

TRIANA, URIBE & MICHELSEN

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

E.

S.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 07-062112- -00003-0000

Fecha: 2007-10-25 16:29:18 Dep. 2020 NUECREACIONES
Tra. 11 PATENTE IYII Eve: 379 FASE NACIONAL II
Act. 444 RESPUESTA REQUE Folios: 109

D.

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**, me permito dar contestación al Oficio No. 11611 de fecha veintiuno (21) de septiembre de dos mil siete (2007), anexando lo siguiente:

1. Traducción de los anexos del Reporte de examen preliminar internacional (Art. 36.2.b) del tratado PCT.
2. Así mismo, adjunto copia del texto de modificación de la patente solicitada, para efecto de que sea tenido en cuenta por el Despacho al momento de tomar una decisión de fondo sobre el presente asunto.

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.

CONG6/AML
COLO 2243 0301 32553

2

TRADUCCION DE LOS ANEXOS DEL REPORTE DE EXAMEN PRELIMINAR

3

MOTOR VIENTO-NEUMÁTICO 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 los vehículos grandes, medios o tamaño pequeño del cargo o de pasajero que tienen volantes de manejo, trenes del ferrocarril, trenes de metro que se mueven en tierra, vehículo marino de recorrido, aero-vehículo del recorrido de espacio y el resto de los vehículos de motor que se mueven a una velocidad.

Descripción del arte relacionado

[0002] Los motores accionados por los combustibles consumen una cantidad de combustibles grande, y descargan una cantidad grande de gas de escape y de gases calientes, que conducen a la contaminación del ambiente. Para ahorrar fuente de energía combustible y proteger el ambiente global, un motor que no consume el combustible, no descarga ningún gas de escape y los gases calientes, no causa ninguna contaminación, y no utiliza la presión del viento y de aire mientras que la energía para sustituir el combustible se requiere. Actualmente, todas las técnicas publicadas que convierten la fuerza del viento en energía cinética mecánica utilizan la fuerza del viento restringida por el clima natural, a impulsar a impulsores para funcionar y para generar técnicas se utilizan para las máquinas que no se mueve

07-02112

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 mover a una velocidad al convertido 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 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 colocados en ésta actual invención no es restringida por condiciones naturales del clima, ambientales o viento. El aire comprimido de alta presión (HPCA) se almacena en una regeneración de HPCA, un almacenaje y un sistema de fuente del motor del viento-aire, y es controlada libremente por un vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. 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 una velocidad después de uno mismo-ser empezado, en energía cinética mecánica para reutilizar.

[0004] El motor del viento-aire de la actual invención utiliza el HPCA almacenado en un

4

tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire puede controlar libremente la fuerza del viento y circulación de aire de la resistencia del viento encontró cuando el vehículo se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado, y los ordena entrar de un borde externo de una entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en una caja de los impulsores del motor del viento-aire, después para pasar a través de un borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en una caja de los impulsores del viento-aire motor, que es 1 - 30 veces más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire en una velocidad. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generarán la circulación de aire de HPCA en el borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire y en los compartimientos del impulsor, para impulsar los impulsores del motor del viento-aire incluyendo una pluralidad de sistemas de impulsores para funcionar en una velocidad, y entonces las salidas de la circulación de aire de HPCA desde los salidas de aire de los compartimientos del impulsor. Así, se hace salir la energía, que conduce el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire cuando la mudanza a una velocidad se utiliza, y del motor del viento-aire es acelerada por un dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, un regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y un regulador para la aceleración de HPCA, tal que la energía generada, cuando se acelera el motor del viento-aire, está hecha salir también. Esto enciende el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para generar continuamente la regeneración HPCA. La regeneración HPCA entonces se almacena en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, y se provee al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración de HPCA, al sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y al regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire para reciclar y la re-aceleración. Así, el motor del viento-aire se puede acelerar continuamente y puede generar la energía, que conduce el motor del viento-aire del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que tiene función de la operación normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado, y el reciclaje de la regeneración HPCA como la

fuerza de energía.

