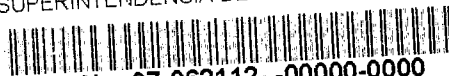


3

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 07-062112- -00000-0000

Fecha 2007-06-20 15:44:30 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 11 PATENTEYII Eve. 379 FASENACIONALII
Act. 411 PRESENTACION Folios: 82

NIT : 800176007-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 07 - 49,495
FECHA : JUNIO 20 DE 2007

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	Nº. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
TRIANA URIBE & MICHELSEN CONSIGNACION		BANCO POPULAR	050 00110-6	63493257	20/06/2007	558,800.00

***** C O N C E P T O *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	482,000.00
		TOTAL :	\$ 482,000.00

SON: CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL PESOS

RESPONSABLE : _____

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE N°. _____

PCT

由受理局填写

请求书

下列签字人请求按照

专利合作条约的规定处理本国际申请

国际申请号

国际申请日

受理局名称和“PCT 国际申请”

申请人或代理人的档案号
(如果有) (限 12 个字符内) ABJP050101CN

第 I 栏 发明名称

风气发动机即采用风力气压取代燃料能源的发动机

第 II 栏 申请人

☒ 该人也是发明人

姓名(或名称)和地址:(姓在前,名在后;法人应填写正式全称。地址应包括邮政编码和国名。如果下面未指明居所,则本栏中指明地址的所属国为申请人的居所(即,国家名称))

从洋

CONG Yang

中国广东省深圳市福田区商报路擎天华庭华庭阁 30C (邮编: 518034)
FLAT 30C BLOCK B, QING TIAN HUA TING SHANG BAO LU, FU TIAN DISTRICT,
SHENZHEN CITY, GUANG DONG PROVINCE, 518034 CHINA

电话号码

传真号码

电传号码

申请人在该局的注册号:

国籍(国家名称) 中国 (CN)

居所(国家名称) 中国 (CN)

该人是对下列

国家的申请人: ☒ 所有指定国 ☐ 除美国以外的指定国 ☐ 美国 ☐ 补充栏中注明的国家

第 III 栏 其他申请人和/或(其他)发明人

姓名(或名称)和地址:(姓在前,名在后;法人应填写正式全称。地址应包括邮政编码和国名。如果下面未指明居所,则本栏中指明地址的所属国为申请人的居所(即,国家名称))

该人是:

☐ 申请人☐ 申请人和发明人

☐ 发明人(如果选择此方格不必填写以下诸项。)

申请人在该局的注册号:

国籍(国家名称)

居所(国家名称)

该人是对下列

国家的申请人: ☐ 所有指定国 ☐ 除美国以外的指定国 ☐ 美国 ☐ 补充栏中注明的国家

☐ 其余申请人和/或发明人注明在续页中。

第 IV 栏 代理人或共同代表;或通信地址

下列人员被委托/已经被委托作为申请人向主管国际单位办理事务的:

☒ 代理人☐ 共同代表

姓名(或名称)和地址:(姓在前,名在后;法人应填写正式全称。地址应包括邮政编码和国名。)

广州华进联合专利商标代理有限公司

Advance China I.P. Law Office

中国广东省广州市先烈中路 69 号东山广场 918-920 室 (邮编: 510095)

Suite 918-920, 9/F., Dongshan Plaza, No. 69 Xianlie Central Road.

Guangzhou, Guangdong, 510095, P.R.China

电话号码

+86-10-82600791

传真号码

+86-10-82600793

电传号码

代理人在该局的注册号:
44224

☐ 通信地址: 如果未委托/未委托过代理人或共同代表, 并把上栏中的地址作为通信的专门地址, 在此方格作出标记。

第 V 栏 指定 (地区和国家专利)

提交本请求书即为, 根据细则 4.9(a), 指定在国际申请日受 PCT 约束的所有成员国, 以要求给予可提供的每一种保护以及在适用情况下要求同时授予地区和国家专利。

- ☐ DE 不为国家保护指定德国
☐ KR 不为国家保护指定韩国
☐ RU 不为国家保护指定俄罗斯

(以上选项可以用于 (不可悔改地) 排除相关指定, 以避免被要求优先权的在先国家申请因国家法律而停止效力, 关于这些和其他一些国家此种国家法律条款的后果, 见请求书表格的说明中有关第 V 栏部分。)

第 VI 栏 优先权要求

要求下列在先申请的优先权

在先申请的申请日 (日/月/年)	在先申请的申请号	在先申请是:		
		国家申请: 国家或 WTO 成员	地区申请: 地区专利局	国际申请: 受理局
(1) 22/11/2004 (22.11 月 2004)	200410091154.2	中国 (CN)		
(2) 16/08/2005 (16.8 月 2005)	200510090760.7	中国 (CN)		
(3) 02/11/2005 (02.11 月 2005)	200510117451.4	中国 (CN)		

☐ 其它优先权要求在补充栏中指明。

请受理局准备并向国际局送交上面指明的在先申请的证明副本 (仅当提交在先申请的局是本国际申请的受理局)。

- ☒ 全部 ☐ 第(1)项 ☐ 第(2)项 ☐ 第(3)项 ☐ 其它, 见补充栏

*如果在先申请是一项 ARIPO 申请, 至少指明一个在先申请为其提出的保护工业产权巴黎公约成员国或者世贸组织成员 (细则 4.10(b)(ii))。

第 VII 栏 国际检索单位

国际检索单位 (ISA) 的选择 (如果两个或者多个国际检索单位是主管进行国际检索的单位, 请填写所选择的单位, 可使用两个字母的代码来表示):

ISA/CN

请求使用在先检索的结果: 在先检索的情况 (如果在先检索已由国际检索单位进行或已向国际检索单位请求):

日期 (日/月/年) 号码 国家 (或地区专利局)

第 VIII 栏 声明

第 VIII 栏中 (i) 到 (v) 包括下列声明 (标注下面适用的方格并且在右栏中指明每种声明的份数):

- ☐ VIII 栏 (i) 发明人身份声明
☐ VIII 栏 (ii) 申请人在国际申请日有权申请和被授予专利的声明
☐ VIII 栏 (iii) 申请人在国际申请日有权要求在先申请的优先权的声明
☐ VIII 栏 (iv) 发明人资格声明 (仅为了指定美国的目的)
☐ VIII 栏 (v) 不影响新颖性的公开或缺乏新颖性的例外的声明

声明的份数

:
:
:
:
:

第IX栏 清单; 申请语言

本国际申请包括: (a) 下列纸页的数目: 请 求 书 : 3 页 (包括声明页) 说 明 书 : 14 页 (除序列表和/或与序列表相关的表格) 权 利 要 求 : 10 页 摘 要 : 1 页 附 图 : 5 页 小 计 : 33 页 序列表 : 页 与序列表相关的表格 : 页 (用纸件提交以上两种文件时的实际页数, 是否也提交计算机可读形式的序列表; 见下而(c)) 总 计: 30 页 (b) ☐ 仅以电子形式提交 (行政规程 801 (a) (i)) (i) ☐ 序列表 (ii) ☐ 与序列表相关的表格 (c) ☐ 同时以电子形式提交 (行政规程 801 (a) (ii)) (i) ☐ 序列表 (ii) ☐ 与序列表相关的表格 含有以下文件之载体(磁盘、CD-ROM、CD-R 或其它)的类型和数目: ☐ 序列表: ☐ 与序列表相关的表格: (附加的副本在右栏 9(ii)和/或 10(ii)项中指明)	本国际申请还附有下列文件(标注下面适用的方格, 并且在右栏指明每种文件的份数) 1. ☒ 费用计算页 : 1 2. ☒ 原始单独委托书 : 1 3. ☐ 原始总委托书 4. ☐ 总委托书副本; 如有的话, 登记号: 5. ☐ 缺签字的解释 : 6. ☐ 在第 VI 栏中以项码.....注明的优先权文件 : 7. ☐ 国际申请的译文(语言): 8. ☐ 关于微生物或其它生物材料保藏的单独说明 : 9. ☐ 电子形式的序列表 (指明载体的类型和数目) (i) ☐ 仅根据细则 13 之三, 为了国际检索的目的 (不作为国际申请的一部分)提交副本 : (ii) ☐ (仅当左栏的方格(b) (i)或(c) (i)被标注时)适用时, 包括根据细则 13 之三, 为了国际检索的目的提交附加的副本 : (iii) ☐ 以及关于识别左栏提到的序列表副本的的相关说明 : 10. ☐ 与序列表相关的电子形式的表格(指明载体的类型和数目) (i) ☐ 根据行政规程 802 (b 之四), 仅为了国际检索的目的 (不作为国际申请的一部分)提交副本 : (ii) ☐ (仅当左栏的方格(b) (ii)或(c) (ii)被标注时)适用时, 包括根据行政规程 802 (b 之四), 为了国际检索的目的提交附加的副本 : (iii) ☐ 以及关于识别左栏提到的与序列表相关的表格副本的相关说明 : 11. ☐ 其他 (特别说明):
---	---

建议把图号为 9 的附图和摘要一起公布。 提交国际申请的语言: 中文

第X栏 申请人或代理人签字或盖章

在每一签字旁注明签字人姓名, 如果从请求书中看不出此人的职务, 还要注明此人是以什么名义签字的。



由受理局填写

1. 据称的国际申请文件的实际收到日期:	附图: ☐ 收到: ☐ 未收到:
3. 由于随后(但在期限内)收到补充国际申请的文件或附图, 更改的实际收到日期:	
4. 收到(在期限内)根据 PCT 第 11(2)条进行的改正的日期:	
5. 国际检索单位: ISA/ (如果有两个或多个主管单位)	6. ☐ 检索本的送交推迟到缴纳检索费后

由国际局填写

国际局收到登记本的日期:

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/CN2005/001911

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

See extra sheet

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

F03D 3/00, F03D 3/02, F03D 3/04, F03D 3/06, F03D 7/00, F03D 7/06, F03D 9/00, F03D 9/02, F03D 11/00, F03D 11/02

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Chinese Patent Documents of Utility Models and Inventions since 1985

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

EPODOC, WPI, PAJ, CNPAT: wind, generat+, compress+, spray+, nozzle, tank, vessel, reservoir, vehicle

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	CN,Y,2242352 (YUAN SHoukang) 11.Dec.1996 (11.12.1996) see the whole document	1-10
A	CN,A,1351228 (JIN Xiangyi) 29.May.2002 (29.05.2002) see the whole document	1-10
A	CN,U,2073484 (QIAO AN ETAL) 20.Mar.1991 (20.03.2001) see the whole document	1-10
A	US,B1,6270308 ((GROP-I) GROPPPEL W) 07.Aug.2001 (07.08.2001) see the whole document	1-10
A	FR,A1,2292129 ((DOUE-I) DOUELLE A) 18.Jun.1976 (18.06.1976) see the whole document	1-10

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C. ☒ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"L" document which may throw doubts on priority claim (S) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"&" document member of the same patent family
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search
25.Jan.2006 (25.01.2006)

Date of mailing of the international search report
16 FEB 2006 (16.02.2006)

Name and mailing address of the ISA/CN
The State Intellectual Property Office, the P.R.China
6 Xitucheng Rd., Jimen Bridge, Haidian District, Beijing, China
100088
Facsimile No. 86-10-62019451

Authorized officer

Telephone No. (86-10) 62085392



INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International application No.
PCT/CN2005/001911

Patent Documents referred in the Report	Publication Date	Patent Family	Publication Date
CN,Y,2242352	11.Dec.1996 (11.12.1996)		
CN,A,1351228	29.May.2002 (29.05.2002)		
CN,U,2073484	20.Mar.1991 (20.03.2001)		
US,B1,6270308	07.Aug.2001 (07.08.2001)	EP,A,1002949	24.May.2000 (24.05.2000)
		DE,A,19853790	31.May.2000 (31.05.2000)
		JP,A,2000161197	13.Jun.2000 (13.06.2000)
FR,A1,2292129	18.Jun.1976 (18.06.1976)		

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/CN2005/001911

CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

F03D 9/00 (2006.01) i

F03D 9/02 (2006.01) i

国际检索报告

国际申请号

PCT/CN2005/001911

A. 主题的分类

参见附加页

按照国际专利分类表(IPC)或者同时按照国家分类和 IPC 两种分类

B. 检索领域

检索的最低限度文献(标明分类系统和分类号)

F03D 3/00, F03D 3/02, F03D 3/04, F03D 3/06, F03D 7/00, F03D 7/06, F03D 9/00, F03D 9/02, F03D 11/00, F03D11/02

包含在检索领域中的除最低限度文献以外的检索文献

中国实用新型及发明专利文献 1985 年至今

在国际检索时查阅的电子数据库(数据库的名称, 和使用的检索词(如使用))

EPODOC, WPI, PAJ, CNPAT: 风, 发电, 压缩, 喷, 储气, 贮气, 罐, 容器, 车等

C. 相关文件

类 型*	引用文件, 必要时, 指明相关段落	相关的权利要求
A	CN,Y,2242352 (袁守康) 11.12 月 1996 (11.12.1996) 参见全文	1-10
A	CN,A,1351228 (金相逸) 29.5 月 2002 (29.05.2002) 参见全文	1-10
A	CN,U,2073484 (乔安等) 20.3 月 1991 (20.03.2001) 参见全文	1-10
A	US,B1,6270308 ((GROP-I) GROPPPEL W) 07.8 月 2001 (07.08.2001) 参见全文	1-10
A	FR,A1,2292129 ((DOUE-I) DOUELLE A) 18.6 月 1976 (18.06.1976) 参见全文	1-10

☐ 其余文件在 C 栏的续页中列出。

☒ 见同族专利附件。

* 引用文件的具体类型:

"A" 认为不特别相关的表示了现有技术一般状态的文件

"E" 在国际申请日的当天或之后公布的在先申请或专利

"L" 可能对优先权要求构成怀疑的文件, 或为确定另一篇引用文件的公布日而引用的或者因其他特殊理由而引用的文件

"O" 涉及口头公开、使用、展览或其他方式公开的文件

"P" 公布日先于国际申请日但迟于所要求的优先权日的文件

"T" 在申请日或优先权日之后公布, 与申请不相抵触, 但为了理解发明之理论或原理的在后文件

"X" 特别相关的文件, 单独考虑该文件, 认定要求保护的发明不是新颖的或不具有创造性

"Y" 特别相关的文件, 当该文件与另一篇或者多篇该类文件结合并且这种结合对于本领域技术人员为显而易见时, 要求保护的发明不具有创造性

"&" 同族专利的文件

国际检索实际完成的日期

25.1 月 2006 (25.01.2006)

国际检索报告邮寄日期

16. 2月 2006 (16. 02. 2006)

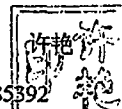
中华人民共和国国家知识产权局(ISA/CN)

中国北京市海淀区衙门桥西土城路 6 号 100088

传真号: (86-10)62019451

授权官员

电话号码: (86-10) 62085392



国际检索报告 关于同族专利的信息		国际申请号 PCT/CN2005/001911	
检索报告中引用的 专利文件	公布日期	同族专利	公布日期
CN,Y,2242352	11.12 月 1996 (11.12.1996)		
CN,A,1351228	29.5 月 2002 (29.05.2002)		
CN,U,2073484	20.3 月 1991 (20.03.2001)		
US,B1,6270308	07.8 月 2001 (07.08.2001)	EP,A,1002949	24.5 月 2000 (24.05.2000)
		DE,A,19853790	31.5 月 2000 (31.05.2000)
		JP,A,2000161197	13.6 月 2000 (13.06.2000)
FR,A1,2292129	18.6 月 1976 (18.06.1976)		

