

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 923 449**

21 Número de solicitud: 202230254

51 Int. Cl.:

F01D 1/34 (2006.01)

12

SOLICITUD DE PATENTE

A2

22 Fecha de presentación:

23.03.2022

43 Fecha de publicación de la solicitud:

27.09.2022

71 Solicitantes:

BENDITO VALLORI, Sebastián Enrique (100.0%)
Avda. Gran vía de Colón, 22 1º iz.
07300 Inca (Illes Balears) ES

72 Inventor/es:

BENDITO VALLORI, Sebastián Enrique

54 Título: **Turbina impulsada por confrontación de explosiones de oxígeno e hidrógeno, o cualquier hidrocarburo hidrogenado, a presión y vacío por precipitación acuosa del vapor de agua resultante**

57 Resumen:

Motor constituido por una turbina impulsada por confrontación de explosiones y vacío sobre ambas caras de los alabes de ésta; deflagraciones provocadas por la reacción del oxígeno e hidrógeno a presión, o cualquier hidrocarburo hidrogenado y el primer gas citado, y la retracción derivada de la precipitación del vapor de agua obtenido de dichas combinaciones mediante el rociado acuoso del mismo con agua líquida.

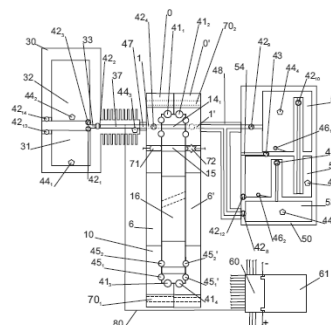


figura 20

DESCRIPCIÓN

Turbina impulsada por confrontación de explosiones de oxígeno e hidrógeno, o cualquier hidrocarburo hidrogenado, a presión y vacío por precipitación acuosa del vapor de agua resultante

Motor que es capaz de obtener su potencia rotatoria a partir del aprovechamiento de una sucesión de explosiones, bien por inyección de fluido hidrocarbúrico hidrogenado bien de hidrógeno puro a presión, en combinación con oxígeno a igual envite ejecutadas sobre una de las caras de una turbina y la obtención de una depresión, frente a la otra cara de dicho elemento rotatorio, por precipitación del vapor de agua resultante de la anterior reacción química, por medio del rociado del mismo con agua líquida; método, que constituye una evolución de parte del mecanismo propio del *sistema hidráulico de transmisión con desarrollos por control electromagnético para vehículos, con generación y propulsión eléctrica discrecional*, bajo número de solicitud P202130350, por lo que ambos coinciden en parte en su estructura constitutiva como se verá.

El artefacto aquí propuesto es una turbina de elevado rendimiento y gran reducción de escapes carbónicos a la atmósfera, caso de quemar un fluido hidrocarbúrico, o eliminar por completo tales residuos si lo hace con hidrógeno puro; además, al no consumir jamás aire atmosférico, se evita la producción de residuos contaminantes derivados del nitrógeno que forma parte de dicha mezcla gaseosa, lo que supone obtener una fuente motriz óptima y capaz de aliviar a la naturaleza de gran parte o todos los perjuicios que nuestra movilidad le acarrea.

Según la investigación previa realizada, actualmente no existe el dispositivo aquí reivindicado, por lo que les solicito me sean concedidos los derechos correspondientes al ingenio que a continuación se describe en un caso práctico de aplicación industrial, el cual viene reforzado en su comprensión con una serie de figuras esquemáticas que lo representan; en todas ellas, las líneas de trazo a raya seguida de punto indican la oquedad del espacio sobre el que están dibujadas y las que poseen trazo discontinuo que la parte así reflejada se halla oculta en esa vista.

A efectos explicativos, el ingenio aquí recogido está compuesto por tres elementos, comunicados en línea por sendos conductos cuyos enlaces respectivos guardan estanqueidad con el exterior:

Uno inyector, al que así llamamos.

5 Otro, denominado rotor, el cual es básicamente igual a los reivindicados como dispositivo motriz y rueda en la patente arriba citada, como se verá a lo largo de la explicación.

Un aspirador, así conocido en adelante.

Además, posee un circuito eléctrico; el cual, igual que dicha patente, también
10 integra una batería que ahora alimenta una serie de manómetros, otra de niveles acuosos y un cuenta revoluciones a partir de cuyos datos controla una serie de electroválvulas y una bujía, como será expuesto.

En la figura 1 se ve el perfil de un elemento rígido, compacto, resistente a presión y temperatura, que es designado con el número 30; lo conocemos como impulsor
15 y en él (30) se abren:

✓ Bajo anagrama 31, un depósito de oxígeno a presión el cual (31) posee practicada una apertura esférica reflejada con el número 34.

El depósito de oxígeno (31) comunica con el exterior, para su eventual recarga, por medio de un conducto cilíndrico que posee una cavidad esférica en su parte
20 media; a tal paso, lo denominamos carga de oxígeno y es detallado con el número 39.

✓ Señalado como 32 aparece un depósito al que llamamos de combustible que contiene a discreción hidrógeno a igual presión que el oxígeno ya detallado o luido hidrocarbúrico con hidrógeno inyectado a la misma intensidad.

