



ESPAÑA

19 ES	11 NUMERO	10 A1
21	459556	
22	FECHA DE PRESENTACION	
	7 JUN. 1977	

Comunicado al Registrador de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

20 JUL. 1978

PATENTE DE INVENCION

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	F03G	
64 TITULO DE LA INVENCION		
"SISTEMA DE PROPULSION OMNIDIRECCIONAL PARA VEHICULOS EN GENERAL"		
71 SOLICITANTE (S)		
DON JOSE LUIS CAMARA BRUN		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
SAN FERNANDO (Cádiz) Maestro Portela, 19		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
D. JOSE LUIS CAMARA BRUN		
74 REPRESENTANTE		
M.V. DE LA TORRE		

- Memoria Descriptiva -

La patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva, se destina a garantizar la explotación y la propiedad exclusivas, en todo el territorio nacional, de un sistema de propulsión omnidireccional, cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar a los fines que se persiguen ventajas más que suficientes para aspirar en derecho al privilegio del registro que se solicita.

De todos es conocido que una masa que gira alrededor de un punto adquiere una energía cuya intensidad depende de la masa, su velocidad y el radio de la órbita que describe. Si se interpone un cuerpo libre en la trayectoria de esta masa, parte de la energía cinética se transmite al cuerpo en el momento del impacto, la cual imprime a este un movimiento rectilíneo y de una dirección determinada. En este principio se basa el funcionamiento del aparato que se preconiza, mediante el cual cabe destacar que es posible obtener una forma nueva de movimiento de masas, aplicable como medio motriz para todo tipo de vehículos y maquinaria, con la particularidad de que este nuevo sistema de propulsión es indiferente al medio en que se muevan los vehículos, mar, tierra, aire, proporcionándoles un rendimiento superior al de los hasta ahora conocidos.

Concretamente, en los vehículos automóviles será posible reducir sus costos al hacer innecesario el embrague, la caja de cambios y la transmisión, proporcionándoles un aumento del rendimiento al evitar el gasto de energía de éstos accesorios y el del rozamiento contra el suelo.

Entre las ventajas del presente sistema aplicado a los automóviles, cabe destacar la supresión de derrapes en las curvas, ya que estos se eliminan mediante la orientación del sistema hacia el interior de las curvas, anulando el efecto de la fuerza centrífuga. En el transporte marítimo también tendría ventajas, pues se pue-

de evitar el derroche de energía necesario para mover las grandes masas de agua por medio de la hélice, puesto que no sería necesario su existencia.

5 El presente sistema puede tener una muy específica aplicación en el transporte aéreo, ya que los despegues y aterrizajes podrían realizarse en vertical, eliminando consecuentemente los riesgos inherentes, al propio tiempo que haría innecesario la construcción de largas pistas de aterrizaje. Los aviones podrían alcanzar mayores velocidades por varias causas; por su nueva aerodinámica, ya que esta se basaría solo en la velocidad que se desee que alcance la nave sin influir en ella la velocidad de pérdida al ser ésta cero y el aumento de rendimiento del elemento propulsor por no serle necesario el aire para su funcionamiento, independientemente de la fuente de energía que lo mueva y porque, a mayor altura, menor sería la fuerza de gravedad que tendría que contrarrestar.

10

15

Como resumen, cabe destacar que el presente sistema permite obtener la generación de una fuerza antigravitatoria y de propulsión, utilizable, con amplias ventajas respecto de los sistemas conocidos en el campo de la industria y el transporte.

20 Para la mejor comprensión de la descripción que se sigue, se adjunta una hoja de plano en que se ilustra una forma de realización práctica del invento siempre a título de ejemplo limitativo.

En dicho plano:

25 La figura 1, muestra una vista frontal esquemática según la sección I-I indicada en la figura 2, de un ejemplo de ejecución.

La figura 2, muestra una vista de perfil del conjunto.

Las figuras 3 y 4, representan, respectivamente una vista frontal y sección de los discos guía que cubren los dos frontales anterior y posterior del conjunto.

30

Las figuras 5 y 6 muestran una forma de realización -
de las masas propulsoras, en vista frontal y de perfil desmontadas.