国际检索报告	国际申请号 PCT/CN2005/001911
主题的分类 F03D 9/00 (2006.01) i F03D 9/02 (2006.01) i	

PATENT COOPERATION TREATY

PCT

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY
(Chapter II of the Patent Cooperation Treaty)

(PCT Article 36 and Rule 70)

Applicant's or agent's file reference ABJP050101CN		FOR FURTHER ACTION See Form PCT/IPEA/416	
International application No. PCT/CN2005/001911	International filing date (day/month/year) 14.Nov.2005 (14.11.2005)	Priority date (day/month/year) 22.Nov.2004(22.11.2004)	
International Patent Classification (IPC) or national classification and IPC See supplemental box			
Applicant CONG Yang			
1. This report is the international preliminary examination report, established by this International Preliminary Examining Authority under Article 35 and transmitted to the applicant according to Article 36. 2. This REPORT consists of a total of <u>6</u> sheets, including this cover sheet. 3. This report is also accompanied by ANNEXES, comprising: a. ☒ (sent to the applicant and to the International Bureau) a total of <u>47</u> sheets, as follows: ☐ sheets of the description, claims and/or drawings which have been amended and are the basis of this report and/or sheets containing rectifications authorized by this Authority (see Rule 70.16 and Section 607 of the Administrative Instructions). ☒ sheets which supersede earlier sheets, but which this Authority considers contain an amendment that goes beyond the disclosure in the international application as filed, as indicated in item 4 of Box No. I and the Supplemental Box. b. ☐ (sent to the International Bureau only) a total of (indicate type and number of electronic _____, containing a sequence listing and/or tables related thereto, in electronic form only, as indicated in the Supplemental Box Relating to Sequence Listing (see Section 802 of the Administrative Instructions).			
4. This report contains indications relating to the following items: ☒ Box No. I Basis of the report ☐ Box No. II Priority ☐ Box No. III Non-establishment of opinion with regard to novelty, inventive step and industrial applicability ☐ Box No. IV Lack of unity of invention ☒ Box No. V Reasoned statement under Article 35(2) with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement ☐ Box No. VI Certain documents cited ☐ Box No. VII Certain defects in the international application ☒ Box No. VIII Certain observations on the international application			
Date of submission of the demand 04.Sep.2006(04.09.2006)		Date of completion of this report 05.Feb.2007(05.02.2007)	
Name and mailing address of the IPEA/CN The State Intellectual Property Office, the P.R.China, 6 Xitucheng Rd., Jimen Bridge, Haidian District, Beijing, China 100088 Facsimile No. 86-10-62019451		Authorized officer  Telephone No. (80-10) 62085394	

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY

International application No.
PCT/CN2005/001911

Box No. I Basis of the report

1. With regard to the language, this report is based on:

- ☒ the international application in the language in which it was filed
- ☐ a translation of the international application into _____, which is the language of a translation furnished for the purposes of:
- ☐ international search (Rules 12.3(a) and 23.1(b))
- ☐ publication of the international application (Rule 12.4(a))
- ☐ international preliminary examination (Rules 55.2(a) and/or 55.3(a))

2. With regard to the elements of the international application, this report is based on (replacement sheets which have been furnished to the receiving Office in response to an invitation under Article 14 are referred to in this report as "originally filed" and are not annexed to this report):

- ☐ the international application as originally filed/furnished
- ☒ the description:
- | | | |
|---------|-------|---|
| pages | _____ | as originally filed/furnished |
| pages * | 1-23 | received by this Authority on 04.Sep.2006(04.09.2006) |
| pages * | _____ | received by this Authority on _____ |
- ☒ the claims:
- | | | |
|---------|-------|---|
| pages | _____ | as originally filed/furnished |
| pages * | _____ | as amended (together with any statement) under Article 19 |
| pages * | 24-33 | received by this Authority on 04.Sep.2006(04.09.2006) |
| pages * | _____ | received by this Authority on _____ |
- ☒ the drawings:
- | | | |
|---------|-------|---|
| pages | _____ | as originally filed/furnished |
| pages * | 1-14 | received by this Authority on 04.Sep.2006(04.09.2006) |
| pages * | _____ | received by this Authority on _____ |

☐ a sequence listing and/or any related table(s) - see Supplemental Box Relating to Sequence Listing.

3. ☐ The amendments have resulted in the cancellation of:

- ☐ the description, pages _____
- ☐ the claims, Nos. _____
- ☐ the drawings, sheets/figs _____
- ☐ the sequence listing (specify): _____
- ☐ any table(s) related to sequence listing (specify): _____

4. ☒ This report has been established as if (some of) the amendments annexed to this report and listed below had not been made, since they have been considered to go beyond the disclosure as filed, as indicated in the Supplemental Box (Rule 70.2(c)).

- ☒ the description, pages 1-23
- ☒ the claims, Nos. 1-15
- ☒ the drawings, sheets/figs 1-14
- ☐ the sequence listing (specify): _____
- ☐ any table(s) related to sequence listing (specify): _____

* If item 4 applies, some or all of those sheets may be marked "superseded."

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY

International application No.
PCT/CN2005/001911

Box No. V Reasoned statement under Article 35(2) with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

1. Statement:

Novelty (N)	Claims 1-10	YES
	Claims	NO
Inventive step (IS)	Claims 1-10	YES
	Claims	NO
Industrial applicability (IA)	Claims 1-10	YES
	Claims	NO

2. Citations and explanations (Rule 70.7)

1) The cited documents:

D1=CN2242352Y(11.Dec.1996(11.12.1996))

D2=CN1351228A(28.May.2002(28.05.2002))

2) Novelty and Inventive step

D1 discloses an apparatus for driving a landbase vehicle and a vessel utilizing wind power, wherein said wind power is converted into electircal power stored in an accumulator, D2 discloses a mechanism which generates power by auxilliary compressed air, wherein said compressed air stored in a gas tank drives an auxilliary turbine(T) where there is no wind or wind is weak(see the abstract of D1 and D2), while the wind-air engine defined by the claim 1 directly utilizes wind power or high pressure air stored in the gas tank to drive a vehicle, and said engine also comprising an unit which uses high pressrue air to accelerate the vehicle and a corresponding control unit and so on. Therefore, whatever D1, D2 doesn't disclose the subject matter of the claim 1, and the claim 1 is not obvious to a person skilled in the art on the basis of D1 or D2 or their combination, thus claim 1 has novelty and inventive step under Articles 33(2) and 33(3)PCT.

Because the independent claim 1 meets the requirements of novelty and inventive step, the dependent claims 2-10 also meet the requirements set out in Articles 33(2) and 33(3)PCT.

3) Industrial applicability

Obviously, the claims 1-10 meet the criterion set out in Article 33(4)PCT.

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY

International application No.

PCT/CN2005/001911

Box No. VIII Certain observations on the international application

The following observations on the clarity of the claims, description, and drawings or on the question whether the claims are fully supported by the description, are made:

The subject matter claimed by the claims 1-10 is a mechanism, however, many parts included in the mechanism are defined by results to be achieved and functions to be produced, the necessary structures for achieving the results and producing the functions are not recorded in the corresponding claims (see page 15, lines 13~15, page 16, line 6 and page 17, lines 23~25 of the claim 1, etc.); and there are many repetition words in and between each claim, Therefore, the claims 1-10 are lack of clarity and conciseness set out in Art.6PCT.

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY

International application No.

PCT/CN2005/001911

Supplemental Box

In case the space in any of the preceding boxes is not sufficient.

Continuation of:

The newly added contents in the claims 1-15, description and figures not only are recorded in the original application, but also can not be deduced from the original application, for example, one-way transmission clutch, vertical or horizontal newly added in the claim 1, the whole contents in the claim 2, the Figs. 1-20, and the corresponding contents in the description. Therefore, the amendment goes beyond the disclosure in the international application as filed.(Art.34(2)(b)PCT)

INTERNATIONAL PRELIMINARY REPORT ON PATENTABILITY

International application No.

PCT/CN2005/001911

Supplemental Box

In case the space in any of the preceding boxes is not sufficient.

Continuation of: International Patent Classification (IPC) or national classification and IPC

F03D 9/00 (2007.01) i

F03D 9/02 (2007.01) i

MOTOR VIENTO-NEUMÁTICO O MOTOR USANDO LA PRESIÓN DEL VIENTO DE SUBSTITUIR ENERGÍA DE COMBUSTIBLE

Campo de la invención

[0001] La actual invención se relaciona con un motor instalado en minivans, furgonetas o furgonetas cargo, sedanes que tienen volantes de manejo, trenes ferroviarios, trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y maquinaria de energía que se mueve a ciertas velocidades tales como máquinas marinas de energía, y aero- máquinas de energía del espacio. La actual invención está en el campo de la maquinaria.

Descripción del arte relacionado

[0002] Los motores accionados por los combustibles consumen mucho combustibles, y descargan una cantidad grande de gas de escape y de gases calientes, que conducen a la contaminación ambiental. Para ahorrar la energía de combustible y proteger el ambiente de la tierra, un motor que no consume de energía combustible, no descarga ningún gas de escape ni gases calientes, no hace ninguna contaminación, y usa la presión de viento para substituir la energía combustible es requerido. Las técnicas de convertir la fuerza del viento en energía cinética mecánica publicado todas utilizan la fuerza del viento restringida por el clima natural, ambiente y condiciones de viento, para impulsar a rotores impulsores para funcionar y generar la energía cinética mecánica, y hasta ahora son todas utilizadas cuando las máquinas no se mueven a ciertas velocidades. Así, las máquinas no pueden controlar libremente la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generadas después de que las máquinas uno mismo-se empiecen para moverse a ciertas velocidades para convertir la circulación de aire en la energía cinética mecánica que se utilizará. En lugar, las técnicas pueden utilizar solamente la fuerza limitada del viento restringida por el clima natural, ambiente y condiciones de viento en los puntos fijos para impulsar a los rotores impulsores para funcionar, para generar y utilizar la energía cinética mecánica.

[0003] La diferencia esencial entre la actual invención y el arte anterior descritos arriba se encuentra en la actual invención que no es restringida por condiciones naturales del clima,

ambientales o del viento. El aire comprimido se almacena en un sistema de la regeneración de aire comprimido, almacenaje y fuente del motor viento-neumático, y es controlado libremente por un vehículo de motor equipado del motor viento-neumático. Así, la actual invención tiene la capacidad de convertir la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento, encontradas cuando el vehículo se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado, para reutilizar en energía cinética mecánica.

[0004] El motor viento-neumático de la actual invención utiliza el de aire comprimido almacenada en un tanque del aire del sistema de aire comprimido del motor viento-neumático, tal la regeneración, del almacenaje y de fuente que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático puede controlar libremente la fuerza del viento y circulación de aire de la resistencia del viento encontrado cuando el vehículo se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado, y lo ordena entrar de una entrada externa de una entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático, después pasar a través de una entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que es 1 - 30 veces más pequeño que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático en una velocidad. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generarán la circulación de aire comprimida en la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático y en los compartimientos del impulsor, para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad a de potencia de salida, que conduce el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático cuando la mudanza a cierta velocidad se utiliza, y del motor viento-neumático se acelera con un sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión, tal que la energía generada cuando se acelera el motor viento-neumático está hecha salir también. Esto entonces enciende el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para generar de aire comprimido regenerada continuamente. El de aire comprimido regenerada entonces se almacena en el tanque de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, y se provee al sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para reciclar y la re-aceleración. Así, el motor viento-neumático puede ser acelerado continuamente y generar la energía, que conduce el motor viento-neumático del

vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que tiene función del funcionamiento normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado, y el reciclaje del de aire comprimido regenerada como la fuente de energía.

[0005] Para permitir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático para mover una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o para ser decelerado, para ser holgado y re-para ser acelerado con frecuencia, y para permitir al motor viento-neumático ser comenzado continuamente normalmente, ser acelerado, ser holgado, o ser acelerado continuamente para generar energía cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento generaron encontrado por la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático como los funcionamientos del vehículo de motor a cierta velocidad reducen, o cuando los rotores impulsores no se impulsan para funcionar para generar la energía debido al vehículo no funciona para generar la fuerza del viento o la resistencia del viento y para convertirla en fuerzas impulsoras de la circulación de aire, un regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático se proporciona, que utiliza la circulación de aire comprimida generada por la explosión intermitente auto y el jet del de aire comprimido regenerada almacenada en el motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores, incluyendo una pluralidad de sistemas de rotores impulsores, del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar la energía.

[0006] Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, ser holgado o re-ser acelerado con frecuencia, la cantidad del de aire comprimido consumida excede la cantidad del de aire comprimido suplida automáticamente por el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático funciona normalmente. Por lo tanto, la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se influencia. Para suplir la cantidad excesivamente consumida del almacenaje de aire comprimido cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera, se huelga o re-se acelera con frecuencia, y asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar el motor viento-neumático, la actual invención proporciona un presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático. El presurizador de la desaceleración y del freno realiza la desaceleración y el freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y mientras tanto utiliza la salida de la energía

22

de la inercia de la desaceleración de encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para convertir la energía de la inercia antes de que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático decelere y frene en una función que presuriza a través del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para regenerar el de aire comprimido que se almacenará. Así, la cantidad del de aire comprimido consumida cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera, frenados, parados y con frecuencia recomenzados los equilibrios con la cantidad del de aire comprimido regenerada generada convirtiendo la salida de energía de la inercia por el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar que el vehículo de motor equipó del motor viento-neumático con frecuencia.

Resumen de la invención

[0007] La actual invención se dirige a proporcionar un motor viento-neumático que no consume de energía combustible y no descargue ningún gas de escape y los gases calientes, no es restringida por el clima natural, ambiente y condiciones del viento, no utiliza haber regenerado de aire comprimido y almacenado por el motor viento-neumático, y no convierte la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontradas por un vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al moverse a cierta velocidad después de uno mismo-empieza en una fuente de energía, y a proporcionar un sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático que permite al motor viento-neumático ser acelerado para funcionar continuamente para generar energía, y siguiendo el abastecimiento un presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que recicla la energía de la inercia encuentra cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se mueve a cierta velocidad decelera y frena con frecuencia, y convierte la energía de la inercia en la energía cinética del de aire comprimido de ser reutilizado.

[0008] los objetivos de la actual invención se observan con los esquemas técnicos siguientes.

