

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA
Registro de la Propiedad Industrial



10	ES	11	NUMERO	10	AI
		21			
		22	FECHA DE PRESENTACION		

485382

PATENTE DE INVENCION

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

20 PRIORIDADES:		
21 NUMERO	22 FECHA	23 PAIS
24 FECHA DE PUBLICIDAD	25 CLASIFICACION INTERNACIONAL	26 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	H02K 53/00	
27 TITULO DE LA INVENCION		
"MOTOR MAGNETICO" ADUCADO		
28 SOLICITANTE (ES)		
D. LAURO MOLINA RODRIGUEZ		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
c/ Colón, 24 <u>PALOS DE LA FRONTERA (Huelva)</u>		
29 INVENTOR (ES)		
El solicitante.		
30 TITULAR (ES)		
31 REPRESENTANTE		32 N/REF.:
D. Francisco GARCIA CABRERIZO		35934/CB

La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un motor magnético, el cual ha sido concebido y realizado con el fin de ahorrar energía, ya que el mismo funciona movido por campos magnéticos creados por imanes permanentes.

Por consiguiente, la invención tiene por objeto la de crear un motor que no consuma ningún tipo de energía que no sea la suya propia, es decir, la energía creada por los campos magnéticos que al estar en un estado potencial puede ser aprovechada de forma conveniente.

Este tipo de energía podría decirse que es totalmente gratuita, ya que para restablecerla no se necesita más que alimentar al imán dentro de un campo magnético creado por una corriente eléctrica, durante breves minutos, de tal modo que dicha alimentación mantendrá al imán con su potencia permanente durante un gran número de años. Debido a que durante este periodo de tiempo el motor habrá creado muchísima más energía de la que necesita para su reparación, en caso de pérdida de potencia, resulta que dicho motor será un "móvil perpetuo" de primer género, es decir, un móvil perpetuo que además de alimentarse a sí mismo puede alimentar de energía mecánica a cualquier tipo de instalación.

En virtud de la posterior descripción del principio básico de funcionamiento, el motor de la invención puede ser utilizado en instalaciones donde sea necesaria una energía mecánica; ahora bien, su rendimiento óptimo se consigue cuando se aplique en aquellas instalaciones donde no sea necesario parar y arrancar con demasiada frecuencia, tal como en la producción de electricidad mediante acoplamiento a generadores en instalaciones de bombeo de líquidos o gases combustibles,

de tal modo que en tal tipo de instalaciones la aplicación del motor magnético que nos ocupa lleva consigo la reducción de accidentes, debido a la no utilización de la electricidad ni a calentamiento alguno. Asimismo puede utilizarse en estaciones de bombeo desde cualquier punto de la superficie terrestre y también bajo el agua, así como en un sinnúmero de instalaciones y aplicaciones más que serían imposibles de enumerar.

Entre las muchas ventajas del motor magnético de la invención, son de destacar las siguientes: Ausencia de ruidos, vibraciones, contaminación atmosférica, calentamientos, etc.

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria de un juego de planos en los que se representa:

15. Figura 1.- Muestra un conductor sometido a un campo magnético convencional, es decir enfrentados el polo Norte y el polo Sur.

Las figuras 2 y 3, muestran el mismo principio que el representado en la figura 1, pero en las que están enfrentados entre sí los dos polos Norte y los dos polos Sur, respectivamente.

Las figuras 4 y 5, muestran sendos solenoides sometidos a otros tantos campos magnéticos con los polos del mismo signo enfrentados.

25. Las figuras 6 y 7, muestran los mismos principios que las figuras 4 y 5, pero sustituyendo los solenoides por imanes permanentes.

Las figuras 8 y 9, muestran otras tantas vistas frontal y lateral de un imán permanente con forma de disco anular.

30. La figura 10, muestra una vista lateral de varios -

imanes permanentes, con forma de disco anular, dispuestos sobre un eje de rotación e interpuestos con otros tantos rotores.

Las figuras 11 y 12, muestran el motor magnético formado por una sola etapa y por varias etapas, respectivamente.

5. Las figuras 13 y 14, muestran sendas vistas en alzado frontal y lateral de la forma externa que adopta el motor magnético de la invención.

La figura 15, muestra una vista general de la constitución de un rotor con varios imanes paralelepípedicos incrustados en el cuerpo anular que forma dicho rotor.