En las citadas figuras, las referencias corresponden:

- 1.- Eje.
- 5 2.- Disco ranurado.
- 3.- Ranuras radiales.
- 4.- Masas.
- 5.- Encharnelamiento.
- 6.- Ruedas.
- 10 7.- Discos laterales.
- 8.- Carril guía.
- 9.- Soportes.
- 10.- Base
- 11.- Distanciadores.
- 15 12.- Tapas.

De acuerdo con la invención en el extremo de un eje -
-1-, se solidariza convenientemente con un disco -2- dotado de una
serie de ranuras radiales -3-, entre las que se colocan una serie -
de masas -4- figuras 5 y 6, constituidas por dos piezas iguales -
-4a- y -4b-, unidas por medio de un encharnelamiento -5- de modo -
20 - que cada una de las piezas -4a- y 4b- se situen a ambos lados del -
disco -2-, mientras que el encharnelamiento -5- discurre en la co-
rrespondiente ranura -3-. Dichas masas -4- presentan en cada una de
las mitades dos rodamientos -6- enfrentados y convenientemente dis-
25 tanciados.

Estas masas -4- se deslizarán suavemente a lo largo de
la ranura correspondiente -3-, cuando el disco -2- sea movido por -
el eje -1-, por efecto de la fuerza centrífuga.

A ambos lados del disco giratorio -2- se disponen dos -
30 nuevos discos laterales -7-, dotados de un carril guía excéntrico -

-8- y sin solución de continuidad, tomando una forma oblonga con dos ramas paralelas relacionadas por sendos arcos de semicircunferencia; de esta manera, al montar los citados discos laterales -7-, con sus carriles guía -8-, hacia el interior de modo que éstos se introduzcan entre los rodamientos -6- de las masas -4-.

De ésta manera cuando el disco -2- gire, las masas -4- se desplazarán sobre sus respectivas ranuras -3-, ya que los discos laterales -7- permanecerán totalmente fijos y sus carriles guías -8- impulsarán a las masas -4- hacia el interior o exterior del disco -2-. Un motor acoplado convenientemente al eje -1-, proporcionará la fuerza necesaria para mover el conjunto.

Suponiendo al disco -2- girando y una masa -4- situada en el punto C, figuras 1 y 3, esta masa -4- estará animada de una energía cinética que dependerá de su peso, velocidad y radio de giro. En el punto A se habrán alterado los dos últimos factores reduciéndolos, por lo que su energía cinética también se habrá reducido, cediendo diferenciada esta energía a la guía -8- del disco -7- y transformándola en una fuerza de una intensidad y dirección determinadas. En el punto B de la energía de la masa -4- se mantiene invariable con respecto al punto A por no haber sufrido alteración los tres factores determinantes, Entre el punto B y C, que cierra el círculo de giro, a la masa -4- se le imprime mayor velocidad y radio de giro, con lo que recupera la energía que cedió entre los puntos C y A. Al obligar la guía -8- del disco -7- a la masa -4- a ampliar su radio de giro y velocidad se produce una fuerza de reacción en dicha guía -8-, de una dirección e intensidad determinadas. La dirección de ambas fuerzas, la generada entre C y A y entre B y C, tendrán una variación inferior a 90°, por lo que todo el conjunto será impulsado en la dirección de la resultante y con una intensidad determinada por la mismas resul-

tante. Si se tiene en cuenta que el disco -7- puede variar su posición girando opcionalmente alrededor del eje -1-, esta fuerza resultante tendrá la dirección que se desee en el plano de dicho disco -7-. Si todo el conjunto se monta sobre una plataforma g

5 ratoria, se dispondrá de una fuerza omnidireccional al poder orientarse la fuerza resultante sobre cualquier punto de una esfera.

En general, el conjunto descrito es sustentado entre unos soportes laterales -9-, montados sobre una base -10- con posibilidad de orientación. Los discos laterales -7-, quedan relacionados entre si por medio de una serie de piezas distanciadora

10 -11-.

Descrita la naturaleza del invento y su forma de realización práctica, solamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son susceptibles

15 modificaciones y cambios de materias, formas y disposición en cuanto estas alteraciones no desvirtuen el fundamento esencial del mismo.