[0009] el motor viento-neumático de A incluye los mecanismos y los sistemas siguientes. El motor viento-neumático incluye las entradas externas de entradas de aire de forma de tambor

direccionales, las entradas internas de las entradas de aire de forma de tambor direccionales, los compartimientos del impulsor, los rotores impulsores, las ruedas volantes del impulsor, un engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, un engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje, una caja de engranajes importante central de la salida de energía, y los enchufes de aire; un sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático incluye un tanque del aire, un compresor de aire comprimido, y un engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido; un sistema del jet del aire para comenzar y acelerar del motor viento-neumático incluye a unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, una distribuidor, una pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el distribuidor, una pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el distribuidor, una unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión, un regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución, un engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución, ejes de distribución y un sistema de la válvula de la leva conectado con la distribución el regulador, una tubo de jet de aire comprimido central conectado con el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, y una tubo de jet de aire comprimido central conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión; una desaceleración y un sistema que presuriza del freno del motor viento-neumático incluye un presurizador de la desaceleración y del freno, un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del presurizador de la desaceleración y del freno, y un compresor de aire alto de la carga conectado con el presurizador de la desaceleración y del freno.

[00010] El motor viento-neumático de la actual invención es un motor instalado en minivans, las furgonetas o las furgonetas del cargo, los sedanes que tienen volantes de manejo, los trenes ferroviarios, los trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y maquinaria de la energía que se mueve a ciertas velocidades tales como máquinas marinas de la energía, y aero- máquinas de la energía del espacio. El motor viento-neumático no es restringido por el clima natural, ambiente y condiciones de viento, y las aplicaciones el de aire comprimido que puede ser controlada libremente y almacenado en la regeneración de aire comprimido, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para realizar uno mismo-empieza del motor viento-neumático a de potencia de salida, para conducir la fuerza del viento y la

circulación de aire de la resistencia del viento generadas cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve a cierta velocidad para entrar de entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático, de tal modo impulsando a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para obtener la energía cinética mecánica, y haga salir la energía cinética mecánica y la energía de la inercia encontrara cuando el vehículo de motor equipado de el motor viento-neumático es conducido por el motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, de tal modo generando el de aire comprimido regenerada que se almacenará, y convirtiendo el de aire comprimido en la energía cinética mecánica; cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado y del de aire comprimido regenerada se recicla y se utiliza como la fuente de energía, el de aire comprimido almacenada se utiliza para encender el motor viento-neumático que se acelerará para funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado entra de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático, y pasan a través de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que es 1-30 veces más pequeño que el externo entrada de la entrada de aire de forma de tambor direccional en una velocidad. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire comprimida en la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático y en los compartimientos del impulsor, y la circulación de aire comprimida impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia encuentra cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor a cierta velocidad y a la energía generó a cuando el motor viento-neumático es acelerado para funcionar por el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión se hace salir al mismo tiempo, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar, y genera el de aire comprimido regenerada continuamente, que se almacena en el tanque de aire

cuando el vehículo de motor los funcionamiento a cierta velocidad reduce, o cuando los rotores impulsores no se impulsan para funcionar para generar la energía debido al vehículo no funciona para generar la fuerza del viento o la resistencia del viento y para convertirla en fuerzas impulsoras de la circulación de aire.

[00013] Los esquemas técnicos se observan como sigue. El de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático se utiliza para girar la unidad central de proceso para el control de comenzar de aire comprimido y aceleración dispuesta en el tanque del aire del

comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático cuando las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para abrir o para cerrar las válvulas de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva, la actual invención agrega resbalar bolas hacia los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático. Para hacer las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para resbalar libremente, la actual invención agrega un paso del aceite de lubricación en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que el aceite de lubricación en un compartimiento del aceite de lubricación de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de de aire comprimido la aceleración intermitente auto del jet de la explosión de los flujos viento-neumáticos del motor sobre las superficies de las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático a través del paso de la lubricación, para realizar la lubricación, reduce la resistencia friccional, mejora la velocidad corriente del motor viento-neumático, y genera el mayor esfuerzo de torsión de la salida.

[00017] 6. Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, frenado, parado o recommenzado con frecuencia, el de aire comprimido regenerada por el compresor de aire comprimido en el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor será consumido normalmente excesivamente, que influyen la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recommenzar el vehículo de motor equipó del motor viento-neumático. Para suplir la cantidad del de aire comprimido excesivamente consumida cuando el vehículo equipado del motor

técnicos, y asegura el motor viento-neumático que se comenzará y acelerado a funcionar normalmente para generar la salida de energía.

[00019] 7. El motor viento-neumático está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está conectado con la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático; el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático están conectados, el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire del motor viento-neumático están conectadas, y entonces el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del motor viento-neumático está conectado. La unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático, para comenzar el funcionamiento de los rotores impulsores del motor viento-neumático, tal que el motor viento-neumático está encendido y funciona para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para comenzar los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para funcionar, y mientras tanto, la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático esté girada, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire de la regeneración de aire comprimido, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático se echa en chorro, y pasa a través del regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la

aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, pasa con la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y después pasa con la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para controlar la circulación de aire estallado y del jet intermitente auto generó cuando se abren o están cerradas las válvulas. La circulación de aire se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático, el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para encender el compresor de aire comprimido de la regeneración de aire comprimido comenzada, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para funcionar para generar el de aire comprimido de aire comprimido, y regenerada regenerada se provea al motor viento-neumático para reciclar, tales que el motor viento-neumático funciona continuamente para generar salida de energía, y conduce el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento. La fuerza del viento y la resistencia del viento generaron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se está moviendo a cierta velocidad entra de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y paso a través de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tal que la circulación de aire de la resistencia del viento impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para

funcionar para generar energía. La energía se hace salir de la caja de engranajes principal central de la energía del motor viento-neumático, la caja de engranajes principal central de la energía está conectada con un puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y el puente de la impulsión entonces está conectado con un semieje del puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para transmitir la energía a los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve. Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de que se decelere a través del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de ella se decelera es hecha salir por el presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático. El presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático está conectado con el compresor de aire alto de la carga, para encender el compresor de aire alto de la carga para funcionar para generar el de aire comprimido de aire comprimido, y regenerada regenerada sea transmitido por la tubo de aire comprimido conectada con el compresor de aire alto de la carga y el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se almacenará en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, tales que el de aire comprimido está reciclada cuando se enciende y se acelera el motor viento-neumático.

[00020] los materiales de los componentes del motor viento-neumático de la actual invención incluyen los materiales convencionales tales como plásticos de las aleaciones de aluminio, del aluminio, del cobre, del acero, del hierro, inoxidables y rígidos.

[00021] la actual invención tiene las ventajas siguientes:

[00022] 1. El motor viento-neumático se acelera con el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión. Cuando el motor viento-neumático se acelera para funcionar para generar energía, mientras que el motor se acelera con el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión que ahorra con eficacia el de aire comprimido y con eficacia genera las fuerzas de aire comprimido del jet de la explosión, el tiempo del jet del

aire se acorta perceptiblemente, y la cantidad del de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático y de la cantidad del de aire comprimido generada por el compresor de aire comprimido continuamente de funcionamiento del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático del dual-impulsor se ahorra grandemente, tales que la presión de aire del almacenaje de aire comprimido sigue siendo alta, de tal modo resolver los requisitos en la cantidad del capaz de aire comprimido de generar altas fuerzas del jet de la explosión del aire cuando el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático se comienza y los trabajos, porque siendo convertido a mayor energía cinética mecánica para asegurar el motor viento-neumático se comienza y se acelera normalmente para funcionar para generar energía. Mientras tanto, la energía generó cuando el motor viento-neumático se acelera para funcionar se hace salir para comenzar el trabajo continuo del compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para reciclar el de aire comprimido regenerada. Así, el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático funciona continuamente, y la cantidad del de aire comprimido regenerada reciclada es mayor que la cantidad del de aire comprimido requerida cuando el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático trabaja, para asegurar la cantidad del de aire comprimido requerida cuando el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático se acelera y los trabajos, permitiendo al motor viento-neumático ser acelerado para funcionar para generar energía. De tal modo, se asegura que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se puede mover una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o decelerar, holgar y re-acelerar con frecuencia, y el motor viento-neumático funciona continuamente normalmente para generar salida de energía para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento continuamente en caso de que ése la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor funciona en cierta velocidad reduzca, o en caso de que no se convierte ninguna fuerza del viento o resistencia del viento a la fuerza impulsora de la circulación de aire para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para generar energía pues el vehículo no se mueve.

[00023] 2. Para superar la resistencia friccional entre las cabezas del vástago de válvula y los centros muertos superiores de las levas cuando las levas de los ejes de distribución en los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectados con la explosión del intervalo y el funcionamiento automáticos del regulador de la distribución del jet del aire para abrir las válvulas durante el trabajo del regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, la actual invención agregan las bolas que resbalan y resbalar el paso del aceite de lubricación de la bola en las cabezas del vástago de válvula, que reduce grandemente la resistencia friccional entre las cabezas del vástago de válvula y los centros muertos superiores de las levas cuando los ejes de distribución y el funcionamiento de las levas para abrir válvulas, y aumentos la velocidad corriente del motor viento-neumático para generar la energía óptima.

[00034] 3. Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera con el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, la energía de la inercia del vehículo de motor equipó del motor viento-neumático antes de que se decelere y frenado se convierte a una función que presuriza a través del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para generar el de aire comprimido regenerada para el almacenaje y reciclar, tales que el motor viento-neumático está acelerado continuamente para funcionar para alcanzar el funcionamiento óptimo de la energía.

[00025] la actual invención es aplicable permitir al motor viento-neumático ser encendido normalmente, ser acelerado, y ser acelerado continuamente para funcionar para generar energía sin la restricción por las condiciones del viento.

Breve descripción de los dibujos

FIG. 1 es una vista esquemática del motor viento-neumático;

FIG. 2 es una vista esquemática del motor viento-neumático y de la caja de engranajes principal central de la salida de energía;

FIG. 3 es una vista esquemática del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático y del regulador para el control de comenzar y de la aceleración del motor viento-neumático y del sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión;

FIG. 4 es una vista esquemática de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la

aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático;

FIG. 5 es una vista esquemática del motor viento-neumático;

FIG. 6 es una vista esquemática de las bolas que resbalan en los jefes del vástago de la leva de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático;

FIG. 7 es una vista esquemática del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático;

FIG. 8 es una vista esquemática del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático; y

FIG. 9 es una vista esquemática de la posición del motor viento-neumático instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático y de la relación de la conexión entre el motor viento-neumático y las varias estructuras del sistema del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático y el principio de trabajo de eso.

Descripción de ejecución

[00026] la actual invención se describe en más descarrilamiento referente a los dibujos de acompañamiento y a las encarnaciones.

[00027] en los dibujos, el motor viento-neumático incluye los mecanismos y los sistemas siguientes. El motor viento-neumático 20 incluye las entradas externas 29 de entradas de aire de forma de tambor direccionales, las entradas internas 30 de las entradas de aire de forma de tambor direccionales, los compartimientos 28 del impulsor, los rotores impulsores 6, las ruedas volantes 14 del impulsor, un engranaje cónico 7 del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, un engranaje cónico 15 del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje, una caja de engranajes importante central de la salida de energía 32, y los enchufes de aire 31. Un sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático incluye un tanque 1 del aire, un compresor de aire comprimido 17, y un engranaje cónico 16 para transmitir el compresor de aire comprimido. Un sistema del jet del aire para comenzar y acelerar del motor viento-neumático incluye una unidad central de proceso para el control de 2 que comienzan y

de aceleraciones de aire comprimido, una distribuidor 3, una pluralidad de sistemas de las tubos de jet del aire 4 conectadas con el distribuidor, una pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 en la comunicación con el distribuidor, unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido 10, un regulador 11, una pluralidad del jet de la explosión de la distribución de sistemas de las tubos de jet del aire 12 conectadas con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 en la comunicación con el regulador de la distribución, un engranaje cónico 8 para transmitir el regulador de la distribución, los ejes de distribución y la válvula de la leva fijaron 9 conectados con el regulador de la distribución, una tubo de jet de aire comprimido central 26 conectada con el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, y una tubo de jet de aire comprimido central 27 conectada con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión. Una desaceleración y un sistema que presuriza del freno del motor viento-neumático incluye un presurizador 42, un mecanismo interno 40 de la desaceleración y del freno de la transmisión del engranaje del disco de freno de un freno del presurizador de la desaceleración y del freno, y un compresor de aire alto de la carga 41 transmitido por el presurizador de la desaceleración y del freno.

[00028] en las figs. 1 y 2, el motor viento-neumático 20 de la actual invención es un motor instalado en minivans, las furgonetas o las furgonetas del cargo, los sedanes que tienen volantes de manejo, los trenes ferroviarios, los trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y maquinaria de la energía que se mueve a ciertas velocidades tales como máquinas marinas de la energía, y aero- máquinas de la energía del espacio. El motor viento-neumático no es restringido por el clima natural, ambiente y condiciones de viento, y las aplicaciones el de aire comprimido almacenada en el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático que se puede controlar libremente para realizar uno mismo-empiezan del motor viento-neumático a funcionar a de potencia de salida que conduzca el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor a cierta velocidad. La fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generaron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve a cierta velocidad entra de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores 6 del motor viento-neumático para funcionar para obtener la energía cinética mecánica. La energía cinética mecánica y la energía de la inercia encontraron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático es conducido por el motor viento-neumático al movimiento a cierta

velocidad se hace salir, para encender el compresor de aire comprimido 17 del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, para generar el de aire comprimido regenerada, que se almacena y se convierte en la energía cinética mecánica. Por lo tanto, en el caso que la fuerza del viento y la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado y el de aire comprimido regenerada se reciclan y se utilizan como la fuente de energía, el de aire comprimido almacenada se utiliza para comenzar la aceleración del motor viento-neumático para funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado entra de las entradas externas 29 de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático, y pasan a través de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático en una velocidad, donde la entrada externa 29 de la entrada de aire de forma de tambor direccional es 3.6 veces más grande que la entrada interna 30 de la entrada de aire de forma de tambor direccional. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire comprimida en las entradas internas 30 de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático y en los compartimientos 28 del impulsor, e impulsan a rotores impulsores 6 del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia generó cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor a cierta velocidad y a la energía generó cuando el motor viento-neumático 20 es acelerado para funcionar por el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión se hace salir al mismo tiempo, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar, y genera el de aire comprimido regenerada continuamente, que se almacena en el tanque de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, y se provee al sistema de control central para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático ser reciclado para la re-aceleración. Así, los rotores impulsores del motor viento-neumático se pueden acelerar para funcionar continuamente para generar la energía, que conduce el motor viento-neumático

del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que tiene función del funcionamiento normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de ser comenzado, y el reciclaje del de aire comprimido regenerada como la fuente de energía.

[00029] para hacer que los dos rotores impulsores del motor viento-neumático son encendidos y funcionar más rápidamente y más de gran alcance, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático de la actual invención adoptan un diseño de la partición de la rejilla, es decir, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático se reparten en unidades mínimas de X de los compartimientos 28, tales que la circulación de aire comprimida echó en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del sistema de aire comprimido del jet del motor viento-neumático está concentrada más en las unidades mínimas de X de los compartimientos 28 del impulsor repartidos de las láminas, para generar el más de gran alcance y la mayoría de la circulación de aire comprimida concentrada del impulsor, e impulsan los rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar más rápidamente y más de gran alcance para generar energía.