25 El depósito de combustible (32) comunica con el exterior, para su eventual recarga, por medio de un conducto cilíndrico que posee una cavidad esférica en su parte media; a tal paso, lo denominamos de carga de combustible y es detallado con el número 40.

Dicho depósito (32) posee practicada una apertura esférica reflejada con el
30 número 35.

La apertura esférica del depósito de oxígeno (34), y la propia del depósito de combustible (35), comunican con la cámara que llamamos de mezcla, la cual se muestra bajo anagrama 33.

✓ Con el número 37 se indica la cámara de combustión del género proveniente
5 cámara de mezcla (33); las paredes externas de la cámara de combustión (37) son apropiadas para irradiar gran cantidad de calor hacia el medio circundante.

La cámara de combustión (37) posee una cavidad cilíndrica señalada con el número 36 y otra exagonal detallada con el 40.

10 La figura 2 plasma la vista superior del corte diametralmente horizontal de un recipiente, el cual es similar en su constitución geométrica a los propios del sistema hidráulico de transmisión arriba mentado, al que llamamos genéricamente carcasa; la misma comporta, con el anagrama 0, un contenedor cilíndrico rígido, denso y resistente a la temperatura y presión elevadas; su geometría se caracteriza por poseer:

15 • Tres protuberancias iguales, de las que aquí sólo figuran dos vistas en oculto, traspasadas por sendos orificios cilíndricos roscados llamados genéricamente enganche, bajo la designación respectiva 4 y 5.

20 • Un orificio coaxial que traspasa por su centro al cuerpo cilíndrico de la misma (0), señalado con el número 6 al que denominaremos de modo genérico vía de carcasa.

• Una concavidad cilíndrica llamada en general seno, se abre en una de las bases de la carcasa, la cual es mostrada con notación 9.

25 • Un conducto cilíndrico que posee abierto un vano esférico, representado bajo el signo 1 y al que llamamos genéricamente de paso, comunica de modo sesgado al seno (9) con la base opuesta al mismo de la carcasa (0), de ahí su representación oculta.

• Un conducto cilíndrico, representado bajo el signo 2 al que llamamos genéricamente contador, comunica perpendicularmente al seno (9) con la base opuesta al mismo de la carcasa (0).

Quedan reflejados los siguientes conductos semitoroidales, abiertos a distintos diámetros en la superficie circular del seno (9):

- Con los anagramas 7_1 y $7_1'$, las vertientes superior e inferior respectivamente del canal que conocemos en general como de junta estática mayor.

5 • Con los anagramas 7_2 y $7_2'$, las vertientes superior e inferior respectivamente del canal llamado en genérico de junta estática menor.

- Un canal semitoroidal, al que llamaremos de modo general de rodamiento, es indicado respectivamente con los símbolos 8 y 8' en sus aperturas inferior y superior de la pared lateral del seno (9) en la que se halla practicado.

10 La figura 3 es el dibujo en alzado de una carcasa vista desde el costado derecho de la representación anterior, de la cual repite la terminología, añadiendo una protuberancia superior, igual a las anteriores y traspasada también por un nuevo enganche, ahora con designación 3.

En la figura 4 aparece la vista en alzado de una pieza cilíndrica rígida, compacta y resistente a la alta temperatura y presión detallada con el número 10, a la que llamaremos rotor motriz.

15 El mismo (10), es idéntico a su análogo en la patente del sistema de transmisión, a diferencia de que aquí sólo posee una turbina con sus dos canales de aislamiento y no tres con sus respectivos medios de estanqueidad como lo hace en aquella patente.

Podemos apreciar, oculto en esta vista y con el número 11, un surco semitoroidal practicado en el costado del rotor motriz (10) al llamamos de modo genérico de rodamiento motriz.

25 La bases aquí vista del rotor motriz (10) abren dos concavidades semitoroidales a las que designaremos y conoceremos genéricamente como:

- Con el anagrama 12, el canal de junta motriz mayor.
- Con el anagrama 13, el canal de junta motriz menor.

Las dimensiones de ambas (12 y 13) coinciden respectivamente con las de los canales de junta estática mayor (7_1) y menor (7_2).

Un canal hexagonal central, al que llamaremos toma de potencia reflejado con el número 16, comunica ortogonalmente de modo coaxial ambas bases del rotor motriz (10).

El rotor motriz (10) es traspasado de base a base de forma oblicua por una serie concéntrica de huecos, a cuyos alabes separadores conoceremos como turbina motor; de la cual podemos ver identificados a sus vanos superior con el anagrama 14₁, inferior con la cifra 14₂ y al cuadrangular derecho con la 14₃.

Un orificio cilíndrico que comunica en perpendicular las dos bases del rotor motriz (10), al que llamamos contador motriz esta indicado con el signo 15.

La figura 5 es el perfil del rotor motriz en el que se repiten las designaciones de la figura anterior mas particularizando aquí como sigue:

- El signo 11 designa al que conocemos como canal de rodamiento motriz de inyección.

- El 11' lo hace con el denominado como canal de rodamiento motriz de succión.

- Con los anagramas 12 y 12₁ se ven respectivamente singularizadas las vertientes superior e inferior del canal de junta motriz mayor de inyección.

