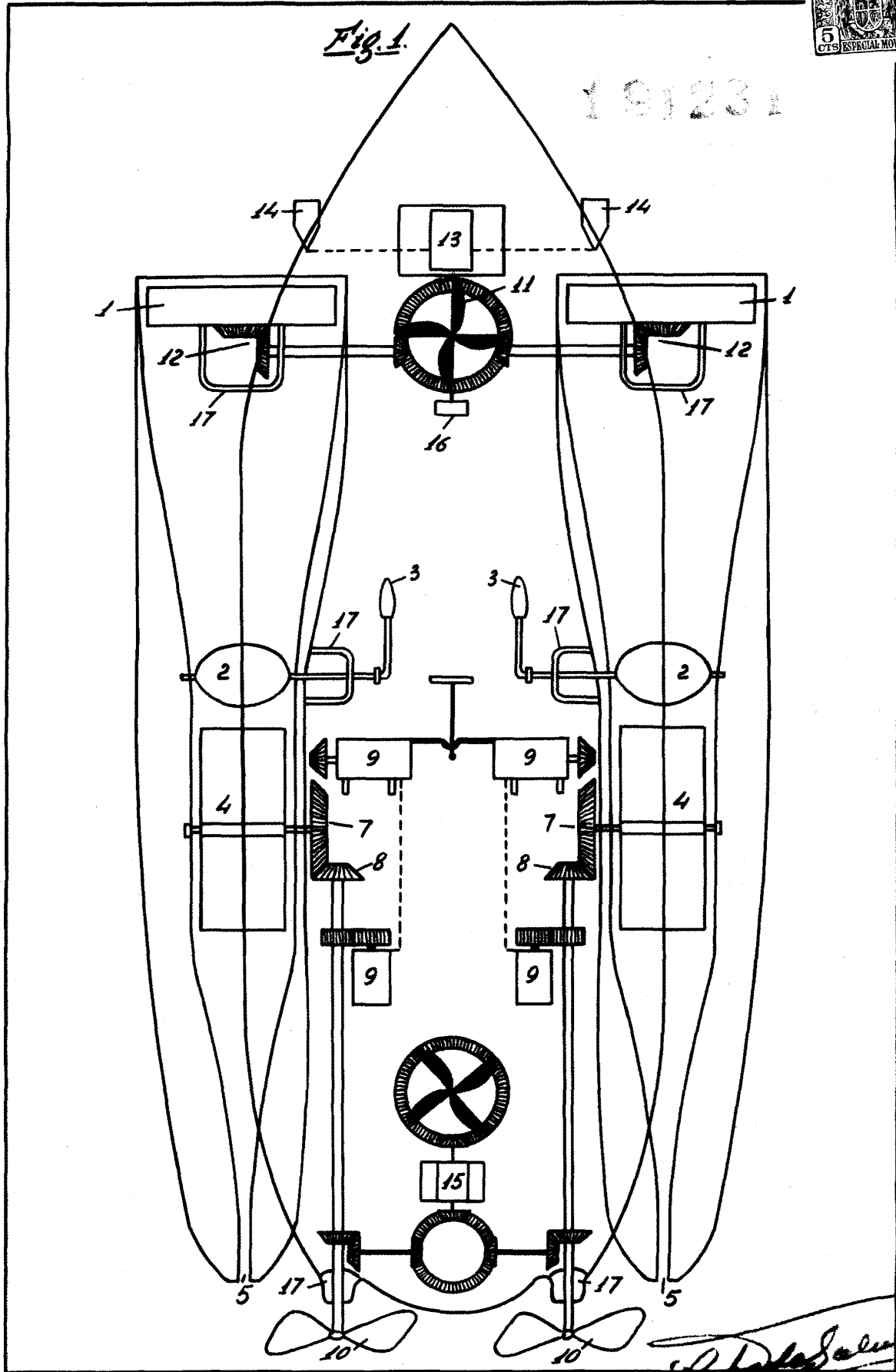
Madrid, 17 de Enero de 1.950.