Sobre las mencionadas figuras, se han referenciado numéricamente las partes principales que componen la invención, correspondiendo dichas referencias a:

- 1.- Conductor eléctrico.
15. 2.- Campo magnético creado cuando se enfrentan polos de distinto signo.
- 3.- Líneas magnéticas creadas cuando se enfrentan polos del mismo signo.
- 4.- Solenoides.
20. 5.- Campo magnético creado por los solenoides (4).
- 6.- Barra de imán permanente.
- 7.- Discos anulares magnéticos.
- 8.- Eje de rotación.
- 9.- Rotores.
25. 10.- Bloque general del motor magnético.
- 11.- Freno.
- 12.- Regulador de giro.
- 13.- Imanes permanentes incrustados en los rotores (9).

De acuerdo con las figuras, se van a exponer a continuación los principios de funcionamiento del motor magnético:

30. ción los principios de funcionamiento del motor magnético:

Partiendo del funcionamiento básico del motor eléctrico de corrientes continuas (rueda de Barlow), tal y como muestra la figura 1, se observa como un conductor (1) por donde circula corriente eléctrica dentro de un campo magnético (2), se desplaza describiendo un movimiento que dependerá del sentido de la corriente y del sentido del propio campo magnético (2).

La experiencia mencionada y correspondiente a la figura 1, ha sido realizada enfrentando el polo N. al S. Ahora bien si se enfrentan los polos N. y N., o S. y S. como se muestra en las figuras 2 y 3, dichos polos por ser del mismo signo se repelerán y sus líneas magnéticas (3) ocuparán la mitad del espacio entre polo y polo. En este caso si se intercala el conductor eléctrico (1) ya no será posible el movimiento anterior, puesto que los sentidos del flujo magnético son diferentes, creando una presión de flujo delante y detrás del conductor (1), ya que al estar recorrido por una corriente eléctrica creará un campo magnético circular (fundamento recíproco de Oersted).

Ahora bien, como se muestra en las figuras 4 y 5, si se intercala un solenoide (4) en lugar del conductor (1), dicho solenoide (4) creará un campo magnético semicircular (5), entrando el flujo magnético por el polo S. y saliendo por el polo N. de tal modo que al ser diferentes los sentidos del flujo dentro del campo magnético, el solenoide (4) describirá un movimiento rectilíneo de manera que su polo N. marchará delante si se efectúa el movimiento dentro de un campo N-N (figura 5), y su polo S. irá delante si se efectúa en un campo S-S (figura 4).

Si sustituimos el solenoide (4) por una barra de imán

- permanente (6), tal como se muestra en las figuras 6 y 7, y -
suponiendo que el campo donde dicha barra de imán (6) se mue-
ve esté creado también por imanes permanentes, tendremos un -
movimiento continuo sin aporte de energía exterior, pudiendo-
5. se transformar en movimiento circular tan solo con disponer -
los imanes en forma de discos anulares (7), para crear el cam-
po magnético necesario.

- La disposición de varios discos anulares (7) perpendi-
culares al eje de rotación (8) (figura 10), y la inserción de
10. rotores (9) entre los discos (7), teniendo estos imanes perman-
entes fundidos, es suficiente para que giren los rotores -co-
mo anteriormente se explicó- al estar los imanes de los mis-
mos insertos en el campo magnético N.N., o S.S., de los dis-
cos anulares (7), y por lo tanto harán girar al eje (8) al -
15. ser este solidario a los rotores (9). Igualmente se pueden ha-
cer girar a los discos anulares (7) cumpliendo éstos la fun-
ción de rotores, y dejar la misión de imanes inductores y no
de inducidos a los antedichos rotores (9), o sea que, ambos -
pueden ser según convenga flujos magnéticos estables o girato-
20. rios.

- Debido a la naturaleza de este tipo de motor, el mis-
mo debe incluir un freno para su parada. El desbloqueo del -
mismo es suficiente para su puesta en marcha, de tal modo que
el tipo de freno dependerá del lugar donde esté ubicado el mo-
25. tor, pudiendo dicho freno ser hidráulico, mecánico, electromag-
nético, etc.