[00030] 2. En las figs. 3, 4, y 5, en el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, es decir, el motor usando la presión del viento de sustituir de energía combustible, de la actual invención, del de aire comprimido almacenadas en el tanque 1 del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático se utiliza. La unidad central de proceso para el control de 2 que comenzaban y de aceleraciones de aire comprimido dispuso en el tanque 1 de la regeneración de aire comprimido, almacenaje del aire y el sistema de fuente del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque 1 del aire del tanque de aire comprimido del aire de sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro y pasa a través de el distribuidor 3 conectada con el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, para distribuir el de aire comprimido a la pluralidad de sistemas de las tubos de jet del aire 4 conectadas con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático. La circulación de aire entonces comprimida se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 conectados con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, e impulsa a rotores impulsores 6 del motor viento-neumático, tales que los rotores impulsores 6 del motor viento-neumático están

41

encendidos y acelerados para funcionar para generar energía. La energía entonces es hecha salir por el engranaje cónico 7 del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje del motor viento-neumático al engranaje cónico 8 para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, el engranaje cónico 8 entonces conduce los ejes de distribución y la válvula de la leva fijó 9 del regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático que se comenzarán y del funcionamiento, y para girar el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido 10 del jet de la explosión del motor viento-neumático al mismo tiempo, tales que está echada en chorro el de aire comprimido y proveído al regulador 11 de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático. Los ejes de distribución y la válvula de la leva fijaron 9 del regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático continúan trabajando, y las levas 18 de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva del regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático sincronizadamente abre o cierra una pluralidad de sistemas de válvulas, de tales que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada sincronizadamente para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto sincronizado, o de las levas 19 de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva del regulador de la distribución conectado con regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático distribucionalmente abre o cierra una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas distribucionalmente está abierta o cerrada para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto distribucional. La circulación de aire se distribuye a la pluralidad de sistemas de las tubos de jet del aire 12 conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, después la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto echó en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático impulsa la pluralidad de sistemas de los rotores

impulsores 6 del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar, tales que las ruedas volantes 14 de la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del motor viento-neumático están aceleradas para funcionar por consiguiente para generar fuerzas de la inercia, haciendo el motor viento-neumático 20 funcione para hacer salir el esfuerzo de torsión de gran alcance. El engranaje cónico 15 del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático hace salir la energía al engranaje cónico 16 para transmitir el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, y el engranaje cónico 16 enciende el compresor de aire comprimido 17 del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar para generar el de aire comprimido, a las cuales se suple y se almacena en el tanque 1 del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático. Por lo tanto, la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de 2 que comienzan y de aceleraciones de aire comprimido del motor viento-neumático requiere para comenzar la aceleración y la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático requiere para realizar la aceleración se obtiene, para asegurarse de que el motor viento-neumático esté acelerado continuamente para funcionar para generar energía.

[00031] 3. Para obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos de la explosión intermitente auto de aire comprimido echan en chorro por la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos del jet intermitente auto de aire comprimido de la explosión por la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, la actual invención adoptan el diseño que el diámetro de la tubo de jet de aire comprimido central 26 conectado con la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 conectados con el distribuidor y la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y un diámetro de la tubo de jet de aire comprimido

central 27 conectada con la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 conectados con el regulador de la distribución y la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del viento-neumático motor.

[00032] 4. Para hacer que el dual-impulsor 6 del motor viento-neumático es haber comenzado direccional y haber acelerado a funcionar para generar energía, la actual invención adopta un diseño que la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 esté conectada con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático y la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 está conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, tal que la función direccional del aire-jet está observada.

[00033] 5. En el FIG 6, para superar o reducir la resistencia friccional entre las cabezas 22 del vástago de válvula los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con del regulador de la distribución y del regulador para el control la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión el motor viento-neumático y las levas 21 de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con del regulador de la distribución y del regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático cuando las levas 21 de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático funcionan a abra o cierre las válvulas de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva, la actual invención agrega resbalar bolas hacia las cabezas 22 del vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático. Para hacer las bolas que resbalan 23 en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión de la diapositiva viento-neumática del motor libremente, la actual invención agrega un paso del aceite de lubricación en las cabezas 22 del vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados

con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que el aceite de lubricación en un compartimiento 25 del aceite de lubricación de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión de los flujos viento-neumáticos del motor sobre las superficies de las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático a través del paso 24 del aceite de lubricación, para realizar la lubricación, reduce la resistencia friccional, mejora la velocidad corriente del motor viento-neumático, y genera el mayor esfuerzo de torsión de la salida.

[00034] 6. En las figs. 7 y 8, cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, frenado, parado o recommenzado con frecuencia, el de aire comprimido regenerada por el compresor de aire comprimido en el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor será consumido normalmente excesivamente, que influyen la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recommenzar el vehículo de motor equipó del motor viento-neumático. Para suplir la cantidad del de aire comprimido excesivamente consumida cuando el vehículo equipado del motor viento-neumático se decelera, se frena, se para o se recommienza con frecuencia, y asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recommenzar el motor viento-neumático, la actual invención proporciona un presurizador viento-neumático 42 de la desaceleración y del freno del motor que recicle la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se mueve a cierta velocidad cuando se decelera y se frena con frecuencia, y convierta la energía de la inercia en la energía cinética de aire comprimido de ser reutilizado.

[00035] se observa el esquema técnico como sigue: Un pedal 33 del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se camina abajo al cambio de una posición del recorrido libre 34 del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático a una posición del recorrido 35 de la desaceleración y de la presurización del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, de una bomba primaria hidráulica 36 del presurizador de la desaceleración y del freno del comienzo viento-neumático del motor para trabajar, y de

funciones en una bomba secundaria hidráulica conducida embrague 37 del disco del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, para comenzar a trabajar para empujar un disco conducido embrague 38 del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático a combinar con un embrague que conduce el disco 39 del presurizador del motor viento-neumático, tal de la desaceleración y del freno que la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al ser decelerado es hecha salir por un mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco de freno de un freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y enciende el compresor de aire alto de la carga 41 conectado con el presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático para trabajar para generar el de aire comprimido regenerada, a las cuales se suple y se almacena en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para suplir la cantidad clasificada de el de aire comprimido requerida al recomenzar que el vehículo de motor equipó del motor viento-neumático con frecuencia. Así, la cantidad del de aire comprimido excesivo requerida cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera, frenado, con frecuencia los equilibrios parados y recomenzados con la cantidad del de aire comprimido regenerada generada por el presurizador 42 de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equiparon del motor viento-neumático, para asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático según requisitos técnicos, y asegura el motor viento-neumático que se comenzará y acelerado a funcionar normalmente para generar la salida de energía.

[00036] 7. En el FIG 9, el motor viento-neumático está instalado en el frente del vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático en una posición 45 donde está la más grande la resistencia del viento, y el tanque 1 del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está conectado con la unidad central de proceso para el control de 2 que comienzan y de aceleraciones de aire comprimido del motor viento-neumático; el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor 3 del motor viento-neumático están conectados, el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de las tubos de jet del aire 4 del motor viento-neumático están conectadas, y entonces el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 del motor viento-neumático está conectado. La unidad central de

proceso para el control de 2 que comienzan y de aceleraciones de aire comprimido del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque 1 del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 5 conectados con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, para comenzar el funcionamiento de los rotores impulsores 6 del motor viento-neumático, tales que el motor viento-neumático 20 está encendido y funcionamiento para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico 7 del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje al engranaje cónico 8 para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para encender los ejes de distribución y la válvula de la leva fijara 9 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y mientras tanto, la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido 10 del jet de la explosión del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque 1 de la regeneración de aire comprimido, almacenaje del aire y el sistema de fuente del motor viento-neumático se echa en chorro, que pasa a través del regulador 11 de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, los pasos con la pluralidad de sistemas de las tubos de jet del aire 12 conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y entonces los pasos con la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para hacer los ejes de distribución y la válvula de la leva fijara 9 conectados con la distribución el regulador y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para controlar la circulación de aire estallado y del jet intermitente auto generaron cuando las válvulas de los ejes de distribución y de la válvula de la leva fijaron 9 se abren o están cerradas. La circulación de aire se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores de aire direccionales 13 conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire

comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores 6 del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico 15 del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático de encender el engranaje cónico 16 para transmitir el compresor de aire comprimido conectado con el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, y el engranaje cónico 16 comienza el trabajo del compresor de aire comprimido 17 del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para generar el de aire comprimido regenerada, y fuentes él al motor viento-neumático para reciclar, tal que el motor viento-neumático funciona continuamente para generar salida de energía, y conduce el vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático al movimiento. La fuerza del viento y la resistencia del viento generaron cuando el vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático se está moviendo a cierta velocidad entra de la entrada externa 29 de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático que están instaladas en el frente del vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático en una posición 45 donde está la más grande la resistencia del viento, y la entrada externa 29 de la entrada de aire de forma de tambor direccional es 3.6 veces mayor que la entrada interna 30 de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tales que la circulación de aire de la resistencia del viento impulsa a rotores impulsores 6 del motor viento-neumático para funcionar para generar energía. La energía se hace salir de la caja de engranajes principal central de la energía 32 del motor viento-neumático, que está conectado con un puente 46 de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y el puente de la impulsión entonces está conectado con un semieje 47 del puente de la impulsión del vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático, para transmitir la energía a los neumáticos 48 del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tales que el vehículo de motor 44 equipó de los movimientos viento-neumáticos del motor. Cuando el vehículo de motor 44 equipó del motor viento-neumático necesita ser decelerado, los neumáticos 48 del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de que se decelere a través del mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y la energía de la inercia del vehículo de motor 44 equipado del motor viento-neumático antes de ella se decelera es hecha salir por el presurizador 42 de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático para encender el compresor de aire alto de la carga 41 conectado con el

presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para generar el de aire comprimido regenerada, que los pasos a través de la tubo de aire comprimido 43 del compresor de aire alto de la carga 41 conectaron con el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y se transmite a y se almacena en el tanque 1 del aire del sistema de aire comprimido del motor viento-neumático, tal de la regeneración, del almacenaje y de fuente que el de aire comprimido está reciclada cuando se enciende y se acelera el motor viento-neumático 20.

Demandas

Se exige:

1. Un motor viento-neumático incluye los mecanismos y los sistemas siguientes; el motor viento-neumático incluye las entradas externas de entradas de aire de forma de tambor direccionales, las entradas internas de las entradas de aire de forma de tambor direccionales, los compartimientos del impulsor, los rotores impulsores, las ruedas volantes del impulsor, un engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, un engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje, una caja de engranajes importante central de la salida de energía, y los enchufes de aire; un sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático incluye un tanque del aire, un compresor de aire comprimido, y un engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido; un sistema del jet del aire para comenzar y acelerar del motor viento-neumático incluye a unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, una distribuidor, una pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el distribuidor, una pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el distribuidor, una unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión, un regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución, un engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución, ejes de distribución y un sistema de la válvula de la leva conectado con la distribución el regulador, una tubo de jet de aire comprimido central conectado con el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, y una tubo de jet de aire comprimido central conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión; una desaceleración y un sistema que presuriza del freno del motor viento-neumático incluye un presurizador de la desaceleración y del freno, un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del presurizador de la desaceleración y del freno, y un compresor de aire alto de la carga conectado con el presurizador de la desaceleración y del freno; en donde el motor viento-neumático de la actual invención es un motor instalado en minivans, las furgonetas o las furgonetas del cargo, los sedanes que tienen volantes de manejo, los trenes

ferroviarios, los trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y maquinaria de la energía que se mueve a ciertas velocidades tales como máquinas marinas de la energía, y aero- máquinas de la energía del espacio; el motor viento-neumático no es restringido por el clima natural, ambiente y condiciones de viento, y las aplicaciones el de aire comprimido que puede ser controlada libremente y almacenado en la regeneración de aire comprimido, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para realizar uno mismo-empieza del motor viento-neumático a de potencia de salida, para conducir la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generadas cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve a cierta velocidad para entrar de entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático, de tal modo impulsando a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para obtener la energía cinética mecánica, y haga salir la energía cinética mecánica y la energía de la inercia encontrara cuando el vehículo de motor equipado de el motor viento-neumático es conducido por el motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, de tal modo generando el de aire comprimido regenerada que se almacenará, y convirtiendo el de aire comprimido en la energía cinética mecánica; cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado y del de aire comprimido regenerada se recicla y se utiliza como la fuente de energía, el de aire comprimido almacenada se utiliza para encender el motor viento-neumático que se acelerará para funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado entra de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático, y pasan a través de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que es 1-30 veces más pequeño que el externo entrada de la entrada de aire de forma de tambor direccional en una velocidad; así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire comprimida en la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático y en los compartimientos del impulsor, y la

circulación de aire comprimida impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad; mientras tanto, la energía de la inercia encuentra cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor a cierta velocidad y a la energía generó a cuando el motor viento-neumático es acelerado para funcionar por el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión se hace salir al mismo tiempo, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar, y genera el de aire comprimido regenerada continuamente, que se almacena en el tanque de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, porque siendo proveído al sistema de control central para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático recíclese para la re-aceleración; así, los rotores impulsores del motor viento-neumático se pueden acelerar para funcionar continuamente para generar la energía, que conduce el motor viento-neumático del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que tiene función del funcionamiento normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo que se mueve a cierta velocidad después de uno mismo-ser empezado, y el reciclaje del de aire comprimido regenerada como la fuente de energía;

Para hacer que los rotores impulsores del impulsor viento-neumático del motor son encendidos y funcionar más rápidamente y más de gran alcance, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático de la actual invención adoptan un diseño de la partición de la rejilla, es decir, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático se reparten en unidades mínimas de x de los compartimientos del impulsor, de tales que la circulación de aire comprimida echó en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del sistema de aire comprimido del jet del motor viento-neumático está concentrada más en las unidades mínimas de x de los compartimientos del impulsor repartidos de las láminas, para generar el más de gran alcance y de la mayoría de la circulación de aire comprimida concentrada, e impulsan a rotores impulsores del motor viento-neumático para ser acelerado y funcionado más rápidamente y más de gran alcance

generar energía;