*José Cebada Salmerón*



*Fig. 1.*

191231



*Jose Labales Salazar*

191231

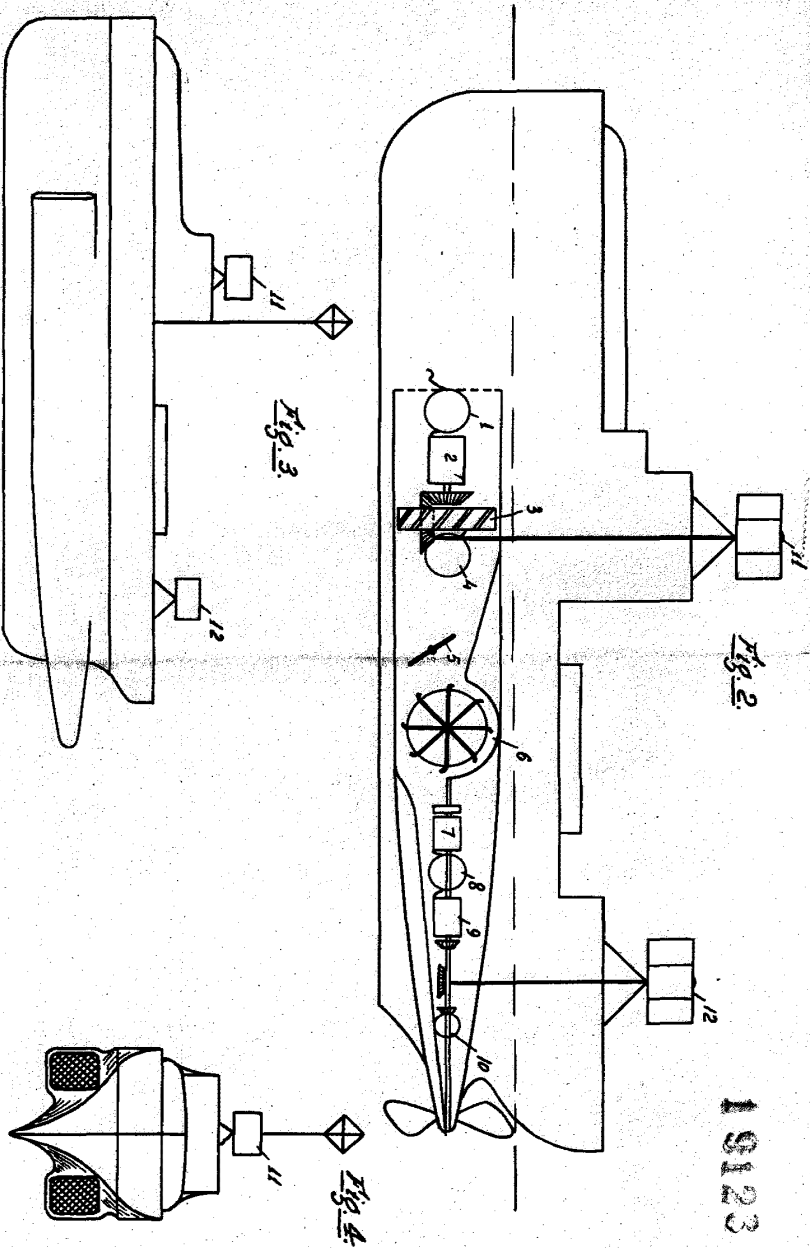


Fig. 2

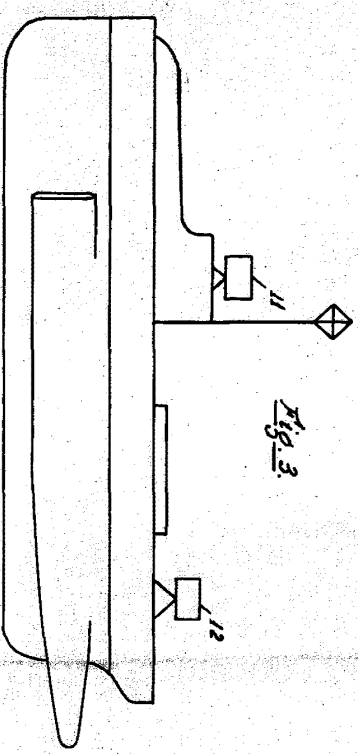


Fig. 3

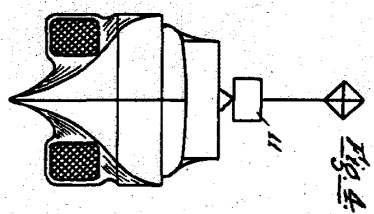


Fig. 4

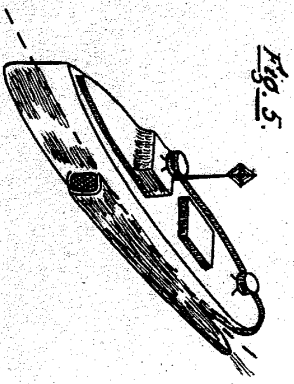


Fig. 5

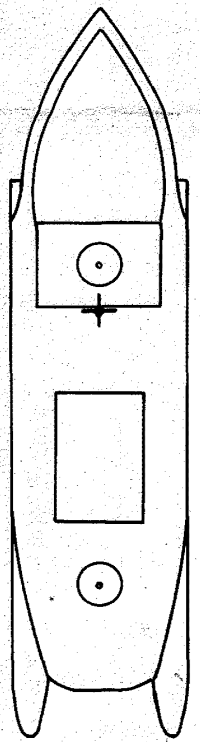


Fig. 6

*for Schiffsbauwesen*