- REIVINDICACIONES -

1.- Sistema de propulsión omnidireccional para vehículos en general, caracterizado porque sobre una serie de ranuras radiales, previstas en un disco central giratorio, deslizan una serie de masas adosadas al disco por ambos lados y dotadas de unos rodamientos entre los que se introducen unas guías excéntricas sin solución de continuidad pre-
5 vistas en dos discos laterales, montados libremente sobre el mismo eje del disco central, de modo que dichas guías de las masas puedan ser orientadas a voluntad, para que haciendo girar el disco central, por medio de un motor acoplado al eje, las masas sean desplazadas sobre las respectivas ranuras hacia el centro o hacia la periferia del
10 disco central siendo conducidas por las guías de los discos laterales estáticos.

2.- Sistema de propulsión omnidireccional para vehículos en general, según la anterior reivindicación, caracterizado porque las guías de las masas previstas en los discos laterales presentan dos lados para-
15 lelos relacionados por arcos de circunferencia extremos, uno de los cuales es concéntrico al eje de giro, de modo que al obligar las guías a las masas deslizantes sobre las ranuras radiales del disco central a ampliar su radio de giro y velocidad se produce una fuerza de reacción en dicha guía, de una dirección e intensidad determina-
20 das, por lo que todo el conjunto será impulsado en dirección de la resultante y con una intensidad determinada por la misma resultante, y en la dirección establecida por la disposición y orientación dadas a las guías de los discos laterales.

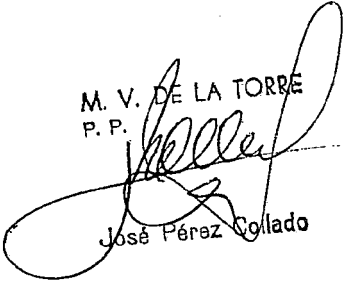
3.- Sistema de propulsión omnidireccional, para vehículos en general, según anteriores reivindicaciones, caracterizado porque todo el con-
25 junto anterior se monta sobre una plataforma giratoria, de modo que sea posible orientar la fuerza resultante en cualquier posición esférica, se obtiene una fuerza omnidireccional.

4.- "SISTEMA DE PROPULSION OMNIDIRECCIONAL PARA VEHICULOS EN GENERAL".-

Consta la presente memoria descriptiva de ocho hojas -
numeradas y mecanografiadas por una sola cara a la que se acompa-
ñan tres de planos para su mejor comprensión.