- Independientemente del tipo de frenado utilizado para
la parada del motor, dicho freno podrá alimentarse de la po-
tencia suministrada por el mismo. Si el freno es hidráulico o
30. neumático; almacenando en un calderín el líquido o el gas su-

ministrado por una bomba a la cual mueve el motor. Si es magnético; alimentado por un acumulador el cual será recargado mediante un generador movido por el motor. Si el freno es mecánico; utilizando la potencia del motor directamente sobre el freno mediante un mecanismo, supuesto que deseamos la paridad del mismo, podremos utilizar toda la potencia, ya que no hace falta en la instalación donde se encuentre, y de esta manera igualándose en cada momento la fuerza del motor y del freno, puesto que son las mismas, el motor se parará.

5. Este motor podrá constar de una sola etapa (figura 11) o puede tener tantas etapas como se quiera (figura 12), sumándose de esta manera la fuerza de cada una de dichas etapas.

10. En las figuras 14 y 15 se muestran sendas vistas de la carcasa o bloque general (10) del motor magnético mencionado, con su correspondiente eje (8) y el freno (11).

15. La potencia del mismo vendrá determinada por la potencia de los campos magnéticos creados, y las etapas de que conste el motor, teniendo en cuenta la superficie de cada etapa, pues a mayor superficie más potencia.

20. Su velocidad de giro será inversamente proporcional al radio del motor, y directamente proporcional a la potencia del campo magnético.

25. La velocidad de giro será mantenida dentro de los regímenes que se deseen a través de un regulador (12) acoplado junto al freno (11). Este regulador (12) puede ser una bomba hidráulica en circuito cerrado con regulador de caudal.

Un aumento de potencia puede conseguirse electrificando los imanes permanentes de forma que estos adquieran en un determinado momento una saturación magnética.

30. Anteriormente se ha dicho que se trataba de un móvil

- perpetuo y es conveniente razonarlo: Empezaremos diciendo que la palabra "perpetuo", hace referencia en este caso a un tiempo indeterminado pero por supuesto finito, puesto que los campos magnéticos creados por imanes permanentes no duran eternamente, y están determinados por el uso que se haga de ellos.
5. Lo que ocurre es que la regeneración del campo magnético es fácil, y consume una parte infinitésima de la energía producida por el motor. Bajo esta información es fácil reconocer que este tipo de motor es un móvil "casi" perpetuo. Un móvil perpetuo es algo ideal en teoría, y un móvil "casi" perpetuo es algo ideal en la práctica.
- 10.

- En Física se habla de que no existe en realidad más que dos tipos de energías, que son la energía potencial y la energía cinética, sumándose ambas para formar la energía mecánica o total.
- 15.

- En toda máquina la producción de energía cinética transformada o no viene supeditada por la existencia de una determinada energía potencial. La existencia de energía potencial en algunos casos concretos puede ser: la que contienen los combustibles, la eléctrica, la gravitacional, etc., en todas ellas la energía potencial se hace cero en algún determinado momento; en el combustible se hace cero en cada unidad de combustible al quemarlo, en la eléctrica se hace cero cuando el generador no es movido por otra energía cinética externa,
20. en la gravitatoria se hace cero cuando el móvil choca contra la Tierra. En el motor magnético la energía potencial siempre es la misma, y siempre es mayor que cero. El motor magnético mantiene su energía potencial por encima de cero, porque el móvil que se desplaza en su campo magnético, lo hace perpendicularmente al mismo, manteniendo de esta forma la misma dis-
- 25.
- 30.

tancia. Debido a que el móvil es también un campo magnético, y se encuentra repelido por los campos N.N., o S.S., es por lo que puede moverse manteniendo siempre la misma distancia, y por lo tanto su energía potencial es "siempre" mayor que cero.

Si su energía potencial es siempre mayor que cero, -- presupone que su conversión en energía cinética es constante y permanente, es decir, que el móvil se verá afectado de una aceleración constante indefinidamente, o por lo menos mientras los campos magnéticos mantengan su potencia.

En la práctica el móvil se verá afectado por fuerzas contrarias o de rozamiento.

Un móvil perpetuo por lo tanto, habrá de mantener siempre su energía potencial por encima de cero, a la vez que convierta ésta en energía cinética. Este es el funcionamiento del motor magnético.