- Con los anagramas 13 y 13₁ las vertientes superior e inferior del canal de junta motriz menor de inyección.

- Con los anagramas 12' y 12'₁ se ven respectivamente las vertientes superior e inferior del canal de junta motriz mayor de succión.

- Con los anagramas 13' y 13'₁ se ven respectivamente las vertientes superior e inferior del canal de junta motriz menor de succión.

En la figura 6 aparece el perfil de un elemento rígido, compacto y resistente a la presión y temperatura señalado con el número 50; lo conocemos como aspirador y en él (50) se abren:

- ✓ Bajo anagrama 51, un depósito de vacío.

- ✓ Designado como 52, un depósito de agua líquida, el cual contiene siempre cierta cantidad de dicho elemento.

- ✓ Con el número 53 se indica el depósito de escape.

- ✓ El guarismo 57 detalla el hueco esférico que comunica al depósito de escape (53) con el exterior al que llamamos conducto de remanente.

✓ El hueco esférico que constituye el conducto de succión queda designado con el número 59 y abre al depósito de vacío (51) al exterior.

5 ✓ El depósito de vacío (51) y el depósito de agua líquida (52) se comunican entre si por medio del vano esférico, que conocemos como de salida de purga, señalado como 54; el cual (54) también se abre al exterior por medio de un hueco cilíndrico.

10 ✓ En un cilindro, que es parte integrante del cuerpo aspirador (50) y asciende dentro del depósito de agua líquida (52), se abre un conducto de igual geometría que posee abierto un vano esférico cerca de su extremo superior; canal, que comunica a este último (52) con el depósito de escape (53) y que llamamos conexión de presión designado con el número 55.

15 ✓ Denominado conducto de espray y con designación 56, aparece un canal cilíndrico que posee abierto un vano esférico cerca de su extremo superior; el mismo (56) está practicado a un cilindro que, siendo parte integrante del cuerpo aspirador (50), asciende dentro del depósito de vacío (51) y desciende dentro del de agua líquida (52) comunicando a ambos (51 y 52).

✓ bajo logotipo 58 vemos el conducto esférico de desagüe, que abre al depósito de agua líquida (52) al exterior.

20 La figura 7 representa la vista parcial en perfil del circuito eléctrico instalado en el presente sistema pues la figura sólo recoge, con designación 61, una batería eléctrica representada con los signos + y - y, bajo número 60, un control digital electrónico al que llamamos control; está conectado éste (60) a ésta (61) y a todos los componentes eléctricos integrantes del sistema por medio de sendos circuitos que aquí se ven seccionados y serán detallados en adelante.

25 La figura 8 muestra el perfil de una sección del circuito eléctrico de ignición, al que llamamos bujía, queda reflejado como 80.

30 En la figura 9 se ve la sección longitudinal de un conducto denso, resistente a presión y temperatura, capaz de irradiar ésta hacia el medio circundante y que puede ser a discreción tanto rígido como flexible al que llamamos inyector bajo designación 47.

En la figura 10 se ve la sección longitudinal de un conducto en te, denso, resistente a presión y temperatura que puede ser a discreción tanto rígido como flexible, al que llamamos de escape bajo designación 48.

5 La figura 11 describe un tornillo que, aquí bajo signo 70, será conocido como ligazón.

La figura 12 es el corte diametral de una junta tórica designada en general con el logotipo 45 pues las habrá de distinto diámetro como será detallado.

10 La figura 13 representa la vista lateral de una esfera rígida y pulida en su superficie, de igual diámetro a todos los surcos de rodamiento presentes en la invención, la cual bajo denominación rodamiento es designada con el número 41.

La figura 14 muestra con signo 42 el corte diametral de una esfera rígida y pulida en su superficie, abierta diametralmente por un conducto cilíndrico recto de cierto radio; es una electroválvula de cierre rotatorio a la que conoceremos en general como de gestión.

15 La figura 15 precisa con signo 43 el corte diametral de una esfera rígida y pulida en su superficie; su cuerpo se halla abierto diametralmente por un conducto cilíndrico en escuadra de cierto radio; es una electroválvula de cierre rotatorio a la que conoceremos en general como de gestión de purga.

La figura 16 representa, con el número 44, el perfil de un manómetro.

20 La figura 17, con el signo 46, muestra el perfil de un nivel electrónico que incorpora un flotador unido a una varilla.

Un sensor fotoeléctrico, está dibujado en la figura 18 bajo símbolo 71; el mismo (71) está conectado al circuito eléctrico, aquí presente en una sección, que le une al control (60).

25 En la figura 19 aparece una luz, a la que así llamamos bajo designación 72; la misma (72) está conectada al circuito eléctrico, aquí presente en una sección, que le une al control (60).

La figura 20 muestra la reunión de todos los componentes del sistema detallados hasta el momento.

30 Así, dos carcasa, a las que particularizamos respectivamente en su denominación como de inyección, con designación 0, y de succión con signo 0',

se ven acopladas la una (0) a la otra (0') por medio del roscado en los respectivos enganches de sendas ligazones, bajo designación respectiva (71₁ y 71₂), aquí visibles en oculto.

5 El paso de inyección, practicado a la carcasa de inyección (0), posee la designación 1; mientras que, 1', nos muestra el de succión abierto en la de succión (0').

