



LA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

221826

221826

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

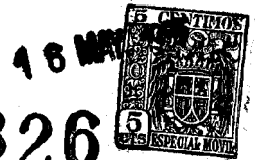
una PATENTE DE INVENCION, por VEINTE AÑOS en ESPAÑA, a favor  
de D. JOSE SERRATOSA FUNTANA, de nacionalidad española, domi-  
ciliado en SAN CLODI (Barcelona), c/ General Gola, nº 10,

por

"UN MOTOR QUE FUNCIONA POR LA INERCIA, POR  
LA LEY DE LA PALANCA Y POR LA PROPULSION"

\*\*\*

221826



5

La invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva, por ella solicitado, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial, de fecha 26 de Julio de 1.929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1.930.-

10

Dicha invención consiste en un motor de inerpalprulsión, es decir, que funciona en virtud de la inercia y por la ley de la palanca y la propulsión, las tres combinadas.

15

Se consigue con el mismo producir potencia en fuerza sin consumo de energía, y consta esencialmente de una serie de muelles que se hacen contraer al obligarlos a deslizarse por una base helicoidal. Dicha base, que forma un círculo completo, tiene un punto en las posiciones máxima y mínima de altura de la misma, se unen por un plano vertical. En este punto, los muelles que comenzaron a contraerse al ascender suavemente por la base helicoidal, al encontrar el vacío tienden a recobrar su posición primitiva, descargando, consiguientemente, la fuerza de su contracción, cuya fuerza es recibida por un émbolo solidario de un cigüeñal. El cigüeñal gira, por tanto, ayudado además por la inercia, y con un sin-fin de que es solidario, imprime movimiento a un piñón fijo en el eje que soporta el plato transportador de muelles, de tal forma que el trabajo se sucede ya, ininterrumpidamente.

20

25

En los dibujos adjuntos se ha representado con toda clase de detalles la idea expresada brevemente; así tenemos que la figura 1ª corresponde a una realización de la base helicoidal, por la que han de deslizarse, en movimiento ascendente, los muelles con sus émbolos, 3, en línea de puntos, por el interior de la carcasa central, 45. Con los números 1 y 2, se

30



221826

señala la curso del émbolo propulsor al cigüeñal, cuyo émbolo es el que recibe la fuerza de los muelles contraídos al ascender por la base helicoidal.

35

La figura 3ª, representa en detalle el volante circular regulador de potencia, 4, situado en la parte superior del motor, como puede comprobarse en la figura 2ª.-

La figura 6ª es el volante de brazos fijador del husillo regulador, 5, señalado con el mismo número en la figura 2ª.

40

En la figura 2ª tenemos el husillo regulador de potencia 6, que se acciona con los dos volantes citados anteriormente, y que descansa en la parte superior del émbolo, 9, deslizante en la cardasa superior, 10, por la presión ejercida por dicho husillo regulador de potencia. En el interior de este émbolo, 9, penetra el eje central por uno de sus extremos, provisto de un tornillo fijador, 7, del cojinete, 8, que se desliza a medida que el volante tensador se pone en movimiento por el interior del émbolo, 9.- El número 10, como ya se ha indicado, corresponde a la carcasa superior del motor.

45

50

El eje central, mencionado más arriba, soporta al plato distribuidor de muelles, cuyo plato se desliza en el mismo, estando determinada su posición superior, por un cojinete de tope, 49. Consiguientemente, tenemos que el plato distribuidor de muelles, 12, se desliza en el eje central, 43, cuyo eje es regulable por el husillo, 6.- Posteriormente comprobaremos como todos estos elementos permiten regular la fuerza del motor, e, incluso, pararlo.