Un regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, en donde en la actual invención, el motor viento-neumático, es decir, el motor usando la presión del viento de substituir de energía combustible, es acelerado por el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión; cuando el motor viento-neumático se acelera para funcionar para generar energía, mientras que es acelerado por el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión que ahorra con eficacia el de aire comprimido y con eficacia genera las fuerzas de aire comprimido del jet de la explosión, el tiempo del jet del aire se acorta perceptiblemente, que ahorra grandemente la cantidad del de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático y de la cantidad del de aire comprimido generada por el compresor de aire comprimido continuamente de funcionamiento del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático; así, la cantidad del restos de aire comprimido almacenado en una alta presión, para satisfacer el requisito en la cantidad del de aire comprimido se requiere que cuando el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático se comienza y se acelera para funcionar y es capaz de generar altas fuerzas del jet de la explosión, para convertir en mayor energía cinética mecánica; de tal modo, se asegura que el motor viento-neumático está encendido y acelerado para funcionar para generar energía normalmente; mientras tanto, la energía generó cuando el motor viento-neumático se acelera para funcionar se hace salir para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, para reciclar el de aire comprimido regenerada, tales que el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático funciona continuamente; la cantidad del de aire comprimido regenerada reciclada es mayor que la cantidad del de aire comprimido consumida requerida por el trabajo de la aceleración del sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático; así, la cantidad del de

aire comprimido requerida cuando el motor viento-neumático es acelerado por el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión está garantizada, y el motor viento-neumático se acelera para funcionar para generar la energía, que se asegura de que el motor viento-neumático funciona continuamente normalmente para generar salida de energía para conducir el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento continuamente cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático mueve una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o necesita ser decelerado, ser holgado y re-ser acelerado con frecuencia, tales que la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor los funcionamientos a cierta velocidad reducen, o cuando los rotores impulsores no se impulsan para funcionar para generar la energía debido al vehículo no funciona para generar la fuerza del viento o la resistencia del viento y para convertirla en fuerzas impulsoras de la circulación de aire;

Se observan los esquemas técnicos como sigue: el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático se utiliza para girar la unidad central de proceso para el control de comenzar de aire comprimido y aceleración dispuesta en el tanque del aire del sistema de aire comprimido del motor viento-neumático, tal de la regeneración, del almacenaje y de fuente que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del tanque de aire comprimido del aire de sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro y pasa a través de el distribuidor conectada con el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, para distribuir el de aire comprimido a la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido; entonces, la circulación de aire comprimida se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales en la comunicación con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático, tal que los rotores impulsores del motor viento-neumático están encendidos y acelerados para funcionar para generar energía; la energía entonces es hecha salir por el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje del motor viento-neumático, la

54

energía auxiliar del eje principal izquierdo del impulsor que el engranaje cónico está conectado con y que enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para conducir los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático que se comenzará y funcionar, y girar la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático al mismo tiempo, tales que está echada en chorro el de aire comprimido y proveído al regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático continúan trabajando; las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático abren o cierran sincronizadamente una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada sincronizadamente para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto sincronizado, o las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático distribucionalmente abren o cierran una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas asincronizadamente está abierta o cerrado para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto distribucional; la circulación de aire comprimida se distribuye a la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, después la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto echó en chorro de la pluralidad de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador

para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático impulsa la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar, tales que las ruedas volantes de la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del impulsor viento-neumático del motor están aceleradas para funcionar por consiguiente para generar las fuerzas de la inercia, haciendo el viento-neumático motor funcionado para hacer salir el esfuerzo de torsión de gran alcance; el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático hace salir la energía, y el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, de tal modo generando el de aire comprimido, a las cuales se suple y se almacena en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, obteniendo la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático requiere para comenzar la aceleración y la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático requiere para comenzar la aceleración, y de asegurarse de que el motor viento-neumático está acelerado continuamente para funcionar para generar energía;

Para obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos del jet del aire de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos de la explosión intermitente auto de aire comprimido echan en chorro por la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, la actual invención adopta el diseño que el diámetro de una tubo de jet de aire comprimido

central conectado con la unidad central de proceso para el control de de aire comprimido están comenzando y acelerando del motor viento-neumático varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el distribuidor y la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y un diámetro de una tubo de jet de aire comprimido central conectada con la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático respectivamente;

Para hacer que aceleren los rotores impulsores del motor viento-neumático direccional son encendidos y para funcionar para generar energía, la actual invención adopta un diseño que la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales está conectada con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático y la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales está conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, tal que la función direccional del aire-jet está observada;

Para superar o reducir la resistencia friccional entre los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión el motor viento-neumático y las levas de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con del regulador de la distribución y del regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático cuando las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para abrir o para cerrar las válvulas del los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva, la actual invención agrega resbalar bolas hacia los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de

la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático; para hacer las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para resbalar libremente, la actual invención agrega un paso del aceite de lubricación en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que el aceite de lubricación en un compartimiento del aceite de lubricación de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de de aire comprimido la aceleración intermitente auto del jet de la explosión de los flujos viento-neumáticos del motor sobre las superficies de las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático a través del paso de la lubricación, para realizar la lubricación, reduce la resistencia friccional, mejora la velocidad corriente del motor viento-neumático, y genera el mayor esfuerzo de torsión de la salida;

Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, frenado, parado o recommenzado con frecuencia, el de aire comprimido regenerada por el compresor de aire comprimido en el sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos viento-neumáticos del motor será consumido normalmente excesivamente, que influyen la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recommenzar el vehículo de motor equipó del motor viento-neumático; para suplir la cantidad del de aire comprimido excesivamente consumida cuando el vehículo equipado del motor viento-neumático se decelera, se frena, se para o se recommienza con frecuencia, y asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recommenzar el motor viento-neumático, la actual invención proporciona un presurizador viento-neumático de la

desaceleración y del freno del motor que recicle la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se mueve a cierta velocidad cuando se decelera y se frena con frecuencia, y convierta la energía de la inercia en la energía cinética de aire comprimido de ser reutilizado;

Se observa el esquema técnico como sigue: un pedal del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se camina abajo al cambio de una posición del recorrido libre del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático a una posición del recorrido de la desaceleración y de la presurización del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, de una bomba primaria hidráulica del presurizador de la desaceleración y del freno del comienzo viento-neumático del motor para trabajar, y de funciones en una bomba secundaria hidráulica de un disco conducido embrague del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, para comenzar a trabajar para empujar el disco conducido embrague del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático a la cosechadora con un embrague conduciendo el disco del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, tales que la energía de la inercia del vehículo de motor equipada del motor viento-neumático al ser decelerado es hecha salir por un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y enciende el compresor de aire alto de la carga conectado con el presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático para trabajar para generar el de aire comprimido regenerada, a las cuales se supe y se almacena en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para suplir la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático con frecuencia; así, la cantidad del de aire comprimido excesivo requerida cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera, frenado, con frecuencia los equilibrios parados y recomenzados con la cantidad del de aire comprimido regenerada generada por el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equiparon del motor viento-neumático, para asegurar la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida al recomenzar el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático según requisitos

técnicos, y asegura el motor viento-neumático que se comenzará y acelerado a funcionar normalmente para generar la salida de energía;

Las características técnicas de la actual invención abarcan: El motor viento-neumático está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está conectado con la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático; el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático están conectados, el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire del motor viento-neumático están conectadas, y entonces el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del motor viento-neumático está conectado; La unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático, para comenzar el funcionamiento de los rotores impulsores del motor viento-neumático, tal que el motor viento-neumático está encendido y funciona para generar energía; La energía se hace salir del engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para comenzar los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para funcionar, y mientras tanto, la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del

motor viento-neumático esté girada, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire de la regeneración de aire comprimido, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático se echa en chorro, y pasa a través del regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, pasa con la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y después pasa con la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para controlar la circulación de aire estallado y del jet intermitente auto generó cuando se abren o están cerradas las válvulas; La circulación de aire se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar energía; La energía se hace salir del engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático, el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para encender el compresor de aire comprimido de la regeneración de aire comprimido comenzada, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para funcionar para generar el de aire comprimido de aire comprimido, y regenerada regenerada se provea al motor viento-neumático para reciclar, tales que el motor viento-neumático funciona continuamente para generar salida de energía, y conduce el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento; La fuerza del viento y la resistencia del viento generaron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se está moviendo a cierta

velocidad entra de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y paso a través de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tal que la circulación de aire de la resistencia del viento impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para generar energía; La energía se hace salir de la caja de engranajes principal central de la energía del motor viento-neumático, la caja de engranajes principal central de la energía está conectada con un puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y el puente de la impulsión entonces está conectado con un semieje del puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para transmitir la energía a los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve; Cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de que se decelere a través del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de ella se decelera es hecha salir por el presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático; El presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático está conectado con el compresor de aire alto de la carga, para encender el compresor de aire alto de la carga para funcionar para generar el de aire comprimido de aire comprimido, y regenerada regenerada sea transmitido por la tubo de aire comprimido conectada con el compresor de aire alto de la carga y el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se almacenará en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, tales que el de aire comprimido está reciclada cuando se enciende y se acelera el motor viento-neumático.

2. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde el motor

viento-neumático no es restringido por el clima natural, ambiente y condiciones de viento, y las aplicaciones el de aire comprimido que puede ser controlada libremente y almacenado en la regeneración de aire comprimido, el sistema del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para realizar uno mismo-empieza del motor viento-neumático a de potencia de salida, para conducir la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generadas cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve a cierta velocidad para entrar de las entradas de aire de forma de tambor direccionales del motor viento-neumático, de tal modo impulsando a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para obtener la energía cinética mecánica, y hace salir la energía cinética mecánica y la energía de la inercia encontrado cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático es conducido por el motor viento-neumático al movimiento a cierta velocidad, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, de tal modo generando el de aire comprimido regenerada que se almacenará, y convirtiendo el de aire comprimido en la energía cinética mecánica; y tiene la característica de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento después de ser uno mismo-empezado y de reciclar el de aire comprimido regenerada.

3. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde para asegurar la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encuentra cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se está moviendo a una velocidad se amplifica y se convierte en fuerza comprimida del viento y circulación de viento de la resistencia de aire, los actuales diseños que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático es 1-30 veces mayor que la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tales de la invención especialmente que cuando la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontraron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se está moviendo a una velocidad entre de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático, y pase con entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional en una velocidad, tal que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento están comprimidas y

convertidas en la circulación de aire comprimida para generar las fuerzas impulsoras de la circulación de aire más grande, que impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad para generar energía, tal que el de aire comprimido almacenada está utilizada para encender el motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar la salida de energía, que conduce el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático; así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontradas después de que uno mismo-se empiece el vehículo y los movimientos a cierta velocidad entran de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor del motor viento-neumático, y pasan a través de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático en una velocidad; la entrada externa 29 de la entrada de aire de forma de tambor direccional es 3,6 veces de la entrada interna 30 de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tales que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento incorporan los compartimientos del impulsor de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático, y generan la circulación de aire comprimida en los compartimientos del impulsor para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar en una velocidad para generar energía; el motor tiene la característica que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontrada después de que uno mismo-se empiece el vehículo y los funcionamientos a cierta velocidad se amplifican y se convierten en la fuerza del viento y la circulación de aire comprimidas de la resistencia del viento, que entonces se convierten en la energía cinética mecánica.

4. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde para hacer que los rotores impulsores del impulsor viento-neumático del motor son encendidos y funcionar más rápidamente y más de gran alcance, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático de la actual invención adoptan un diseño de la partición de la rejilla, es decir, las láminas de los rotores impulsores del motor viento-neumático se reparte en unidades mínimas de x de los compartimientos del impulsor, de tales que la circulación de aire comprimida echó en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del sistema de aire comprimido del jet del motor viento-neumático está concentrada más en las unidades mínimas de x de los compartimientos del impulsor repartidos de las láminas, para generar el más de gran alcance y de la mayoría de la

circulación de aire comprimida concentrada, e impulsa los rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará y a funcionar más rápidamente y más de gran alcance para generar energía.

5. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde se ahorra el motor viento-neumático se acelera con el sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión, como el tiempo es ahorrado debido al aire-jet inmediato intermitente, la cantidad del de aire comprimido, así que la cantidad del restos de aire comprimido almacenado en la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos, y la fuerza intermitente clasificada de la explosión y del aire-jet que resuelve los requisitos técnicos se obtiene, para impulsar la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar para generar salida de energía, y para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente trabajar continuamente para reciclar el de aire comprimido regenerada, asegurando el trabajo continuo del compresor de aire comprimido, la cantidad del de aire comprimido regenerada reciclada es mayor que la cantidad del de aire comprimido consumida durante la aceleración intermitente del jet de la explosión del sistema de control para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión, tal que está asegurado que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se puede mover una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o decelerar, holgar y re-acelerar con frecuencia, y el motor viento-neumático se puede encender, holgado, acelerado continuamente y funcionamiento para generar salida de energía en caso de que eso la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por las entradas de aire de forma de tambor direccionales de el motor viento-neumático cuando el vehículo de motor funciona en cierta velocidad reduce, o en caso de que esa fuerza del viento de no o resistencia del viento se convierta a la fuerza impulsora de la circulación de aire para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para generar energía pues el vehículo no se mueve.

6. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, del de aire comprimido almacenados en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor

viento-neumático se utiliza para girar la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido dispuesta en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del tanque de aire comprimido del aire de sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro y pasa a través de el distribuidor conectada con el regulador para el control de de aire comprimido comenzando y acelerando del motor viento-neumático, para distribuir el de aire comprimido a la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectara con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido; entonces, la circulación de aire comprimida se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales en la comunicación con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, para impulsar a los rotores impulsores del motor viento-neumático, tal que los rotores impulsores del motor viento-neumático están encendidos y acelerados para funcionar para generar energía; la energía entonces es hecha salir por el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje del motor viento-neumático, la energía auxiliar del eje principal izquierdo del impulsor que el engranaje cónico está conectado con y que enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para conducir los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático que se comenzará y funcionar, y girar la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático al mismo tiempo, tales que está echada en chorro el de aire comprimido y proveído al regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, y los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático continúan trabajando; las levas de los ejes de distribución y del

sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático abren o cierran sincronizadamente una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada sincronizadamente para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto sincronizado, o las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático distribucionalmente abren o cierran una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas asincronizadamente está abierta o cerrado para generar la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto distribucional; la circulación de aire comprimida se distribuye a la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, después la circulación de aire comprimida estallada intermitente auto echó en chorro de la pluralidad de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático impulsa la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del motor viento-neumático que se acelerará para funcionar, tales que las ruedas volantes de la pluralidad de sistemas de rotores impulsores del impulsor viento-neumático del motor están aceleradas para funcionar por consiguiente para generar las fuerzas de la inercia, haciendo el viento-neumático motor funcionado para hacer salir el esfuerzo de torsión de gran alcance; el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje del motor viento-neumático hace salir la energía, y el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal derecha del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, para encender el compresor de aire comprimido del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático para trabajar continuamente, de tal modo generando el de aire comprimido, a las cuales se suple y se almacena en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático,

obteniendo la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático requiere para comenzar la aceleración y la cantidad clasificada del de aire comprimido que el sistema de control central para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático requiere para comenzar la aceleración, y de asegurarse de que el motor viento-neumático está acelerado continuamente para funcionar para generar energía.

7. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido los requisitos técnicos del jet del aire de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectado con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y obtener la cantidad clasificada de la reunión de aire comprimido que los requisitos técnicos del jet intermitente auto de aire comprimido de la explosión por la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectaron con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, la actual invención adopta el diseño que el diámetro de una tubo de jet de aire comprimido central conectada con la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el distribuidor y la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático, y un diámetro de una tubo de jet de aire comprimido central conectada con la unidad central de proceso para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador de la distribución y regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático respectivamente; para hacer que aceleren los rotores impulsores del motor viento-neumático direccional son encendidos y para funcionar para generar energía, la actual invención adopta un diseño que la pluralidad de sistemas de inyectores de aire

direccionales está conectada con el distribuidor y el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático y la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales está conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, tal que la función direccional del aire-jet está observada.

8. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para superar o reducir la resistencia friccional entre los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático y de las levas de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático cuando las levas de los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva conectaron con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del funcionamiento viento-neumático del motor para abrir o para cerrar las válvulas los ejes de distribución y el sistema de la válvula de la leva, la actual invención agrega resbalar bolas hacia los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático; para hacer las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático para resbalar libremente, la actual invención agrega un paso del aceite de lubricación en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del motor viento-neumático, tal del jet de la explosión que el aceite de lubricación en un compartimiento del aceite de lubricación de los ejes de distribución y el

sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para el control de de aire comprimido la aceleración intermitente auto del jet de la explosión de los flujos viento-neumáticos del motor sobre las superficies de las bolas que resbalan en los jefes de vástago de válvula de los ejes de distribución y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático a través del paso de la lubricación, para realizar la lubricación, reduce la resistencia friccional, mejora la velocidad corriente del motor viento-neumático, y genera el mayor esfuerzo de torsión de la salida.

9. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera con el presurizador de la desaceleración y del freno, la salida de energía de la inercia durante la desaceleración se utiliza para encender el compresor de aire comprimido de la alto-carga, para convertir la energía antes de que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelere y se frene en una función que presuriza para generar de aire comprimido regenerada, tal de la inercia que el de aire comprimido consumida cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se decelera, frenados, parados y recomenzados los equilibrios con la cantidad del de aire comprimido convertida y regenerada de la salida de energía de la inercia cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve a cierta velocidad; así, la característica de la cantidad clasificada del de aire comprimido requerida cuando se alcanza el recomienzo del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático; el mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático transmite y enciende el compresor de aire comprimido de la alta carga para trabajar, en el horario de greenwich que genera el de aire comprimido regenerada para la reutilización por resistencia que presuriza, mecánica cuando el comienzo de aire comprimido del compresor de la alta carga para trabajar actos detrás en el mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para realizar la desaceleración y el freno; la fuerza que frena de la inercia antes de que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesite ser decelerado, ser frenado y ser parado se hace salir cuando

embrague se combina el disco conducido el embrague y que conduce el disco del presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para decelerar, frenar, y parar el vehículo, y realiza la función de la presurización para generar el de aire comprimido regenerada para la reutilización; embrague se separa el disco conducido el embrague y que conduce el disco cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve normalmente.

10. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, en donde el motor viento-neumático está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está conectado con la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático; el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático están conectados, el regulador para el control de comenzar de aire comprimido y de la aceleración, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de tubos de jet del aire del motor viento-neumático están conectadas, y entonces el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido, el distribuidor y la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales del motor viento-neumático está conectado; la unidad central de proceso para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido del motor viento-neumático se gira, tales que el de aire comprimido almacenada en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático está echada en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores de aire direccionales conectados con el regulador para el control de comenzar y de la aceleración de aire comprimido y el distribuidor del motor viento-neumático, para comenzar el funcionamiento de los rotores impulsores del motor viento-neumático, tal que el motor viento-neumático está encendido y funciona para generar energía; la energía se hace salir del engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje, el engranaje cónico del impulsor de la energía auxiliar principal izquierda del eje está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para el control de la aceleración intermitente auto de aire comprimido del jet de la explosión del motor viento-neumático, para comenzar los ejes de distribución y el sistema de

viento-neumático para reciclar, tales que el motor viento-neumático funciona continuamente para generar salida de energía, y conduce el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático al movimiento; la fuerza del viento y la resistencia del viento generaron cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se está moviendo a cierta velocidad entra de la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional del motor viento-neumático que está instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y paso a través de la entrada interna de la entrada de aire de forma de tambor direccional que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que la entrada externa de la entrada de aire de forma de tambor direccional, tal que la circulación de aire de la resistencia del viento impulsa a rotores impulsores del motor viento-neumático para funcionar para generar energía; la energía se hace salir de la caja de engranajes principal central de la energía del motor viento-neumático, la caja de engranajes principal central de la energía está conectada con un puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, y el puente de la impulsión entonces está conectado con un semieje del puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, para transmitir la energía a los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático, tal que el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se mueve; cuando el vehículo de motor equipado del motor viento-neumático necesita ser decelerado, los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de que se decelere a través del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno del presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático, y la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático antes de ella se decelera es hecha salir por el presurizador de la desaceleración y del freno del motor viento-neumático; el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático está conectado con el compresor de aire alto de la carga, para encender el compresor de aire alto de la carga para funcionar para generar el de aire comprimido de aire comprimido, y regenerada regenerada sea transmitido por la tubo de aire comprimido conectada con el compresor de aire alto de la carga y el presurizador de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor viento-neumático que se

75

almacenará en el tanque del aire del sistema de aire comprimido de la regeneración, del almacenaje y de fuente del motor viento-neumático, tales que el de aire comprimido está reciclada cuando se enciende y se acelera el motor viento-neumático.

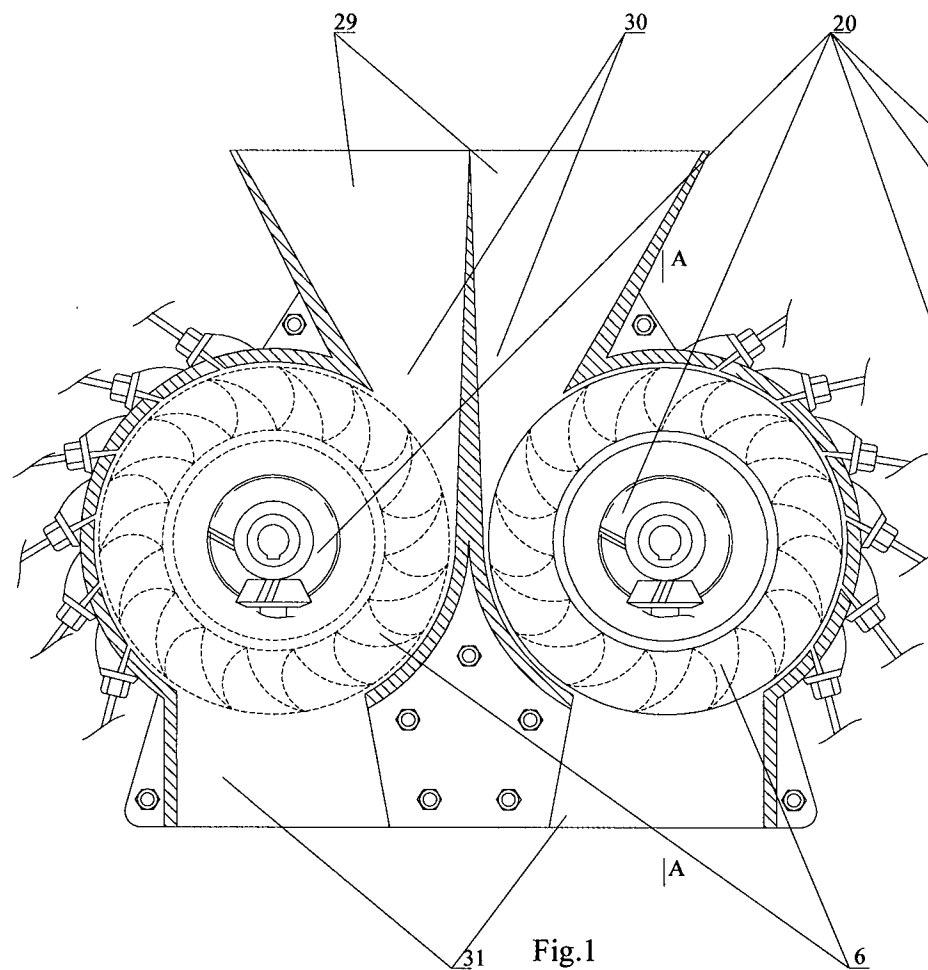


Fig.1

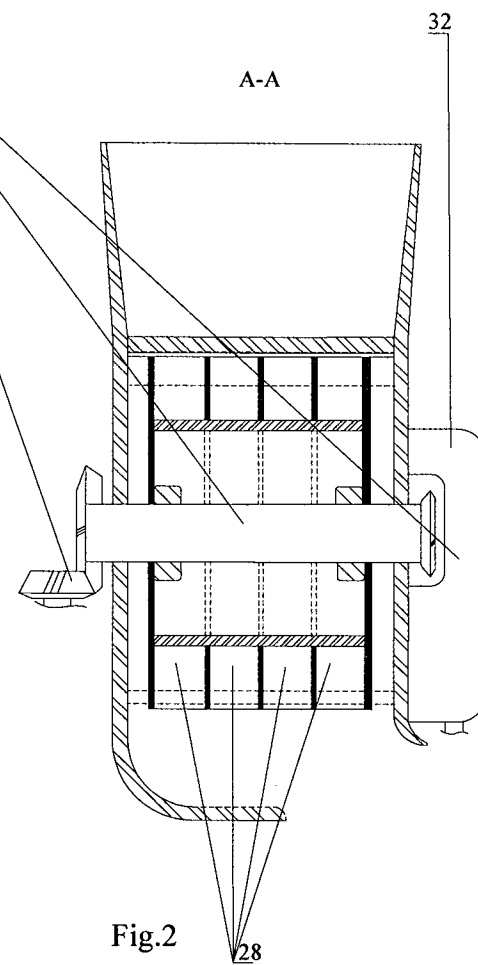
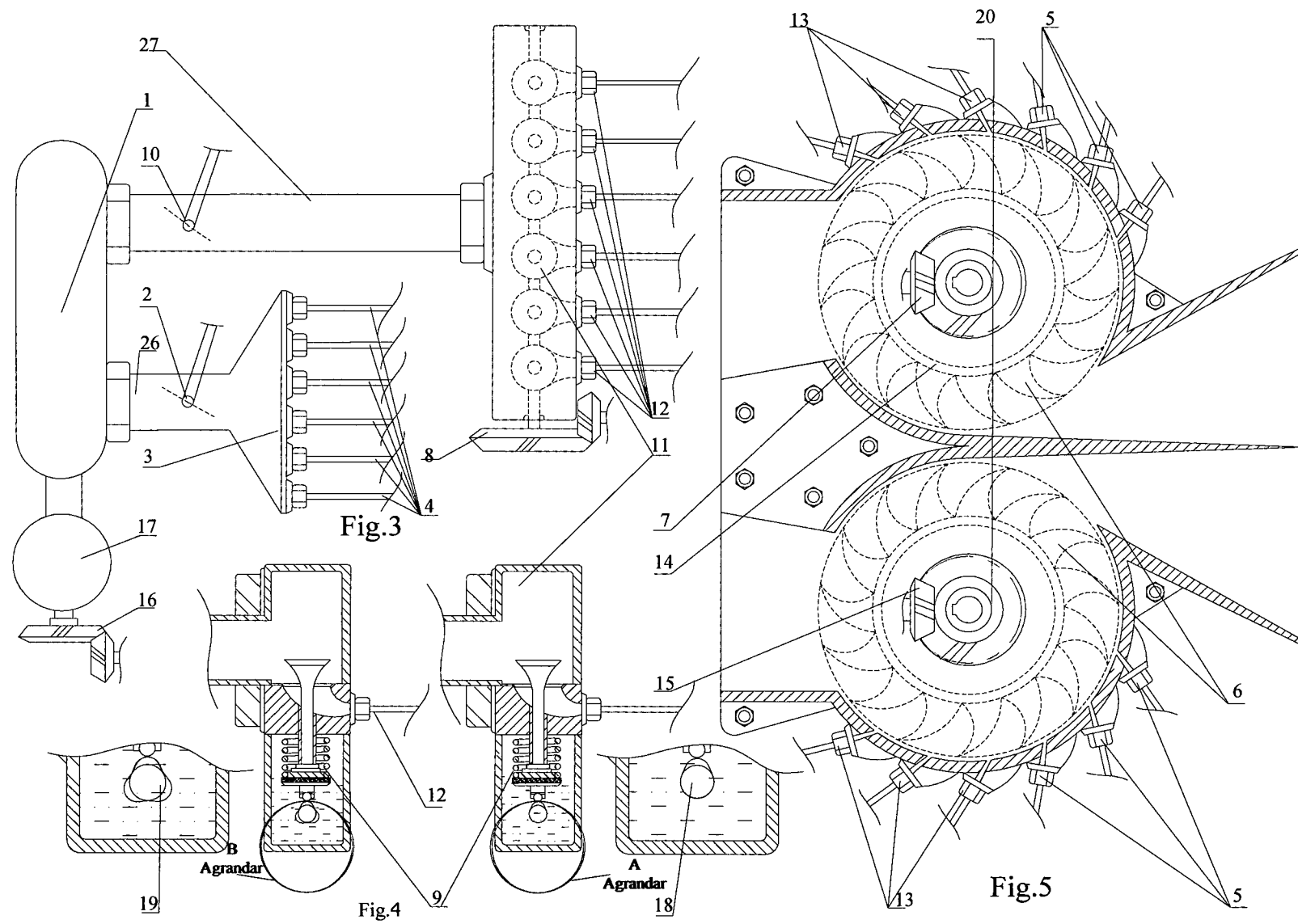