MADRID, 7 JUN. 1977

M. V. DE LA TORRE
P. P.


José Pérez Collado



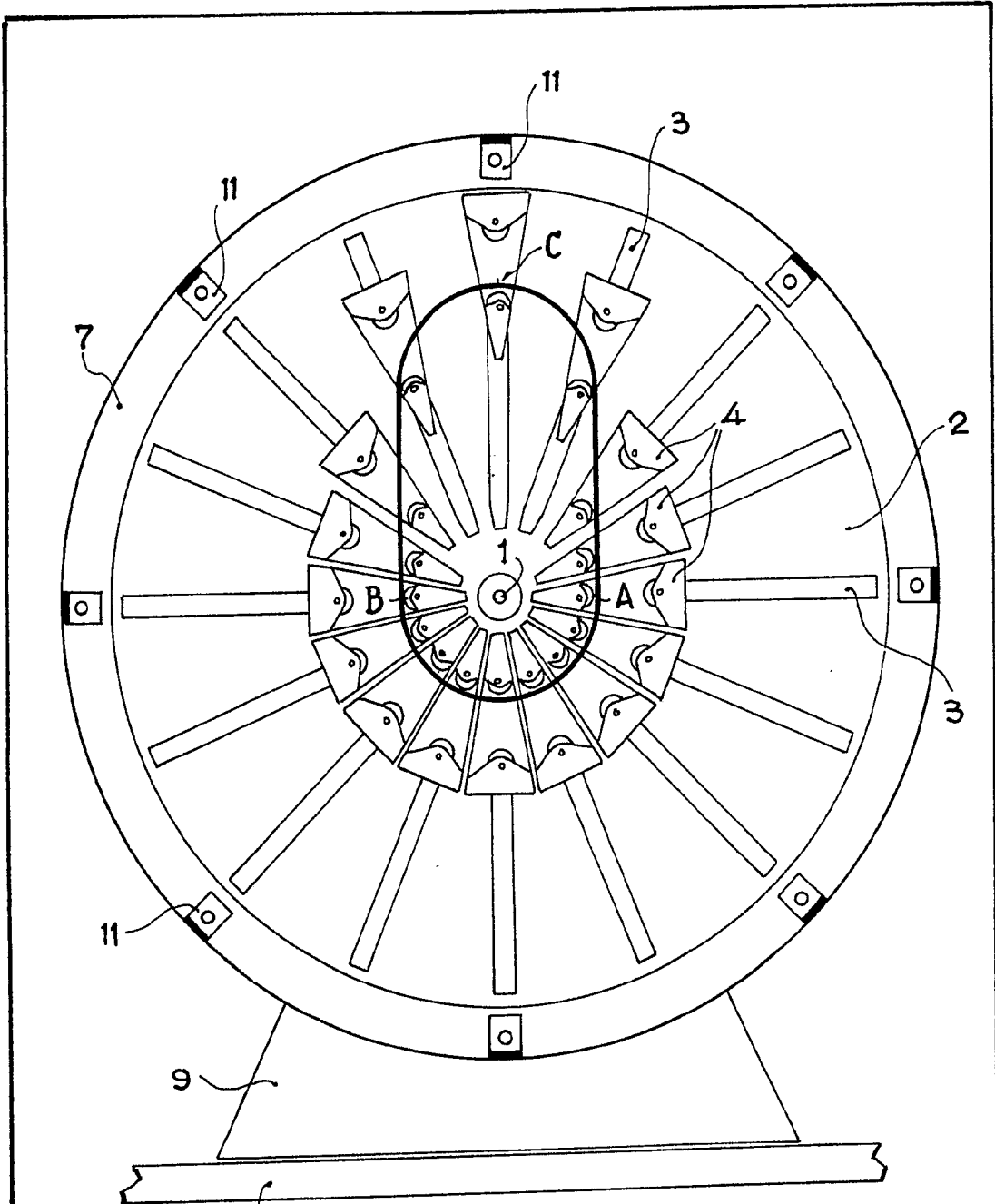


FIG. 1

MADRID, 7 JUN. 1977

M. V. DE LA TORRE
P. P.

Jose Pérez Collado