55

60

El repetido plato distribuidor, 12, está provisto de un casquillo de acero, 11, por donde se desliza el eje porta-muelles, 17. El eje porte-muelles, sujeto entre los dos brazos del plato, deslizándose en los casquillos acabados de mencio-



221826

65 nar, está provisto de una arandela de acero, 13, con orifi-  
cio central de dos planos, que hace de guía del eje porta-  
muelle, 17, cuyo extremo, en la parte superior, lleva tam-  
bien los mismos planos, quedando así dicho eje siempre en  
70 la misma posición. La arandela en cuestión está sujeta, a su  
vez, por un prisionero en el interior de la ranura en que  
va alojada. El muelle propulsor, 14, que se encuentra en po-  
sición normal, se aloja en la arandela porta-muelle 15, la  
cual tiene un orificio central que queda fijo en un tope de  
menor diámetro que el del eje porta-muelles. Este último  
eje pasa a través de un casquillo de acero, 16, y también del  
superior, 11. El eje 17 es aquel en que se efectúa la compresión  
del muelle propulsor, y por su parte inferior tiene una  
75 carrilla esférica, a bolas, 18, ligeramente ovalada en la par-  
te exterior, la cual se desliza por la base excéntrica o he-  
licoidal, 42, siguiendo la línea de puntos señalada en la fi-  
gura 1ª.- El émbolo, 19, es el que se desliza por la ranura  
nº 2, de la misma figura 1ª, y es el que recibe la potencia  
del muelle propulsor, transmitiéndola al cigüeñal, nº 25.- El  
80 volante 20, produce la inercia correspondiente con la que  
produce también, y simultáneamente, el plato distribuidor  
de muelles, 12.- Dos cojinetes, 21 y 24, sostenidos por so-  
portes 22, sirven de puntos de giro al cigüeñal, 25, cuya  
posición está determinada por el casquillo, 23, de tope.

85 La biela, 26, solidaria del eje deslizante, 17, acciona  
al cigüeñal, en el punto 25.

El eje central rotativo, 43, se apoya en la base del  
motor en un cojinete axial 27, con arandela 28, y tornillo  
fijador del cojinete, 29. Una tapa 30, cierra la base del  
90 motor en el punto en que se hallan dispuestos los elementos



# 221826

mencionados.-

Un cojinete, 31, fijo en la ranura tope de la base, 32, facilita el giro del eje central.-

95

El cig'ueñal, 25, está provisto de una polea motriz, 33, y sobre el mismo se encuentra montado un piñón de engranaje, de transmisión para la bomba de aceite, de engrase.

100

El mismo cig'ueñal lleva en el interior del motor, cuatro cojinetes, 21, que aseguran su más perfecto funcionamiento, y el mismo es solidario de un sin-fin, 35, con abrazadera de fijación, 36, cuya abrazadera queda, a su vez, retenida, por los tornillos, 37.

105

La biela, 17, tiene un bulón de articulación, 38, y una horquilla roscada en el interior del émbolo, 39, que sirve para la graduación de éste, estando a su vez fijada, dicha horquilla, por una tuerca, 40.

110

El émbolo deslizante, 41, se encuentra a la altura de la base helicoidal, 42, para recibir el impulso del eje deslizante, 17.

El tubo de conducción del aceite de engrase, 44, está provisto de una parte 53, de plástico transparente, para que pueda apreciarse el paso del lubricante.

115

La carcasa, está esencialmente dividida en tres partes, de las cuales la 45, es la central.

El eje central rotativo, está provisto de chaveteros, 47, con chavetas, 46 por las que se desliza el distribuidor, 12.

El émbolo deslizante, 9, está provisto de una base, 51, en que descansa el tensor regulador, 6, el cual, a su vez, se desliza en el soporte de cuatro brazos, 52, fijo a la parte superior de la carcasa.