Fig.2



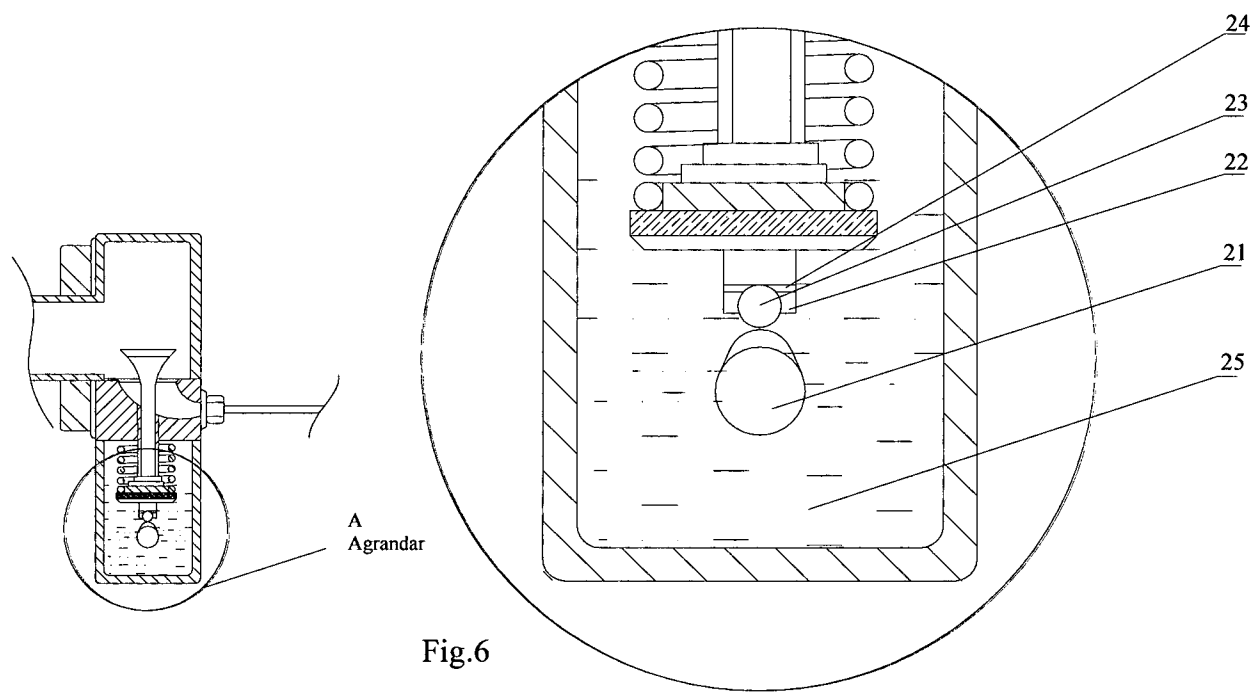


Fig.6

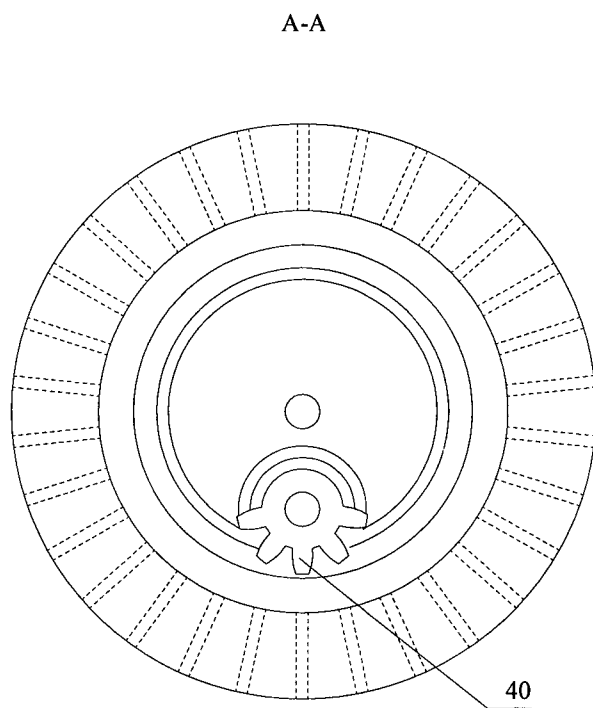


Fig. 7

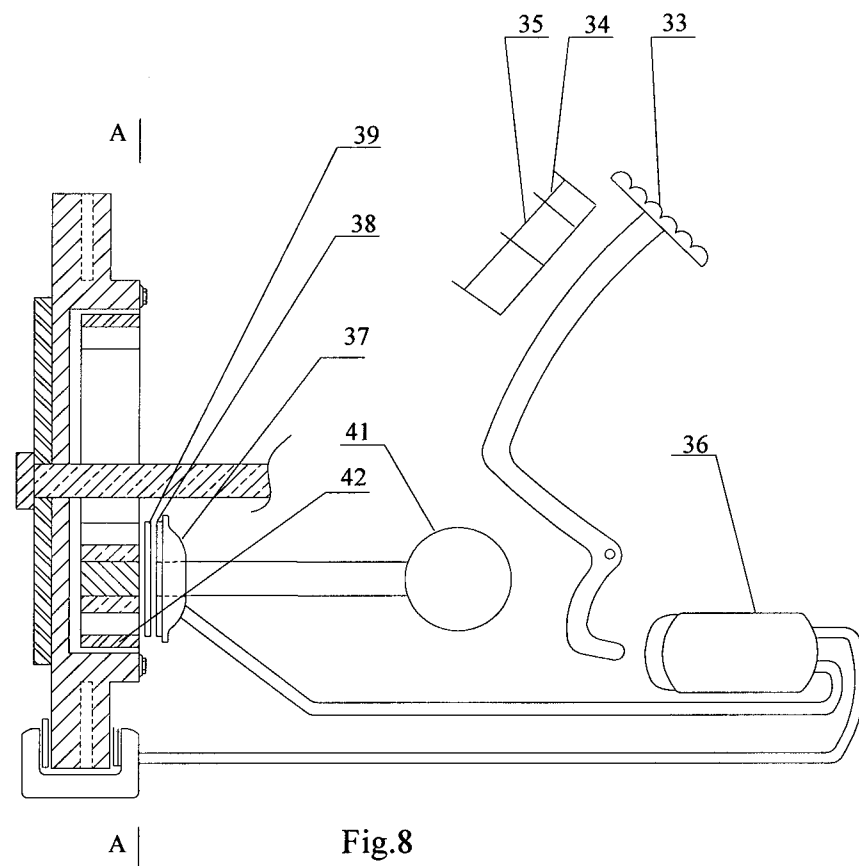


Fig. 8

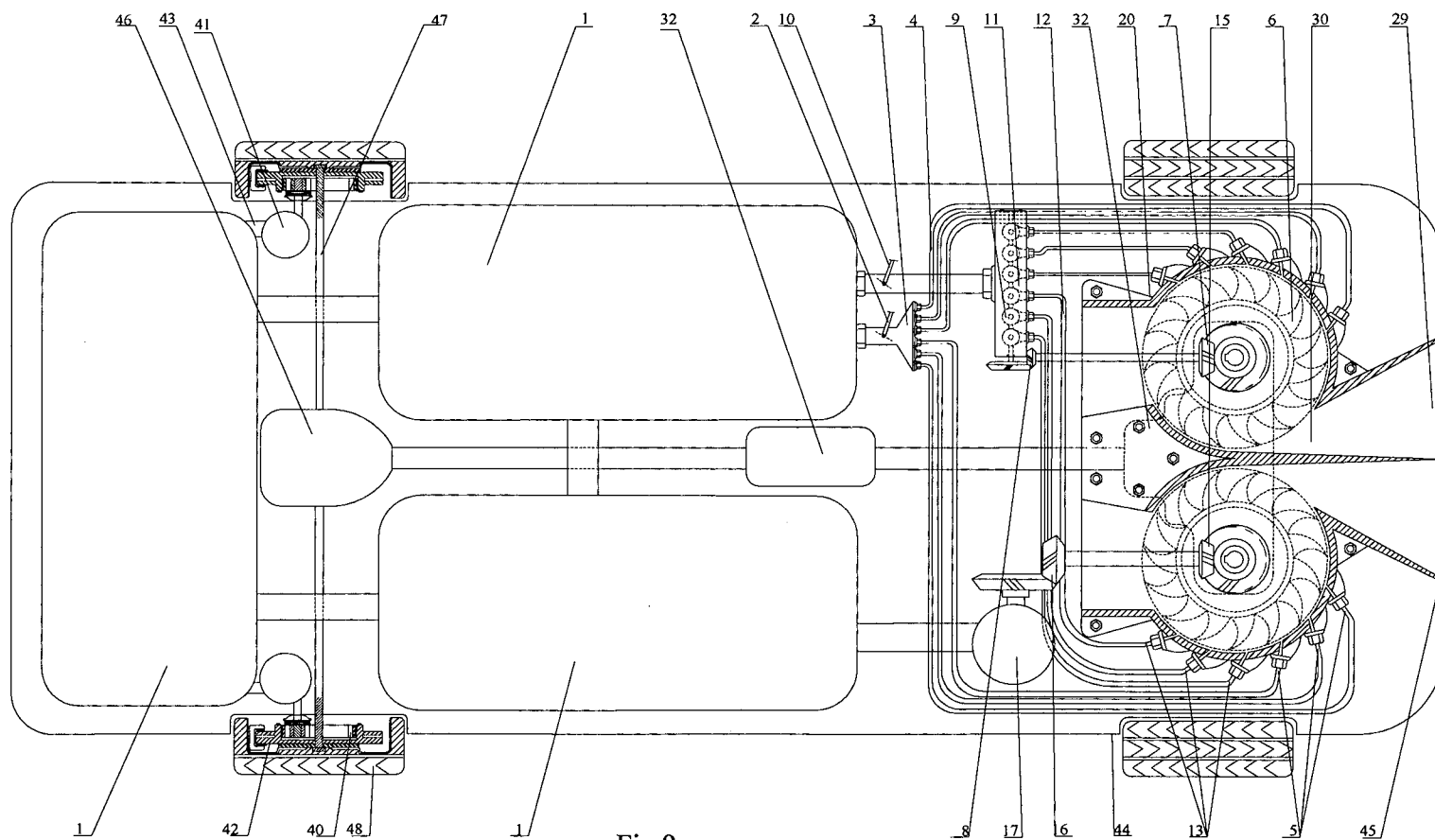
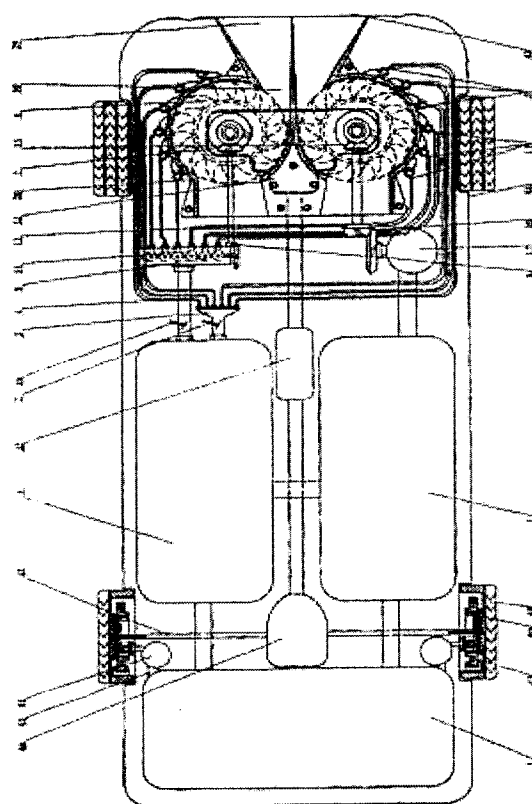
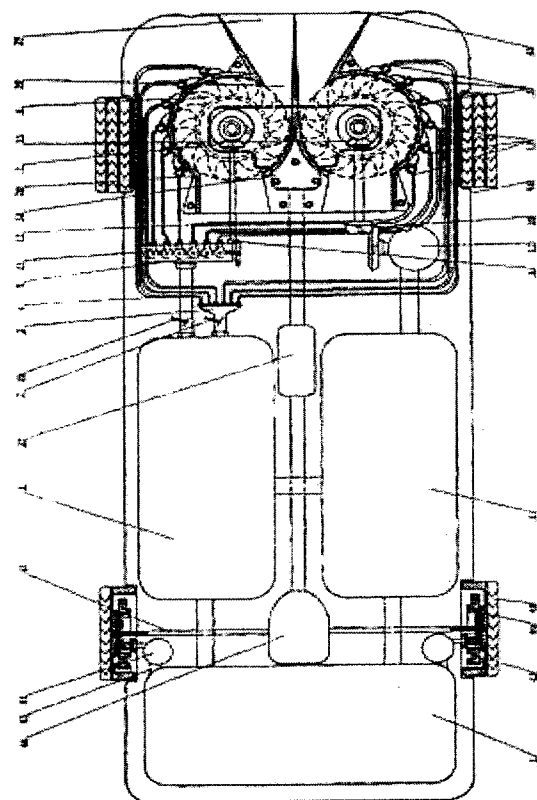
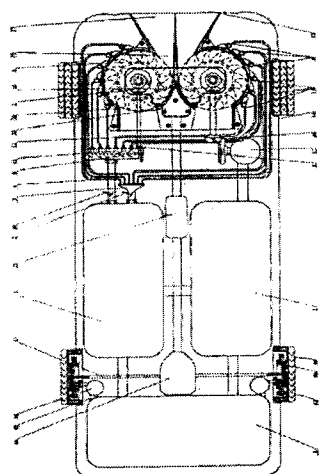
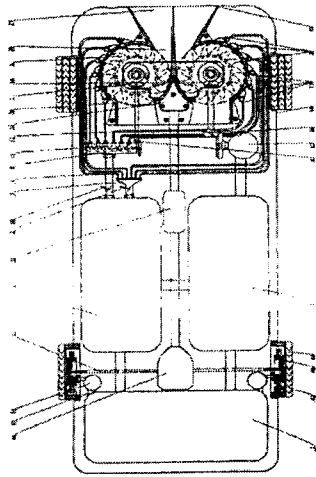


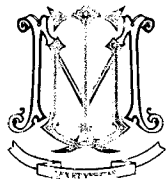
Fig.9











TRIANA, URIBE & MICHELSEN

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES
E. S. D.

83
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
No. 07-062112- -00001-0000
Fecha: 2007-08-03 15:29:26 Dep. 2020 NUECREACIONES
Act. 11 PATENTE IYII Eve: 3/9 FASE NACIONAL II
Act. 329 CTOINFORMACION Folios: 8

REFERENCIA : SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCION MOTOR
VIENTO-NEUMÁTICO O MOTOR USANDO LA
PRESIÓN DEL VIENTO DE SUBSTITUIR ENERGIA
DE COMBUSTIBLE. EXPEDIENTE No. 07062112
CODIGO : 01 - 01 - 09

LAURA MICHELSEN NIÑO, mayor y vecina de esta ciudad, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderada de **YANG CONG**, existente de conformidad con las leyes de la República Popular de China, como complemento al escrito que contiene la solicitud de patente de invención de la referencia, presentada el día veinte (20) de junio de dos mil siete (2007), anexo lo siguiente:

1. Poder a nosotros otorgado por **YANG CONG**, debidamente traducido y legalizado, el cual se encuentra protocolizado bajo la escritura pública No. 5922 de fecha primero (1) de agosto de dos mil siete (2007), de la Notaría Sexta (6) del Círculo de Bogotá D.C.
2. De conformidad con lo anterior, le solicitamos a Usted continuar con el presente trámite.

De la Señora Jefe,

LAURA MICHELSEN NIÑO

C.C. No. 39.783.287 de Usaquén

T.P.A. 67.897 del C. S. de la J.

CONG3/HPR
COLO 2243 0301 32553



NOTARIA SEXTA

DEL CIRCULO DE BOGOTA, D.C.