José Pérez Collado

ESCALA VARIABLE

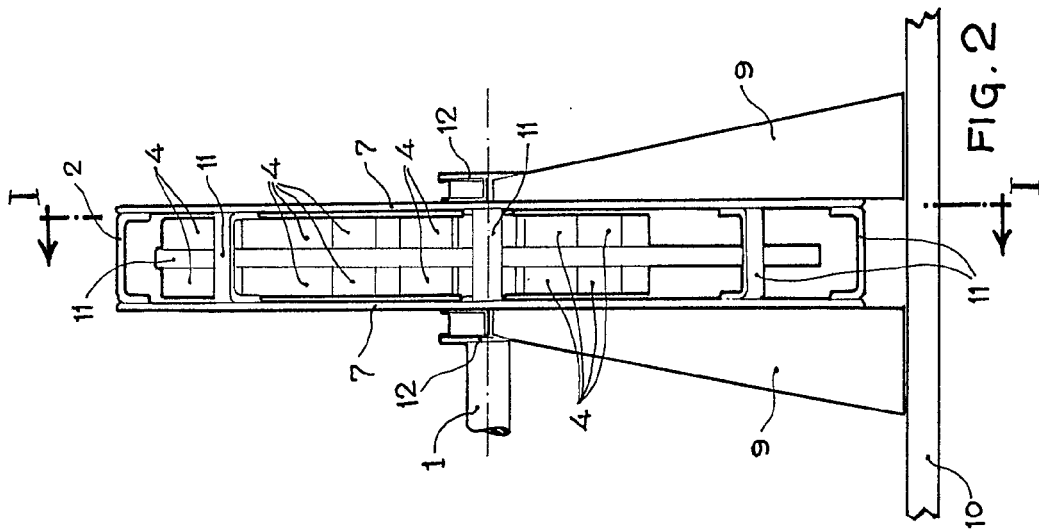


FIG. 2

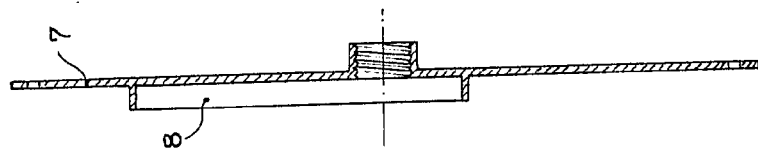


FIG. 4

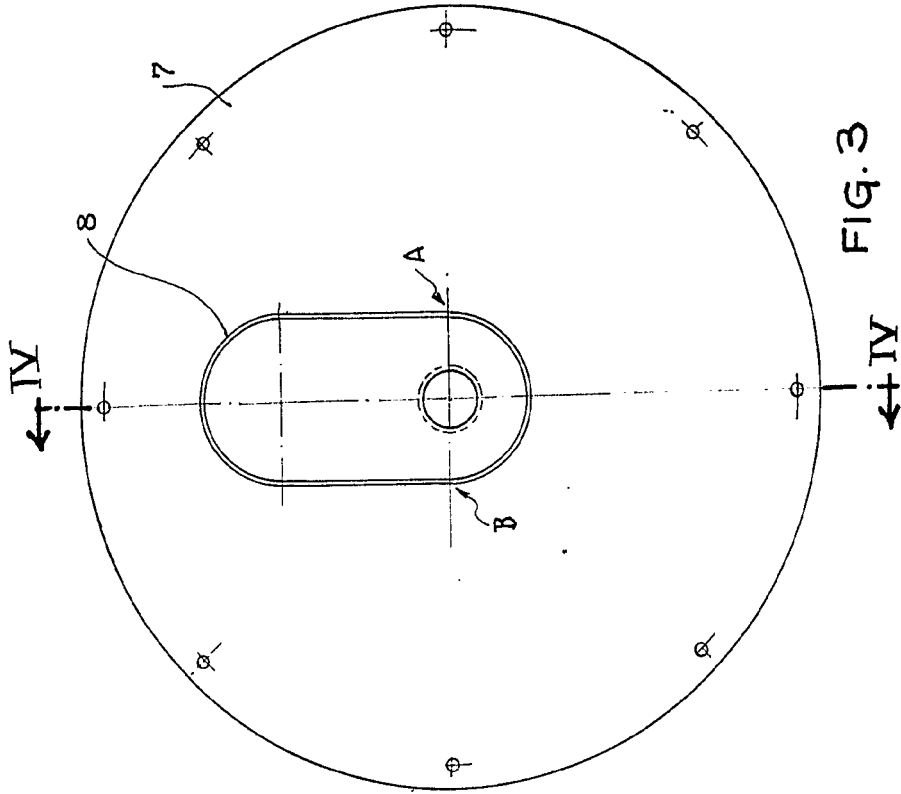


FIG. 3