Los senos (9) respectivos de ambas carcasas (0 y 0') contienen al rotor motriz (10), del cual se detalla su toma de potencia (16), un vano propio de la turbina motor 14₁ y el contador motriz (15).

10 Los símbolos vistos hasta ahora se repiten, con la salvedad de que las distintas piezas repetidas en la misma, es decir: rodamientos, manómetros, electroválvulas, niveles, juntas tóricas y conductos son anotados por la adición de un número en subíndice, y comilla en su caso, como sigue:

15 41₁ y 41₃ representan sendas esferas integrantes de la serie colmante de rodamientos ubicados en el canal de rodamiento motriz de inyección (11).

41₂ y 41₄ representan sendas esferas integrantes de la serie colmante de rodamientos ubicados en el canal de rodamiento motriz de evacuación (11').

44₁ representa al manómetro del depósito de oxígeno (31).

44₂ señala al manómetro del depósito de combustible (32).

20 44₃ indica al manómetro ubicado en la cámara de combustión (37).

44₄ representa al manómetro de vacío (51).

44₅ señala al manómetro del depósito de agua líquida (52).

44₆ indica al manómetro de escape (53).

46₁ representa al nivel del depósito de vacío (51).

25 46₂ señala al nivel del depósito de agua líquida (52).

42₁ representa la electroválvula instalada en conducto superior (35) a la que llamamos de gestión de oxígeno.

42₂ señala la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto inferior (36) a la que llamamos de gestión de combustible.

30 42₃ indica la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto intermedio (37) y la llamamos de gestión intermedia.

42₄ representa la electroválvula instalada en el conducto de inyección (38) siendo denominada de gestión de inyección.

42₈ señala la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto de remanente (57) a la que conocemos como de gestión de remanente.

5 42₉ señala la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto de succión (59) llamada electroválvula de gestión de succión.

42₁₀ representa la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto de espray (56) denominada de gestión de espray.

10 42₁₁ señala la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto de impulso (55) conocida como de gestión impulsora.

42₁₂ presenta la electroválvula instalada en el el vano esférico del conducto de desagüe (58) conocida como de gestión de desagüe.

42₁₃ indica la electroválvula instalada en el paso de carga de oxígeno (39) conocida como electroválvula de carga de oxígeno.

15 42₁₄ indica la electroválvula instalada en el paso de carga de combustible (40) conocida como de electroválvula de carga de combustible.

45₁ señala vertiente inferior la junta de inyección mayor.

45₂ señala vertiente inferior la junta de inyección menor.

45_{1'} señala vertiente inferior la junta de succión mayor.

20 45_{2'} señala vertiente inferior la junta de succión menor.

El signo 43 indica la electroválvula, nominada de purga, instalada en el conducto de purga (54).

25 La batería (61) guarda comunicación eléctrica con el control (60), el cual muestra una serie secciones de circuitos eléctricos saliendo del mismo (60), los cuales conectan, cada uno de ellos en particular con senda electroválvula (42_n), nivel (46_n), manómetro ((44_n) o bujía (80) bien recibiendo información de ellos, bien gestionando su acción.

En la figura podemos apreciar la unión estanca del impulsor (30) con el conducto inyector (47) que lo une sellado a la carcasa de inyección (0) del elemento motriz.

30 A continuación se halla dispuesto el rotor motriz (10), el cual está encauzado en el seno (9) de ésta (0) por medio de una serie de rodamientos (41₁-41₃).

Una segunda serie de rodamientos (41₂-41₄) encarrilan al rotor motriz (10) en el seno de la carcasa de succión (0').

En la confrontación de la carcasa de inyección (0) y rotor motriz (10) se encaran:

• El canal de junta estática de inyección mayor (7₁) con el canal de junta motriz de inyección mayor (12), en cuyo vano está inserta la junta de inyección mayor (45₁).

• El canal de junta estática de inyección menor (7₂) con el canal de junta motriz de inyección menor (13), en cuyo vano está inserta la junta de de inyección mayor (45₂).

En la confrontación de la carcasa de succión (0') y rotor motriz (10) se encaran:

• El canal de junta estática de succión mayor (7₁') con el canal de junta motriz de succión mayor (12'), en cuyo vano está inserta la junta de succión mayor (45₁').

• El canal de junta estática de succión menor (7₂') con el canal de junta motriz succión menor (13'), en cuyo vano está inserta la junta de succión menor (45₂').

En la presente ilustración, también se describe la unión estanca de la carcasa de succión (0') al conducto de escape (48), el cual (48), comunica doblemente con el aspirador (50) guardando estanqueidad en sus enlaces.

De tal modo el sistema funciona de la siguiente manera:

Primero, se llenan los depósitos de oxígeno (31) y de combustible (32) por conexión a sus respectivos pasos de carga de oxígeno (39) y de combustible (40) de sendas fuentes de suministro, los cuales son colmados a la presión carga máxima, bajo directriz del control (60) que efectúa la apertura y cierre de las respectivas electro válvulas de alimentación de oxígeno (42₁₃) y de combustible (42₁₄), a fin de alcanzar tal objetivo.