Si los imanes inductores se disponen de modo que giren sobre sí mismos, de forma que su campo magnético forme con el campo magnético inducido ángulos comprendidos entre 0° y 180° , el motor girará en un sentido. Con ángulos comprendidos entre 180° y 360° , el motor girará en sentido contrario. Con ángulos de 0° y 180° , el motor no girará.

Finalmente, cabe decir que si los discos anulares magnéticos utilizados en la construcción del motor, son demasiado pequeños, será muy difícil ponerlo en funcionamiento debido a la interacción de los campos magnéticos creados por el disco.

El solicitante se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud al amparo del Convenio Internac-

cional para la protección de la Propiedad Industrial.

Igualmente el solicitante se reserva el derecho de introducir en la presente invención cuantos perfeccionamientos sobre la misma puedan derivarse, mediante la solicitud de los correspondientes Certificados de Adición en la forma señalada por la Ley.

N O T A

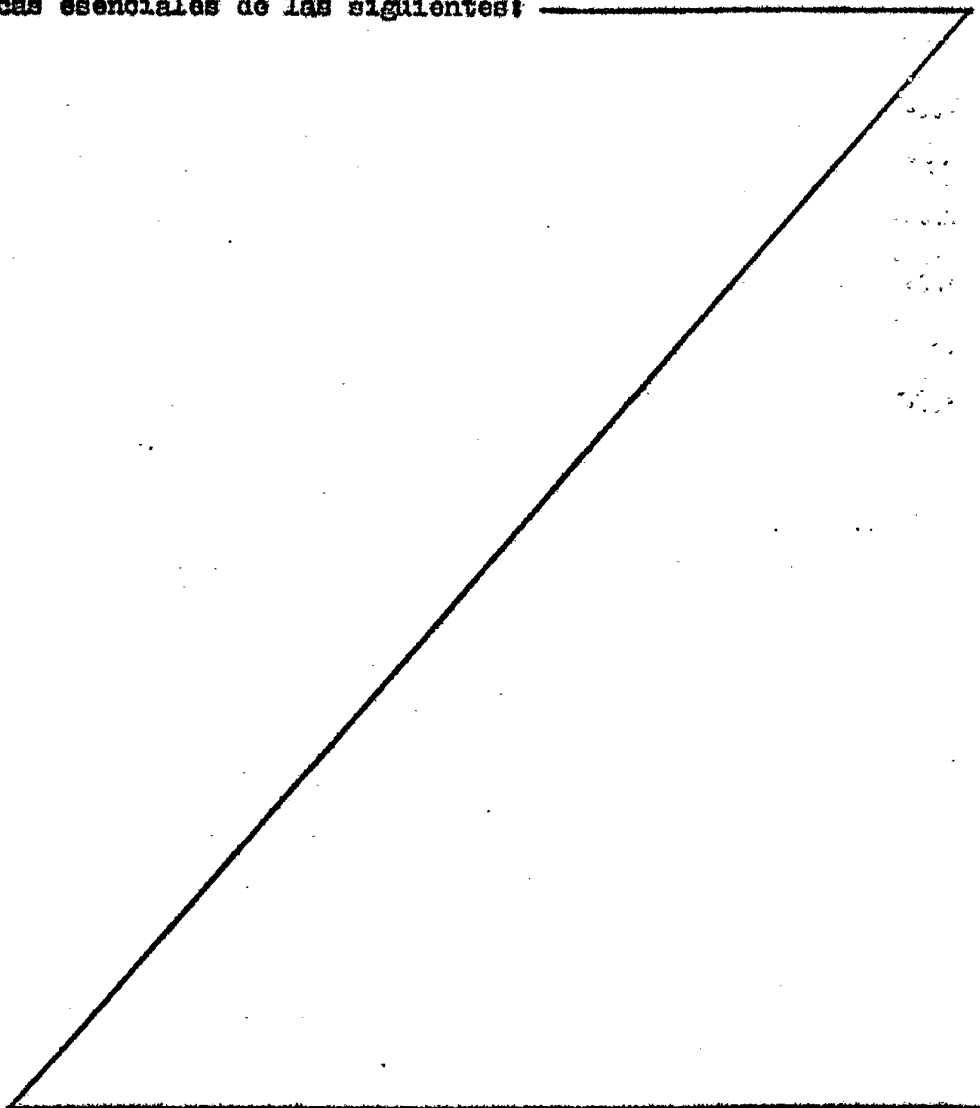
La Patente de Invención, que se solicita por veinte años, para España, de acuerdo con la vigente legislación, deberá recaer sobre: "MOTCH MAGNETICO", según las características esenciales de las siguientes:

15.