120

La figura, 4ª corresponde a una sección horizontal, atra-





221826

155

mo de elevación, con el fin de que la fuerza de propulsión sea totalmente aprovechada. Dicha fuerza de propulsión hace girar al cigüeñal, el cual, con su tornillo sin-fín, y por medio del piñón al efecto, hace girar al eje central rotativo, de tal forma que, con la ayuda de la inercia, este eje central arrastra al plato transportador de muelles, haciendo que la operación anterior se suceda ininterrumpidamente. Indudablemente, puede haber tantos muelles como se quiera, si bien, el número de ellos, tendrá siempre que estar relacionado con el giro del cigüeñal, para que el émbolo deslizante se encuentre siempre en la posición más alta, cuando se produce la descarga de cada muelle contraído.

160

165

Hay que señalar, que la inercia es capaz de arrastrar una fuerza muy superior a la que representa el rozamiento de los ejes porta-muelles en su carrera de ascenso, de tal forma que entre el movimiento producido por la propulsión de dos muelles sucesivos, el motor no sufre paralización alguna.

170

Las ventajas que ofrece el motor en cuestión son claramente apreciables, al comprender hasta qué punto se consigue el propósito que dió lugar a su creación.

175

Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden, y la que se reivindica en la siguiente

NOTA

180

En resumen: La Patente de Invención que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

1ª.-UN MOTOR QUE FUNCIONA POR LA INERCIA, POR LA LIBY DE



221826

185

LA PALANCA Y POR LA PROPULSION, caracterizado porque consta esencialmente de una carcasa, dividida en tres partes, cilíndrica y sensiblemente esférica en su parte superior, provista en esta misma parte superior de un orificio, sobre el cual, y en un soporte apropiado, se halla dispuesto un husillo regulable por medio de volante.

190

2ª.-UN MOTOR, según reivindicación anterior, caracterizado por la disposición de un eje central rotativo, en sentido vertical, cuyo extremo superior penetra en una carcasa situada en el orificio citado en la reivindicación anterior; estando determinada la posición de esta carcasa por el husillo también mencionado, que descansa sobre la misma, cuando sea acciona por medio de su volante.

195

3ª.-UN MOTOR, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el eje central rotativo mencionado, arrastra un plato circular, cuyo extremo, formado por dos bordes, permite el acoplamiento de una serie de muelles sobre otros tantos ejes verticales, cuyos ejes, provistos de rodamiento en su extremo inferior, se deslizan por una superficie helicoidal, en movimiento ascendente, durante el giro del eje central rotativo.

200

205

4ª.-UN MOTOR, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la superficie helicoidal, que esté situada en un solo círculo, tiene su principio y fin en los bordes de un orificio por el que se desliza un émbolo que recibe la propulsión de los muelles contraídos, cuando recorrida la superficie helicoidal encuentran el vacío, es decir, el émbolo, que en este momento se encuentra en el borde superior del orificio.

210

5ª.-UN MOTOR, según reivindicaciones anteriores, carac-



221826

215

terizado porque el émbolo deslizante se encuentra unido por su parte inferior a un cigüeñal, situado en posición horizontal, cuyo cigüeñal está provisto de un volante en uno de sus extremos, de una polea motriz en el otro, y de un sin-fín en su parte central, engranando este sin-fín, con un piñón dentado fijo en la parte inferior del eje central rotativo citado en las reivindicaciones 2ª y 3ª.

220

6ª.-UN MOTOR, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el mismo cigüeñal está provisto de un piñón por medio del cual acciona a una bomba de elevación del aceite para engrase, cuya bomba se comunica con un tubo apropiado con los muelles propulsores.

225

7ª.-UN MOTOR, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque tanto el cigüeñal, como el eje central rotativo están provistos de puntos de apoyo con sistemas de rodamiento, y los extremos de los muelles propulsores descansan en arandelas metálicas; y el émbolo deslizante solidario del cigüeñal está articulado; y el volante de uno de los extremos del cigüeñal provisto de vaciados para contrapeso; y el eje central rotativo está dotado de chavetas para el arrastre del plato porta-muelles.