MADRID, 7 JUN. 1977

M. V. DE LA TORRE
P.P.

Jose Pérez Collado
José Pérez Collado

ESCALA VARIABLE

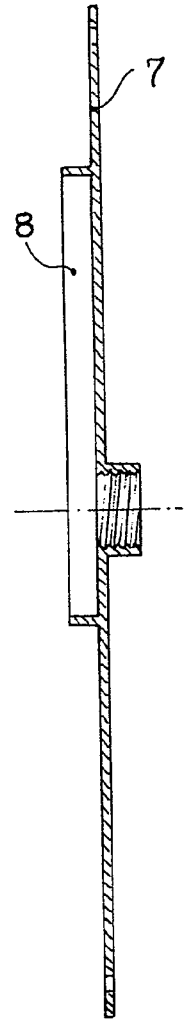
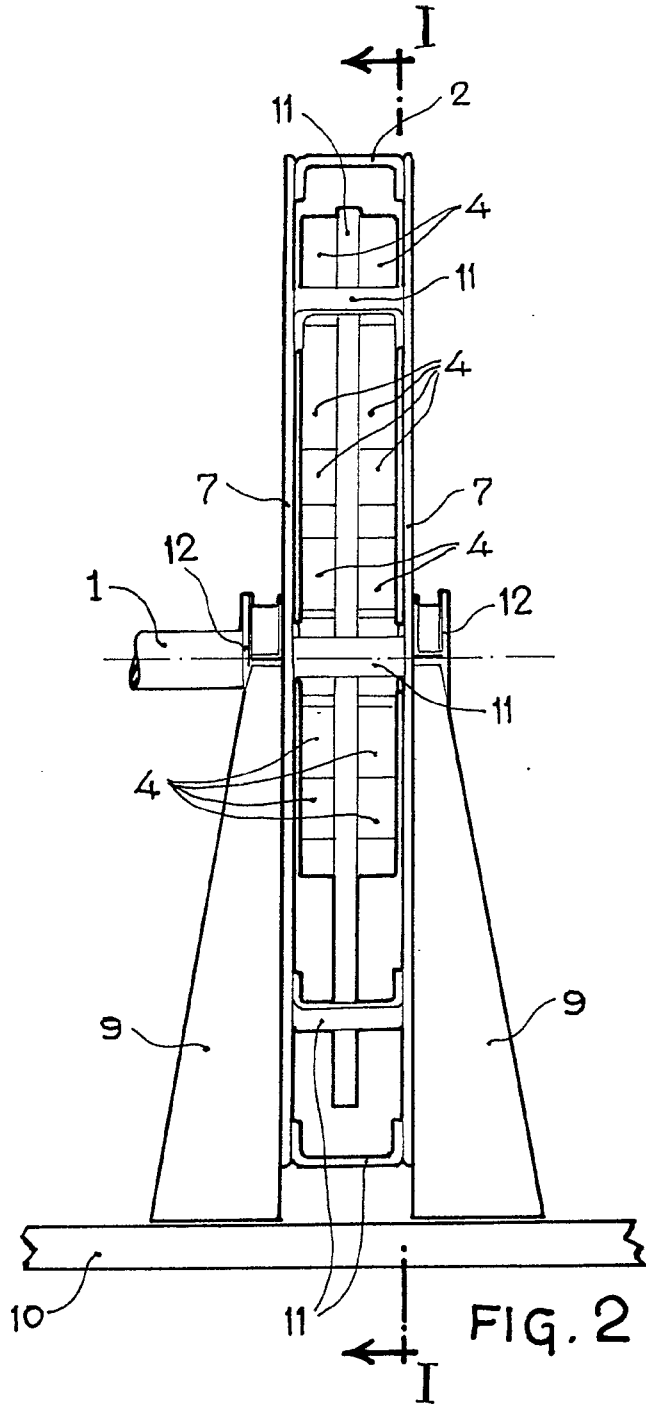