Tras ello, a orden del usuario del sistema sobre el control (60), éste (60) inicia dos procedimientos reiterativos mientras dure la citado mandato:

a) La explosión del combustible, operada por medio de la inyección en la cámara de combustión (34) desde el depósito de oxígeno (31) de tal gas y desde el de combustible (32), dada la discrecionalidad alimenticia ya citada de una cantidad facultativa de combustible; suministros que ocurren mediante la apertura de las electroválvulas de gestión de oxígeno (42₁) y de combustible (42₂), tras lo

que el control (60) cierra ambas (42₁) y (42₂) una vez son alcanzadas las cantidades deseadas.

La precisión de dichos suministros gaseosos se determinan gracias al análisis en el control (60) de la variación de presiones existentes en el depósito de oxígeno (31) y el de combustible (32) registrados por sus respectivos manómetros (44₁) y (44₂).

A continuación, el control (60) remite a la bujía (80) un pulso eléctrico que inflama la mezcla gaseosa antedicha; lo que produce, en caso de explosión de hidrógeno, vapor de agua pura y, de ser hidrocarburo hidrogenado, también dicho vapor con un añadido menor de monóxido y dióxido de carbono.

Después, el control (60) abre la electroválvula de gestión intermedia (42₃) por lo que el producto de la reacción anterior fluye hacia la cámara de expansión (33), en donde el manómetro (44₃) de dicha cámara (33) comunica al control (60) el ascenso de presión alcanzado, con lo que éste (60) cierra la electroválvula de gestión intermedia (42₃) una vez que la densidad del gas albergado en la cámara de combustión (34) ha descendido hasta el nivel adecuado para su re-alimentación gaseosa por repetición del ciclo de abastecimiento antes detallado, con lo que queda arrancada la parte impulsora del motor que en la presente nos ocupa.

La reiteración de explosiones como la citada, incrementa la presión en la cámara de expansión (33), lo cual registra el control (60) y revierte tal información al conductor del vehículo portador del ingenio aquí descrito.

A voluntad de dicho receptor de información, y por su orden conferida al control (60), se abre la electroválvula de gestión de inyección (42₄) durante el tiempo requerido de actuación del motor, en mayor o menor medida, según sea reclamada más o menos potencia, pasando el producto de las explosiones a través del conducto de inyección (47), desde el cual impacta con el alabe de la de la turbina motor (28) que se halla situada en su camino, por lo que ejerce su presión sobre la superficie de contacto entre ambos, creando una depresión en la cara contraria de dicha paleta, lo que imprime rotación potente al rotor motor (20), dividiendo tras ello el vapor de agua su camino dentro del conducto de

succión (48) hacia el depósito de vacío (51) y el de escape (53); tráfico que es regulado por el control en función de los valores ofrecidos por los manómetros de vacío (44₄) y escape (44₆) operando las electroválvulas de gestión de succión (42₉) y remanente (42₈).

5 b) La precipitación del vapor de agua ubicado ya en el depósito de vacío (53), con el arrastre de los otros gases allí presentes en disolución, se se produce mediante la inyección nebulosa de agua líquida desde su depósito (52) en el interior de aquél (53); acción que se produce mediante la apertura por control (60) de la electro-válvula de gestión espray (42₁₀), tras haber aumentado la
10 presión en el depósito de agua líquida (52) por inserción e él (52) de vapor proveniente del depósito de escape (53), lo cual ocurre mediante apertura puntual de la electroválvula de gestión impulsora (42₁₁) por el control (60).

Una vez llovida el agua en el interior del depósito de vacío (53), ésta se deposita en interior de la válvula de purga (43), la cual se halla, como muestra la figura 20,
15 dando cabida al agua llegada mas, por ausencia de comunicación de éste líquido con cualquier otro espacio, el nivel del depósito de vacío (46₁) comunica al control (60) el desbordamiento de la capacidad de dicha válvula (43), y éste (60) se encarga de transferir ese líquido al depósito de agua líquida (52) ordenando a aquélla (43) su rotación horaria de 270 grados, con lo que el agua cae al depósito
20 de agua líquida (52) por adquisición de aire atmosférico desde su otro extremo, abierto ahora al exterior a través del conducto de purga (54) tras lo que válvula de purga (43) regresa a su posición originaria por orden del control (60).

El nivel del depósito de agua líquida (46₂) señala la cantidad de agua que ocupa dicho recipiente (52), dato que comunica al control (60) a efecto de su vaciado al
25 superar cierto volumen, lo cual ejecutará por la apertura de al válvula de gestión de desagüe (42₁₂) hacia el exterior para su cierre tras el descenso del nivel acuoso hasta la cantidad deseada por el conductor.

Procedimientos que se repiten siempre que exista orden de acción del motor en el control (60), a efecto de lo cual el rotor motriz (20) gira por el gradiente
30 depresión existente sobre ambas caras de su turbina motor (28), cediendo su poder a ya sea a una rueda, hélice o combinación de las dos.

Los depósitos de oxígeno (31) y combustible (32) pueden ser a discreción repostados por repetición del procedimiento ya detallado.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las
5 ventajas que de la misma se derivan.

Los términos en los que se ha redactado esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limitativo.