230

8ª.-Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de invención que se solicita: UN MOTOR QUE FUNCIONA POR LA INERCIA, POR LA LEY DE LA PALANCA Y POR LA PROPULSION.-

235

Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de nueve páginas escritas a máquina, y dibujos que se acompañan.

240

Madrid, 16 de Mayo de 1.955

ALFONSO UNGHERIA,  
*Alfonso*

826



FIG. 1ª

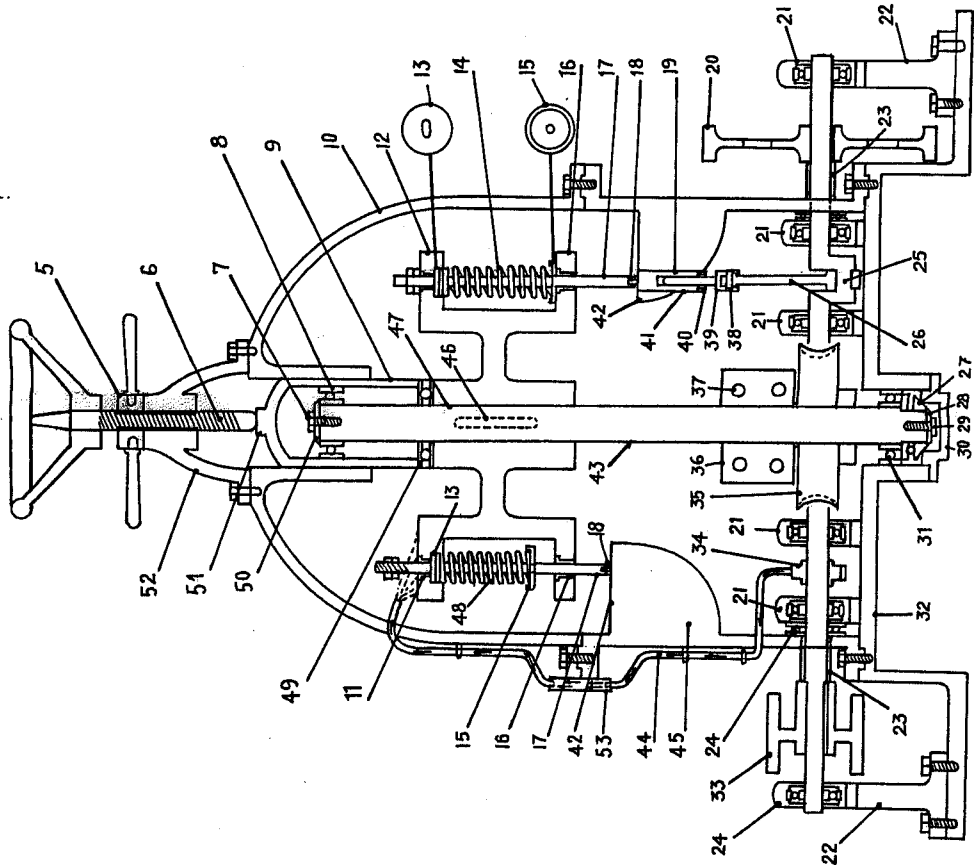
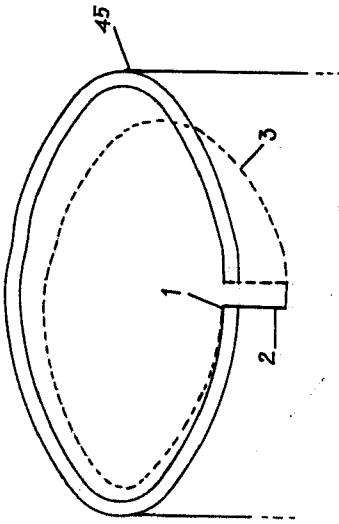


FIG. 2ª

ESCALA VARIABLE  
MADRID, 16 MAYO DE 1955.