20.

25.

30.



REIVINDICACIONES

- 1.- Motor magnético, que estando basado en el movimiento que sobre el mismo pueden producir los campos magnéticos creados por imanes permanentes, esencialmente se caracteriza porque se constituye mediante la disposición de varios imanes permanentes sobre un eje perpendicular a los mismos, de tal modo que entre dichos imanes permanentes van intercalados alternativamente otros tantos rotores formados así mismo por imanes permanentes; con la particularidad de que los imanes permanentes mencionados en primer lugar están formados por discos anulares cuyos campos magnéticos se originan como consecuencia del enfrentamiento entre los polos del mismo signo, de tal modo que al estar intercalados los imanes que forman los rotores en el campo magnético mencionado de polos enfrentados, se origina un giro de tales rotores y como consecuencia de ello un giro del eje sobre el que van solidariamente montados.

- 2.- Motor magnético, según reivindicación 1, caracterizado porque tanto los imanes que forman discos anulares como los que forman los rotores, pueden ser imanes inductores o inducidos, indistintamente, pudiendo girar los discos anulares cumpliendo las funciones de rotores y los rotores propiamente dichos cumplir las funciones de imanes inductores.

- 3.- Motor magnético, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque incluye un freno para su parada, el cual puede ser hidráulico, mecánico, electromagnético, etc., de tal modo que el desbloqueo del mismo es suficiente para la puesta en marcha del propio motor; con la particularidad de que cualquiera que sea el tipo de freno empleado, el mismo es susceptible de alimentarse de la propia potencia que suministra-

tra el motor.

4.- Motor magnético, según reivindicaciones 1 y 2, ca-
 racterizado porque la velocidad de giro es inversamente pro-
 porcional al radio del motor y directamente proporcional a la
 5. potencia del campo magnético, de tal modo que el mantenimien-
 to entre los regímenes que se deseen de dicha velocidad de gi-
 ro se consigue mediante un regulador acoplado junto al freno,
 pudiendo dicho regulador estar constituido por una bomba hi-
 dráulica en circuito cerrado con regulador de caudal.

10. 5.- "MOTOR MAGNETICO".

Según queda sustancialmente descrito en la presente -
 Memoria, que consta de once hojas escritas a máquina por una
 sola cara y acompañada de dibujos.

Madrid, 25 OCT. 1979

D. LAURO MOLINA RODRIGUEZ

P.P.

FRANCISCO GARCIA CABREMO

P.P.

Firmado: M. Belores Jorquera

15.