Los materiales, forma y disposición de los elementos serán susceptibles de
10 variación, siempre y cuando ello no suponga una alteración de las características esenciales del invento aquí presentado de acuerdo a las siguientes

REIVINDICACIONES

1. Turbina impulsada por confrontación de explosiones de oxígeno e hidrógeno o cualquier hidrocarburo hidrogenado a presión y vacío por precipitación acuosa del vapor de agua resultante que incluye los siguientes componentes:

- 5 ◆ Una batería eléctrica (61).
 - ◆ Un Control electrónico (60).
 - ◆ Una bujía (80).
 - ◆ Un impulsor (30) que consta de:
 - 10 ○ Un depósito de oxígeno (31).
 - La electroválvula de carga de oxígeno (42₁₃).
 - Un depósito de combustible (32).
 - La electroválvula de carga de combustible (42₁₄).
 - Una cámara de mezcla (33).
 - Una cámara de combustión (37) con capacidad de refrigeración elevada.
 - 15 ○ La electroválvula de gestión de oxígeno (42₁).
 - La electroválvula de gestión de combustible (42₂).
 - La electroválvula de gestión intermedia (42₃).
 - Un manómetro del depósito de oxígeno (44₁).
 - 20 ○ Un manómetro del depósito de combustible (44₂).
 - Un manómetro de la cámara combustión (44₃).
 - Un conducto inyector (47).
 - Una carcasa de inyección (0), en la que está instalada la electroválvula de gestión de inyección (42₄).
 - 25 ■ Una carcasa de succión (0').
 - Un rotor motriz (10), en cuyo costado se abren los canales de rodamiento motriz de inyección (11 y 11₁) y de succión (11' y 11'₁).
- Comunicando coaxialmente sus bases lo atraviesa una toma de potencia (16).
De modo sesgado a dichas las mismas, se hallan una serie concéntrica de vanos (14₁,
30 14₂ y 14₃) cuyos alabes separadores constituyen la turbina motor allí adecuada.
Sobre una de las bases del rotor motriz (10) están practicados los canales de junta motriz mayor de inyección (12 y 12₁) y la de junta motriz menor de inyección (13 y

13₁); sobre la otra, los de la junta motriz mayor de succión (12' y 12'₁) y de la junta motriz menor de succión (13' y 13'₁).

El rotor motriz (10) posee en su costado el canal de rodamiento motriz de inyección (11) y el canal de rodamiento motriz de succión (11').

- 5
- El número necesario de rodamientos (41₁, 41₂, 41₃ y 41₄) para colmar los canales de rodamiento motriz de inyección (11) y motriz de succión (11').
 - Una junta de inyección mayor (45₂).
 - Una junta de inyección menor (45₁).
 - Una junta de succión mayor (45'₁).

10

 - Una junta de succión menor (45'₂).
 - Un conducto de escape (48).
 - Un aspirador (50) que consta de:
 - ◆ Un depósito de vacío (51).
 - ◆ Un depósito de agua líquida (52).
 - ◆ Un depósito de escape (53).
 - ◆ Una electroválvula de gestión de remanente (42₈).
 - ◆ Una electroválvula de gestión de succión (42₉).
 - ◆ Una electroválvula de gestión de espray (42₁₀).
 - ◆ Una electroválvula de gestión impulsora (42₁₁).
 - ◆ Una electroválvula de gestión de desagüe (42₁₂).
 - ◆ Una electroválvula de gestión de purga (43).
 - ◆ Un manómetro de vacío (44₄).
 - ◆ Un manómetro del depósito de agua líquida (44₅).

15

 - ◆ Un manómetro de escape (44₆).
 - ◆ Un nivel del depósito de vacío (46₁).
 - ◆ Un nivel del depósito de agua líquida (46₂).