*Amor*

221826

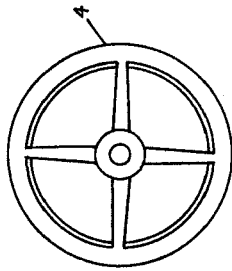


FIG. 3

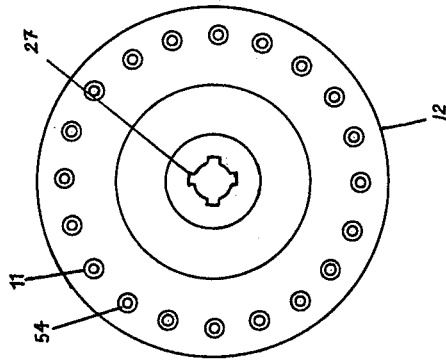


FIG. 4

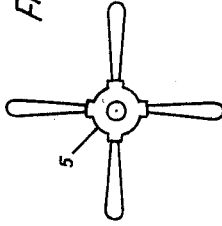


FIG. 6

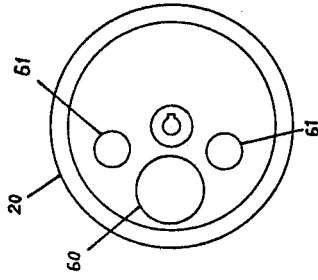


FIG. 7

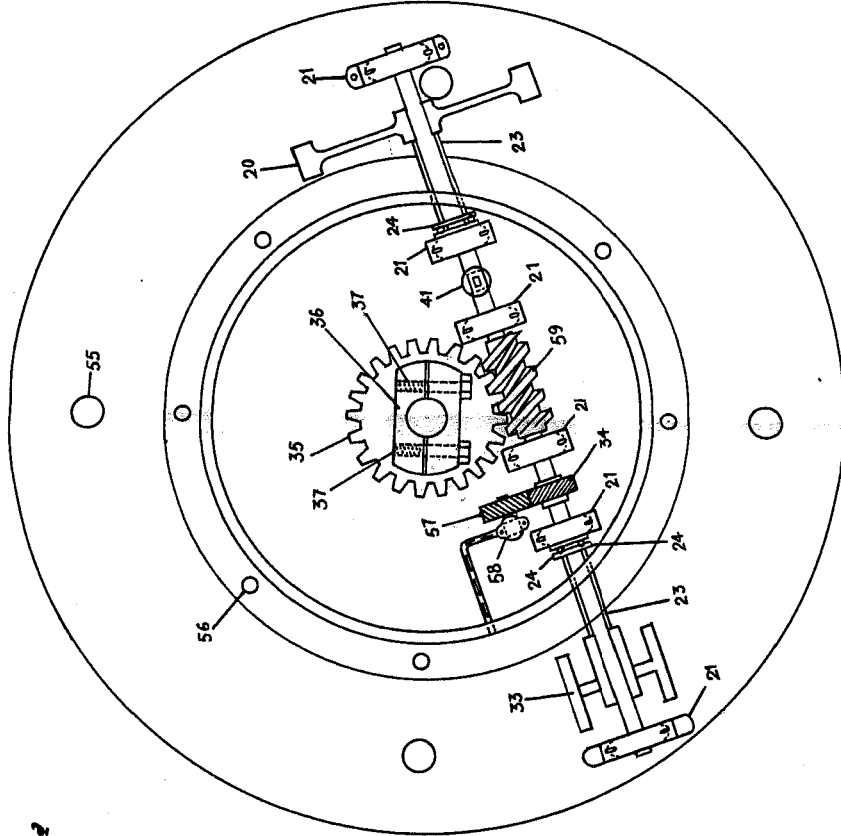



FIG. 5



DEPOSE EN BREVET

MADRID, LE 10 MARS 1908.

  
 MADRID, LE 10 MARS 1908.  
 DON JOSÉ SERRETOZA FONTANE