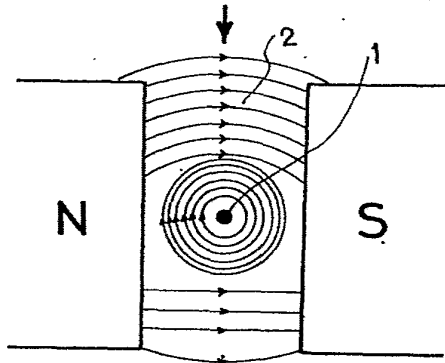


Fig. 1

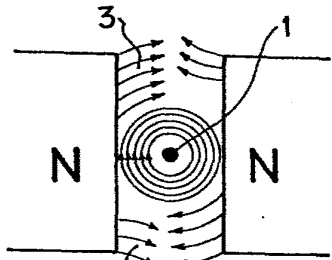


Fig. 2

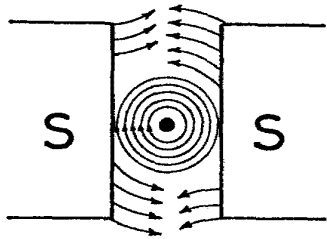


Fig. 3

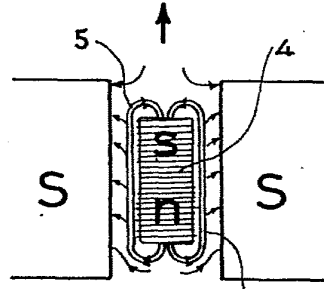


Fig. 4

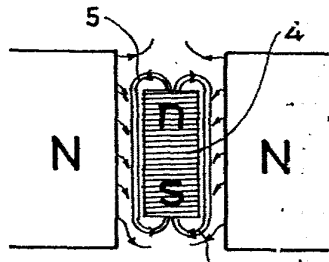


Fig. 5

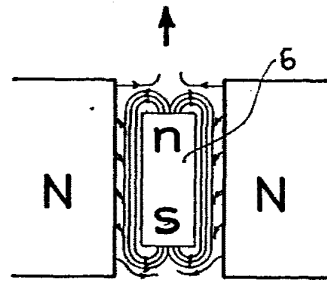


Fig. 6

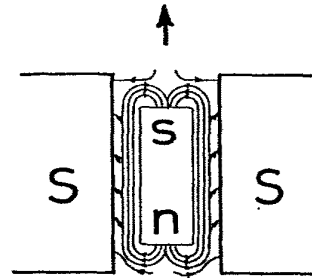


Fig. 7

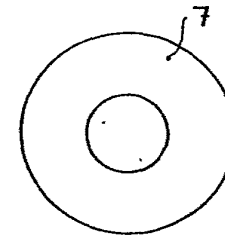


Fig. 8

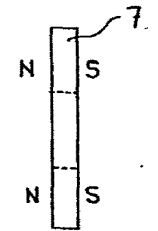


Fig. 9

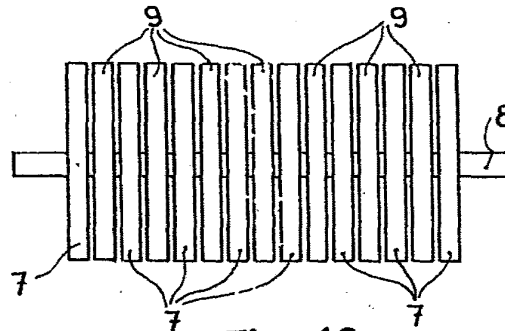


Fig. 10

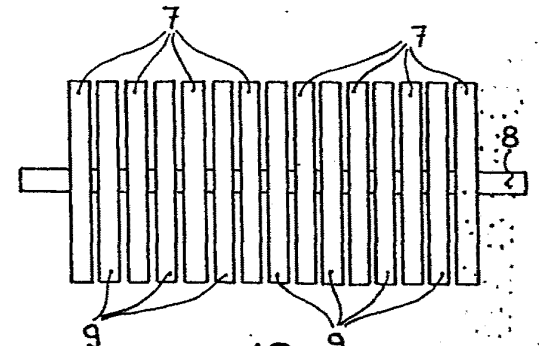


Fig. 12

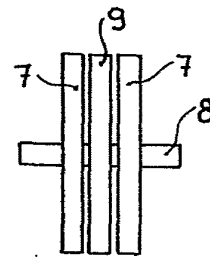


Fig. 11

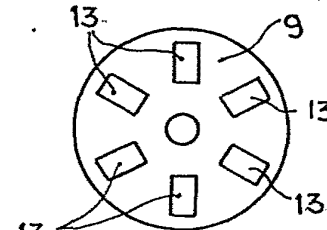


Fig. 15

Escala variable

Madrid, 25 OCT. 1979
 P. P.
 FRANCISCO GARCIA CABREMO
 P. P.
 Firmado: M.^a Dolores Jerquera