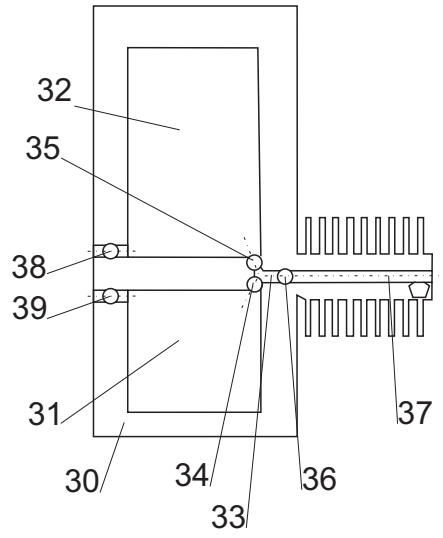


figura 1

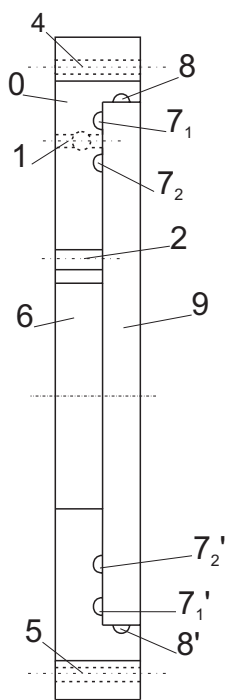


figura 2

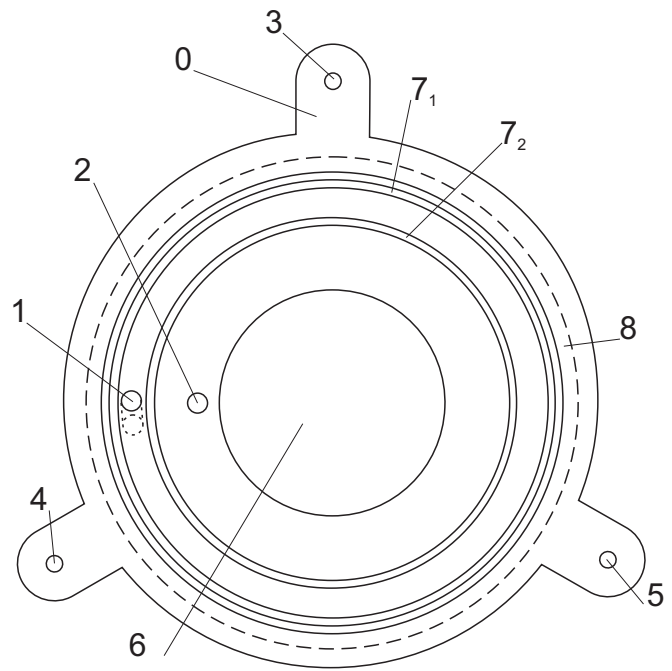


figura 3

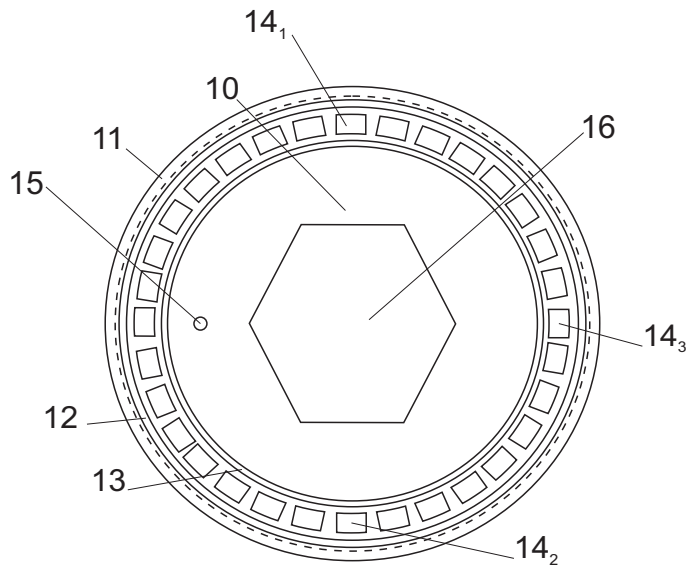


figura 4

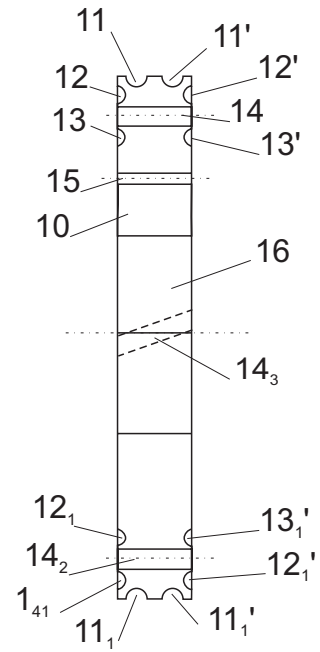


figura 5

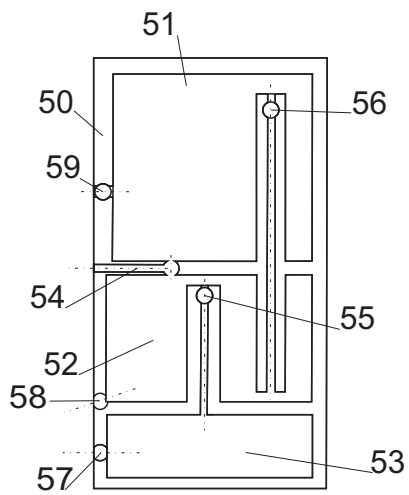


figura 6

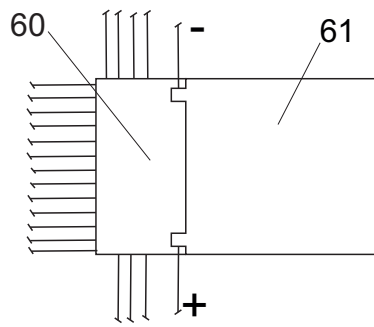


figura 7

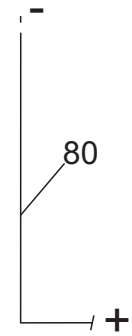
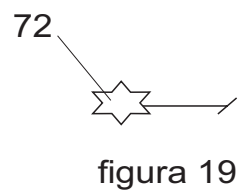