CALLE 71A No. 15-22

CONMUTADOR: 540 28 20 - FAX: 312 68 86

Correo Electrónico: notaria6liquida1@etb.net.co

SEGUNDA COPIA DE LA ESCRITURA 5922

JUAN CARLOS URIBE RESTREPO

DE FECHA : 1 DE AGOSTO DE 2007

ACTO : PROTOCOLIZACION

EXPEDICION: 2 DE AGOSTO DE 2007

EN 6 HOJAS RUBRICADAS



CERTIFICADO SC 3980-1
PRESTACION DEL
SERVICIO PUBLICO
NOTARIAL
ISO 9001:2000
NTC-ISO 9001:2000



JUAN MANUEL BOTERO MEDINA

NOTARIO SEXTO

AA 6604198



ESCRITURA PÚBLICA NÚMERO: 5922 --

No. CINCO MIL NOVECIENTOS VEINTIDOS --

DE LA NOTARÍA SEXTA (6ª.) DEL
CÍRCULO DE BOGOTÁ, D.C. -----

DE FECHA: PRIMERO (1) DE AGOSTO -----

DEL AÑO DOS MIL SIETE (2007). -----

CLASE DE ACTO O CONTRATO: **PROTOCOLIZACIÓN.** -----En la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, República de Colombia,
ante mí ----- **JUAN MANUEL BOTERO MEDINA** -----Notario Sexto (6o.) de este Círculo Notarial, se otorgó la escritura
pública, que se consigna en los siguientes términos: -----Compareció el Doctor **JUAN CARLOS URIBE RESTREPO**, mayor de
edad, vecino de esta ciudad, de estado civil casado, e identificado
con la cédula de ciudadanía número **79'159.313** de **Usaquén**, y
manifestó: -----**PRIMERO:** Que presenta para su protocolización el siguiente
documento: (i) El instrumento debidamente otorgado el diecinueve
(19) de junio de dos mil siete (2007), por **CONG YANG** en nombre y
representación de si misma, domiciliada en la República Popular de
China, contentivo del nombramiento como representantes para
asuntos de Propiedad Intelectual e Industrial y contra la
competencia desleal a los abogados, **FERNANDO TRIANA, LAURA
MICHELSEN, JUAN CARLOS URIBE** y **JUAN PABLO TRIANA**, (ii)
Certificación notarial. Los anteriores documentos se encuentran
legalizados y traducidos con el cumplimiento de los requisitos
legales. ---------- **HASTA AQUÍ LA MINUTA PRESENTADA** -----**OTORGAMIENTO Y AUTORIZACIÓN:** El documento precedente
fue leído en forma legal por el compareciente a quien se le advirtió
sobre las responsabilidades que el presente acto genera, no

obstante lo cual y previa revisión minuciosa imparte su aprobación al verificar que no hay ningún error y por encontrar que expresa su voluntad en forma fidedigna, junto con el suscrito Notario, quien en esta forma lo autoriza. - - - - -

DERECHOS NOTARIALES: Según tarifa establecida en la Resolución 7880 del 28 de Diciembre de 2006, \$ 38.110.00 - - - -

IVA 16% \$ 10.575.00 - - - - -

PAPEL NOTARIAL: Esta escritura se extendió en las hojas de papel sellado notarial distinguidas con los números : AA 6604198

EN BLANCO. ALANCE

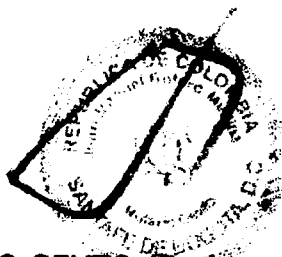
JUAN CARLOS URIBE RESTREPO

C.C. No. 79.159.313

TEL: 6215810



HUELLA



EL NOTARIO SEXTO (60.) DEL CÍRCULO
DE BOGOTÁ, D.C.

x
36

Consejo China Para La Promoción de Comercios Internacionales

Cámara de Comercio Internacional China

CERTIFICADO

No. 07110080/23971

Por medio del presente documento se hace constar que la firma de CONG YANG
que aparece en el adjunto poder es auténtica.

Consejo China Para La Promoción de Comercios Internacionales (sello)

Firma autorizada: Ning Pei

Fecha: Junio 19 del 2007

张汉文

HANWEN ZHANG
CHINO - ESPAÑOL
CERTIFICADO DE IDONEIDAD
Nº 0203
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE COLOMBIA



No REN. 07110209-001

Se certifica que el sello de uso exclusivo para certificados de asuntos comerciales de Consejo China Para La Promoción de Comercios Internacionales y la firma del personal autorizado (Ning Pei) que aparecen en el anterior documento son legítimos.

Ministerio de Relaciones Exteriores

República Popular de China

Departamento Consular, Primer secretario (firma, Wang Qingli)

Junio 20 del 2007

2069062

(Sello de Departamento Consular, Ministerio de Relaciones Exteriores, República Popular de China)

JEFE DE LEGALIZACIONES
BOGOTÁ D.C.

2007 JUL 27 A 9:35
Bam

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

CUYA FIRMA APARECE EN EL
DOCUMENTO DESEMPEÑA LAS
FUNCIONES INDICADAS

8 7 7 5 6 8
Hanwen Zhang

RESPONSABILIDAD
DEL TEXTO

MINISTERIO
DE RELACIONES EXTERIORES
2007 JUL 26 A 11:26
JEFE DE LEGALIZACIONES
BOGOTÁ D.C.

NO SE ASUME
RESPONSABILIDAD DEL TEXTO
877310
CUYA FIRMA APARECE EN EL
DOCUMENTO DESEMPEÑA LAS
FUNCIONES INDICADAS

张汉文
HANWEN ZHANG
CHINO - ESPAÑOL
CERTIFICADO DE IDONEIDAD
Nº 0203
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE COLOMBIA

中国国际贸易促进委员会



China Council for the Promotion of International Trade
China Chamber of International Commerce

证明书

CERTIFICATE

号码 No. 071100B0/23971

兹证明：在所附委托书上的丛洋的签字属实。

Por el presente se hace constar que es autentico
la firma de CONG YANG aparecida en el adjunto
PODER.

China Council for the Promotion
of International Trade

CCPIT

授权签字：

Authorized
Signature: Ning Pei

日期：2007 年 06 月 19 日
(Date: JUN. 19, 2007)

TRIANA, URIBE & MICHELSEN

REPRESENTATION AND
POWER OF ATTORNEY

I (we), the
undersigned CONG, Yang

in representation of CONG, Yang

domiciled in China

in due compliance with the terms of paragraph 1st. of article 543 of the Commercial Code, do hereby appoint FERNANDO TRIANA, tpa. No. 45.265 c.c. No. 79.154.036; LAURA MICHELSEN, tpa. No. 67.897 c.c. No. 39.783.287; JUAN CARLOS URIBE, tpa. No. 54.493 c.c. No. 79.159.313 and JUAN PABLO TRIANA, tpa. 63.077 c.c. No. 79.487.222; domiciled at Calle 93 B No. 12-48 (204), Bogotá, D.C., Colombia, the first as principal and the others as alternates, in the order of their appointment, as our representatives for all industrial property and intellectual matters with faculty to receive notifications and to appoint attorneys in and out of Court. The first alternate shall replace the principal in case of his absence or of temporal or definitive impediment. The same rule will apply when the second or third alternate representative is to replace the first or second one, or when the second or third is to replace the principal one. In such cases, the principal representative, shall state his intention not to act as representatives through a declaration given before a Notary Public in Colombia, or before a Notary or another Public Official or a Colombian Consul abroad; and in ceases of impediment, the appropriate certificate shall suffice. If any of the appointees were to be definitely absent, the following alternate shall take his place. When the absence or impediment of the principal representative, or of the first or second or third alternate in their turn cases, the representation can be taken again in their sequence, by the principal, the first or second or third alternate depending on case, and the mere fact or its exercise will suffice. The exercise of the representation by the first or second or third alternates in their turn shall end at such time.

REPRESENTACIÓN Y
PODER

Yo (nosotros), abajo
suscrito(s) CONG, Yang

en representación de CONG, Yang

domiciliado(s) en China

por el presente nombro (nombramos) a FERNANDO TRIANA, tpa. No. 45.265 c.c. No. 79.154.036; LAURA MICHELSEN, tpa. No. 67.897 c.c. No. 39.783.287; JUAN CARLOS URIBE, tpa. No. 54.493 c.c. No. 79.159.313 y JUAN PABLO TRIANA, tpa. 63.077 c.c. No. 79.487.222; domiciliados en la Calle 93 B No. 12-48 (204), Bogotá, D.C., Colombia, en obediencia a lo dispuesto en el párrafo 1ro. del Artículo 543 del Código de Comercio, el primero como principal y los demás como suplentes, en su orden, como mis (nuestros) representantes en todos los asuntos de propiedad industrial con facultad para recibir notificaciones y nombrar apoderados judiciales o extra-judiciales. El primer representante suplente reemplazará al principal en caso de ausencia o impedimento temporal o definitivo de aquel. La misma regla se aplicará cuando el segundo y tercer representantes suplentes hayan de reemplazar al primero, al segundo o al principal. En tales casos, el representante principal, o el primero, o segundo suplente, o tercer suplente en su caso, o todos ellos, declararán su intención de no ejercer la representación mediante declaración autenticada por Notario Público en Colombia, o por Notario u otro Funcionario Público, o Cónsul de Colombia, en el extranjero; y si se tratare de impedimento, con el certificado respectivo. Si alguno de los nombrados faltare definitivamente, el siguiente tomará su lugar. Cuando cesare la ausencia o impedimento del representante principal, o de su primero o segundo o tercer suplente, en su caso, podrán ejercer la representación, en su orden, uno u otros según el caso, asumiéndola por el solo hecho de ejercerla, cesando en ese momento el ejercicio de la representación por el primero o segundo o tercer suplente en su caso.

[Handwritten signature and stamp]

TRIANA, URIBE & MICHELSEN

In addition, we grant a Power of Attorney in favor of the above named attorneys-at-law so that they may obtain the protection of my (our) industrial property and against the unfair competition, for which purpose I (we) authorize the said attorneys to represent me (us) before any authorities or persons, with or without jurisdiction, specially those administrative, administrative contentious and judicial, in all matters concerning the following: a) Obtainment of patents, layout-designs of integrated circuits, utility models and industrial designs; the registration of marks and trade slogans; the deposit of commercial names and trade emblems; the obtainment of the declaration and authorization of denominations of origin; renewal, payment of the annuity fees, assignment, license, change of name or domicile, voluntary cancellation; and the registration of commercialization agreements and licenses of use of the above rights; b) Protection of trade secrets; c) Obtainment of plant variety protection; d) Obtainment of functioning licenses, health registrations and sale licenses any other petition before the sanitary or administrative authorities; e) Protection to the consumers and actions against restrictive commercial practices; f) Obtainment of copyright registrations for any type of artistic, literary, scientific, musical, video, films, video games, choreography works, software or any other production in the artistic, scientific or literary fields capable of being reproduced or expressed by any means known now or in the future; Registration of agreements related with the execution or transfer of intellectual property rights; Obtainment of reduced postal tariff; g) Registration of domain names; their renewal, assignment, change of name, change of domicile and any other acts related with their management. h) Actions of repossession, of opposition, cancellation, nullity, infringement of rights, custom procedures, writ of mandamus, granting of licenses; and in general the civil, criminal and administrative suits relating to all those rights; actions and suits instituted by me (us) or against me (us). And that in all the above matters they may substitute this Power of Attorney, compromise, execute license agreements, file extraordinary remedies suches nullification and/or revision and/or supplication of court decisions, conciliate, admit the facts of the case, desist, cancel, receive, resign, and ratify acts done by representatives without a Power of Attorney.

Además, confiero (conferimos) poder a los abogados arriba nombrados, para obtener la protección de mi (nuestra) propiedad industrial e intelectual y contra la competencia desleal, a cuyo efecto autorizo(amos) a los dichos apoderados para que me (nos) representen ante cualesquiera entidades o personas, ejerzan o no jurisdicción, especialmente ante las del orden administrativo, contencioso-administrativo y judicial, en todo lo concerniente a los siguientes asuntos: a) Obtención de patentes de invención, de los esquemas de trazado de circuitos integrados, modelos de utilidad y diseños industriales, el registro de marcas y de lemas comerciales; el depósito de nombres comerciales y enseñas; la obtención de la declaración y de la autorización de denominaciones de origen; su renovación, pago de anualidades de mantenimiento, traspaso, licencia, cambio de nombre o domicilio, cancelación voluntaria; y el registro de acuerdos de comercialización y de licencias de uso de esos derechos; b) Protección de secretos empresariales c) Obtención de la protección para variedades vegetales; d) Obtención y tramitación de todo lo relacionado con licencias de funcionamiento, registros sanitarios, licencias de venta y cualquier otra petición ante las autoridades sanitarias o administrativas; e) Protección del consumidor y acciones por practicas comerciales restrictivas f) Obtención del registro de derechos de autor para cualquier tipo de obra artística, literaria, científica, musical, videográfica, cinematográfica, coreográficas, o cualquier otra producción, en el campo artístico, científico, o literario capaz de ser reproducido o expresado por cualquier medio conocido ahora o por conocer en el futuro; Registro de contratos relacionados con la ejecución o transferencia de derechos intelectuales; Obtención de tarifa postal reducida; g) Registro de nombres de dominio, su renovación, traspaso, cambio de nombre, cambio de domicilio y demás actos relacionados con su administración. h) Las acciones reivindicatorias, de oposición, de cancelación, de nulidad, de infracción de derechos, de medidas cautelares, de medidas en frontera, de tutela, de concesión de licencias y en general los procesos civiles, penales, administrativos o contencioso-administrativos relacionados con todos estos derechos; acciones y procesos que promovamos o se nos promuevan; y para que en todos los asuntos arriba determinados, puedan sustituir este mandato, transigir, suscribir contratos de licencia, contratos de cesión, presentar recursos extraordinarios de casación y/o revisión y/o suplica, conciliar, admitir los hechos del proceso, desistir, cancelar, ceder, recibir, renunciar y ratificar los actos de agentes oficiosos.

Given and Signed this/Dado y firmado hoy CONG. Yang

in/en China

Signature/Firma





7 30

认字第07110209-001号

兹证明前面文书上中国国际贸易促进委员会商事证明专用章和授权签字人
(宁培) 的签字属实。

中华人民共和国外交部

等秘书



2007年6月20日

2069062

2007 JUL 26 A 11: 26
JEFE DE LEGALIZACIONES
BOGOTA D.C.

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

877310
Fedeus Per
COTA FIRMA APARECE EN EL
DOCUMENTO DESEMPEÑA
LAS FUNCIONES INDICADAS

NO SE ASUME
RESPONSABILIDAD
DEL TEXTO

EL CONSULADO DE COLOMBIA EN BEIJING No. 1505
Previa la confrontación correspondiente DA FE de que
la firma que aparece en este documento es similar a la
REGISTRADA aquí por la señora

WANG QINGLI

PRIMER SECRETARIO del Departamento Consular del
Ministerio de Relaciones Exteriores de China

BEIJING, 26 DE JUNIO DE 2007

FEDERICO PÉREZ BOTERO
Ministro Consejero Encargado
de Funciones Consulares

CONSULADO DE COLOMBIA
BEIJING

PAGADOS	
IMPUESTO DE TIMBRE NACIONAL	US\$ 9.00
DERECHOS FONDO ROTATORIO	US\$ 15.00
TOTAL PAGADO	US\$ 24.00
(Veinticuatro Dólares)	

8 90

ES FIEL Y SEGUNDA COPIA (FOTOCOPIA) TOMADA DE LA ESCRITURA PUBLICA
NUMERO 5922 DE FECHA 1 DE AGOSTO DE 2007, QUE EXPIDO EN 6 HOJAS
RUBRICADAS EN SUS MARGENES CONFORME A LA LEY.

BOGOTA D.C.AGOSTO 2 DEL 2007

RESOLUCION 01 DEL 23 DE JULIO DE 2007

POR EL NOTARIO SEXTO DE BOGOTA D.C.

NOHELIA GARCIA BAUTISTA
SECRETARIA DELEGADA