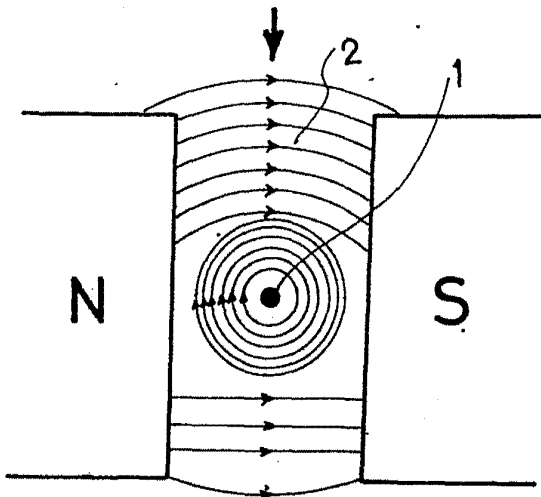


Fig. 1

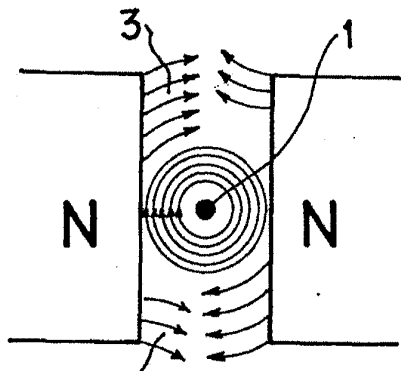


Fig. 2

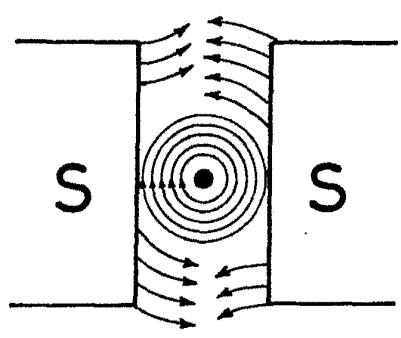


Fig. 3

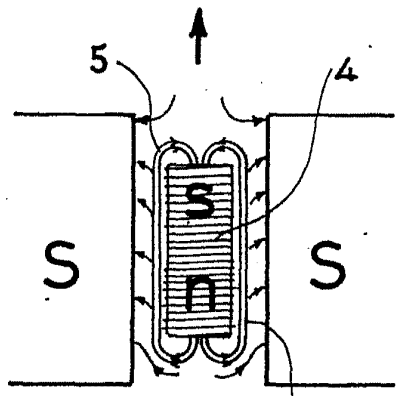


Fig. 4

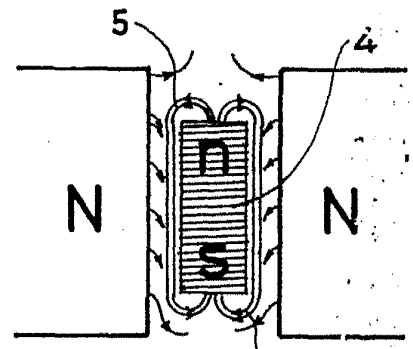


Fig. 5

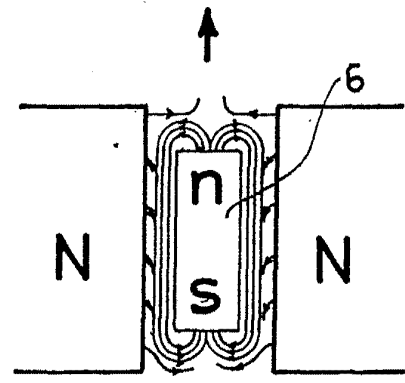


Fig. 6

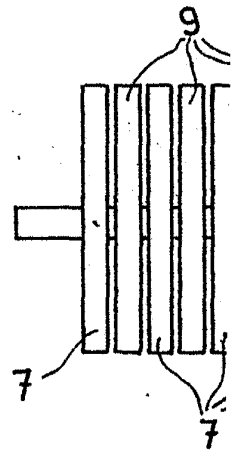


Fig.