FIG. 4

ESCALA VARIABLE

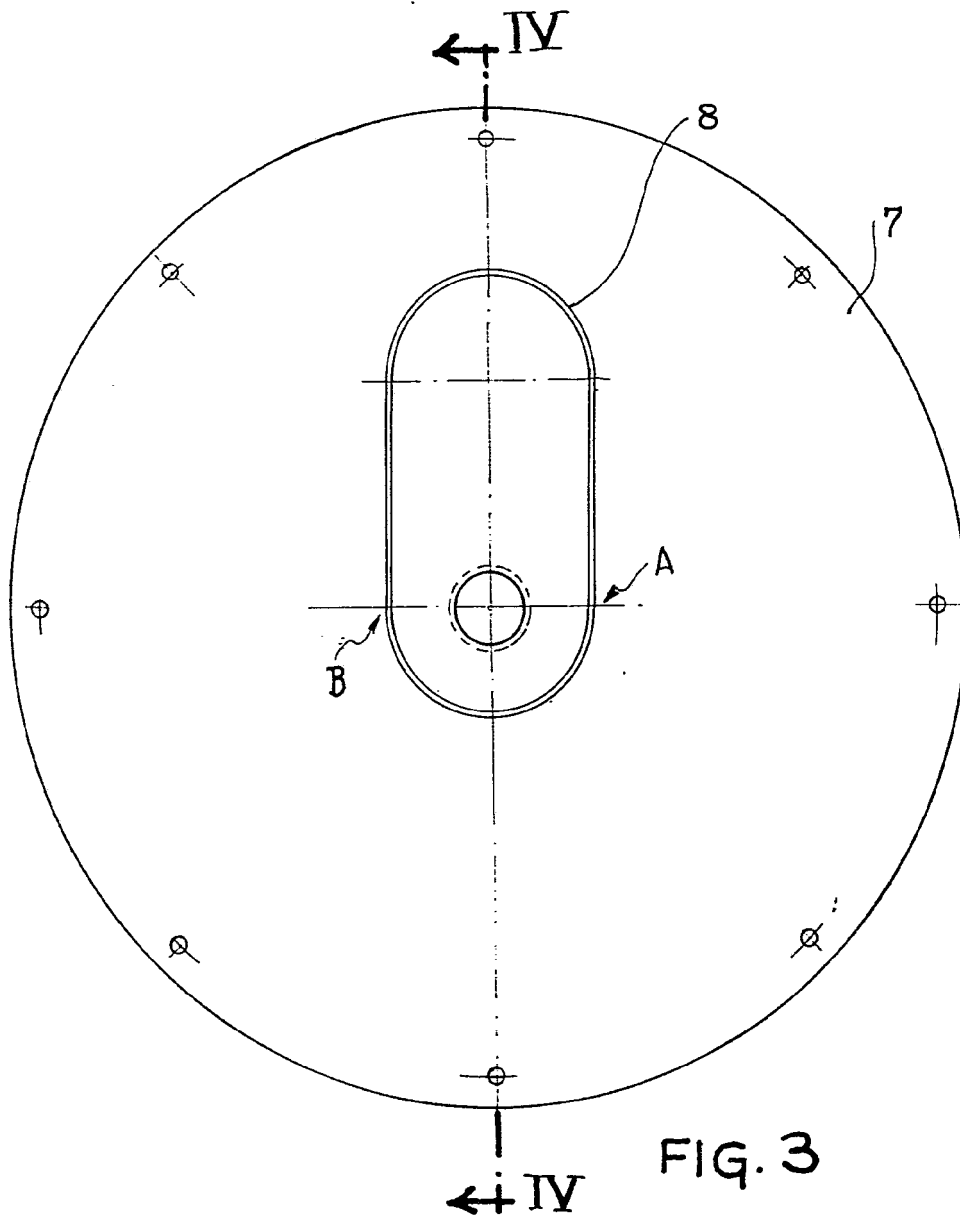


FIG. 3

MADRID, 7 JUN. 1977

M. V. DE LA TORRE
P. P.

José Pérez Collado

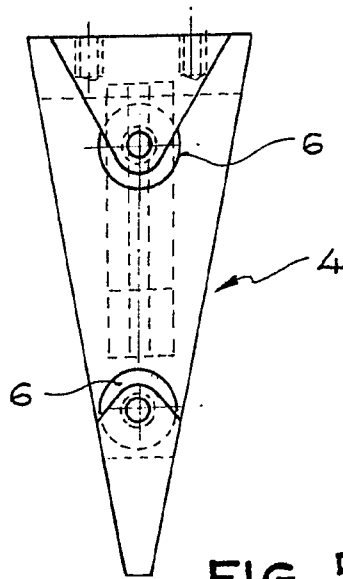


FIG. 5

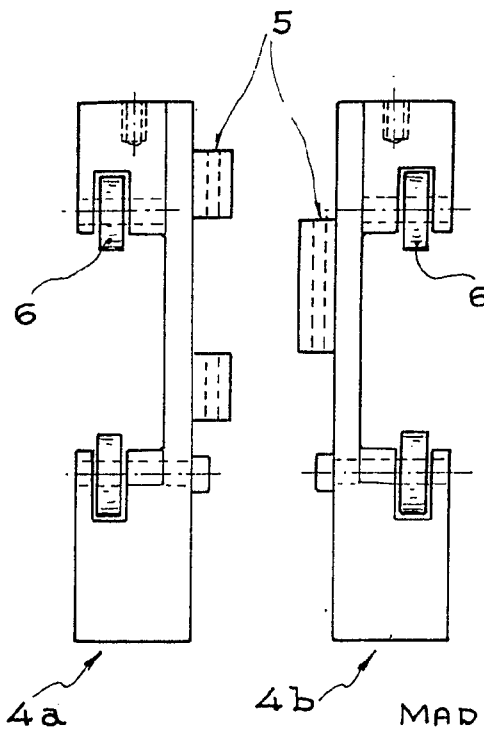


FIG. 6

ESCALA VARIABLE

MADRID, 7 JUN. 1977

M. V. DE LA TORRE
P. P.

Jose
José Pérez Collado