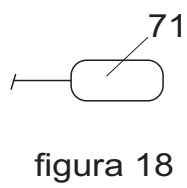
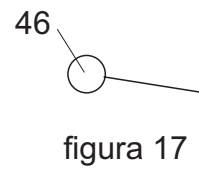
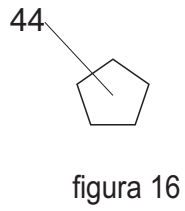
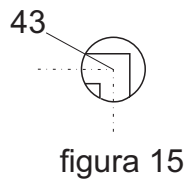
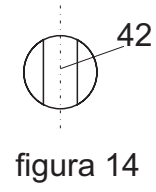
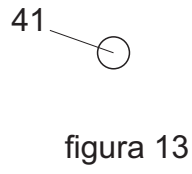
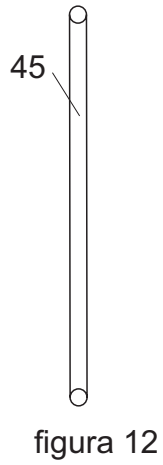
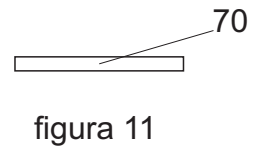
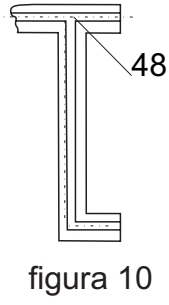
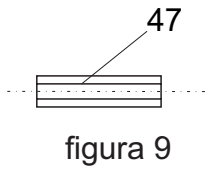


figura 8



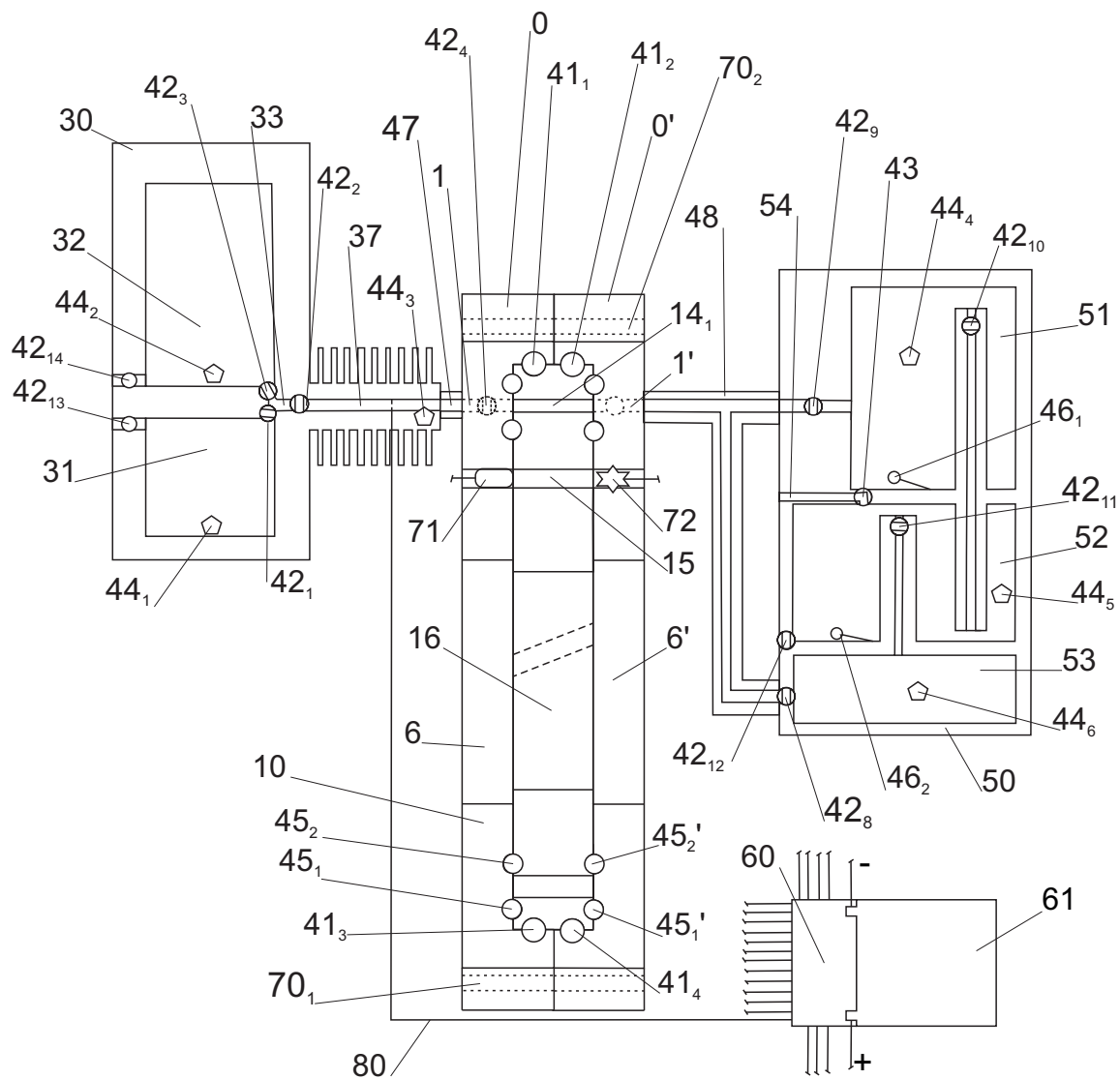


figura 20