Escala variable

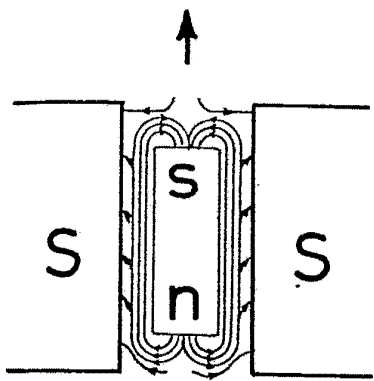


Fig. 7

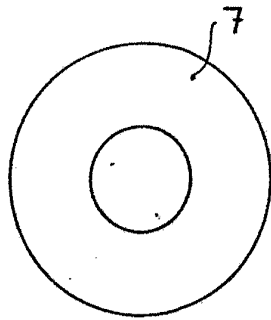


Fig. 8

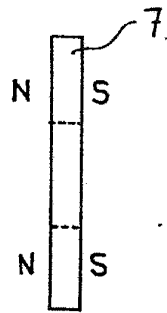


Fig. 9

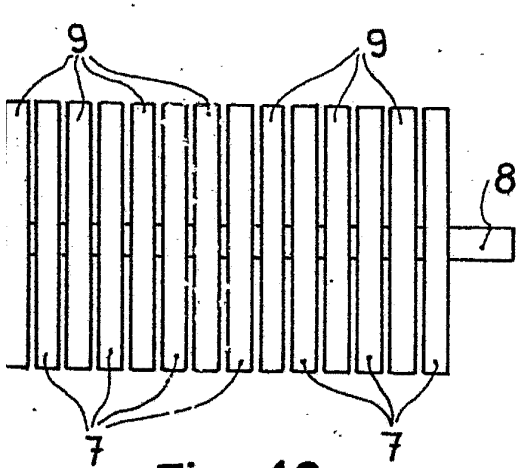


Fig. 10

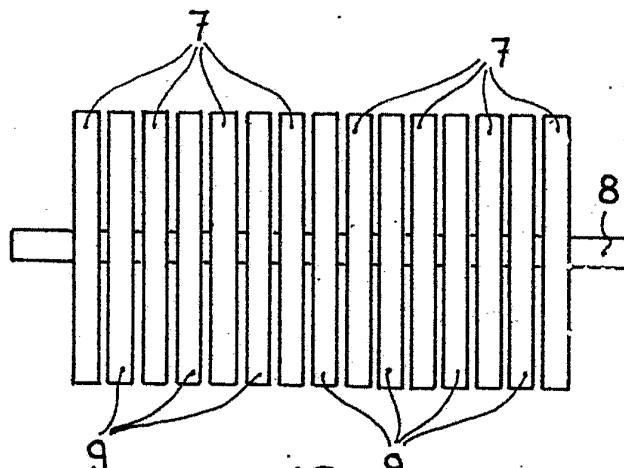


Fig. 12

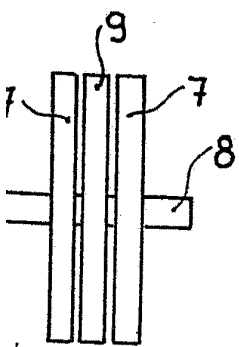


Fig. 11

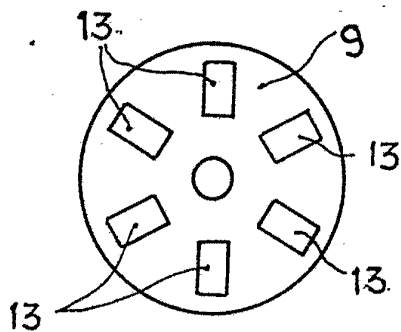


Fig. 15

Madrid, 25 OCT. 1979
P. P.
FRANCISCO GARCIA CABRENEO
P. P.
[Signature]
Firmado: M.ª Dolores Jerquera

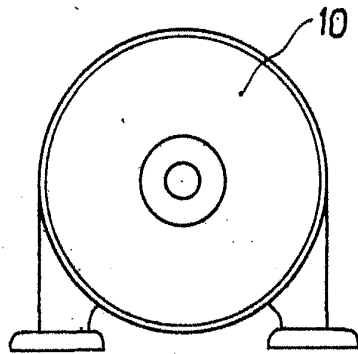


Fig. 13

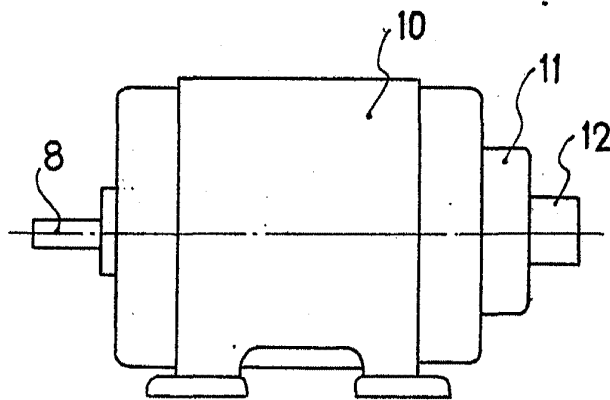


Fig. 14

Madrid, 25 OCT. 1979
P. P.
FRANCISCO GARCIA CARRERO
P. P.

Firmado: M. Dolores Jaquero

Escala variable