[0005] La actual invención también proporciona un regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire y un regulador para la aceleración de HPCA, que utilizan la circulación de aire de HPCA generada echando en chorro la regeneración HPCA almacenada en el motor del viento-aire del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA y el regulador para la aceleración de HPCA, para conducir los impulsores, incluyendo una pluralidad de sistemas de impulsores, del motor del viento-aire que se acelerará para generar la energía. El HPCA permite el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire para moverse sobre una distancia durante mucho tiempo en un de poca velocidad o con frecuencia para ser decelerado, para ser holgado y re-para ser acelerado. También permite al motor del viento-aire ser encendido 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 direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en el caso del motor del viento-aire como los movimientos del vehículo de motor a una velocidad reducen, o cuando los impulsores no se impulsan para funcionar para generar energía porque el vehículo no se mueve para generar la fuerza del viento o la resistencia del viento y para convertirla en fuerzas impulsoras de la circulación de aire.

[0006] Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire necesita ser decelerado, ser holgado o re-ser acelerado con frecuencia, la cantidad del HPCA consumido excede la cantidad del HPCA suplida automáticamente por la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire funciona normalmente. Por lo tanto, la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se afecta. Para suplir la cantidad excesivamente consumida del almacenaje de HPCA cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se decelera, se huelga o re-se acelera con frecuencia, y asegurar la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar el motor del viento-aire, la actual invención proporciona una desaceleración y un dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. La desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno alcanza la función de la desaceleración y del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, y mientras tanto utiliza la salida de la energía de la inercia de la desaceleración de encender el compresor del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del

almacenaje y del sistema de fuente del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, para transformar la energía de la inercia antes de que el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire decelere y frene en una energía que presuriza a través de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, y regenera el ultra-HPCA que se almacenará. Así, la cantidad del HPCA consumido cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se decelera con frecuencia, frenados, parados y recomenzados los equilibrios con la cantidad de la regeneración HPCA generó transformando la salida de energía de la inercia por el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Esto asegura la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar con frecuencia el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se enciende y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque de HPCA de la regeneración, del almacenaje y de la fuente de HPCA tanque del aire de sistema. En este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de compresores de aire encendidos por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía. Cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión de aire clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, los motores eléctricos pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire, para suplir el HPCA para el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire, para ser utilizado en el comienzo y la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire y del motor del viento-aire.

Resumen de la invención

[0007] La actual invención proporciona un motor del viento-aire que no consuma de energía

combustible y no descarga ningún gas de escape y los gases calientes. El motor no es restringido por las condiciones naturales del tiempo, ambientales y del viento. Utiliza HPCA regenerado y almacenado por el motor del viento-aire, y convierte la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontrado por un vehículo de motor móvil equipado del motor del viento-aire al moverse a una velocidad después de uno mismo-empieza en una fuente de energía. La actual invención también proporciona un dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire, de un regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y de un regulador para la aceleración de HPCA que permite al motor del viento-aire ser encendida, ser acelerada y ser acelerada continuamente para generar energía. Además, la actual invención proporciona una desaceleración y un dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que recicla la energía de la inercia encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se mueve a una velocidad decelera con frecuencia y los frenos, y transforma la energía de la inercia en la energía cinética del HPCA de ser reutilizado.

[0008] Los objetos de la actual invención se alcanzan con los esquemas técnicos siguientes.

[0009] Un motor del viento-aire incluye los mecanismos y los sistemas siguientes. El motor del viento-aire incluye los bordes externos de las entradas direccionales del tronco instaladas en una caja de impulsores del motor del viento-aire, los bordes internos de las entradas direccionales del tronco, los compartimientos del impulsor, los impulsores, las ruedas volantes del impulsor, un embrague unidireccional automático de la transmisión entre el eje del impulsor del impulsor de la resistencia del viento y de la circulación de aire de HPCA, un engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, un engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, una caja de engranajes central de la salida de la alimentación principal, y los salidas de aire; un sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire, incluyendo un tanque de HPCA, un tanque del ultra-HPCA, un compresor de HPCA, un compresor del ultra-HPCA, y un engranaje cónico para transmitir el compresor de HPCA; un sistema del aire-jet para el comienzo y la aceleración del motor del viento-aire, incluyendo un dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire, un regulador para el comienzo de HPCA, una distribuidor, una pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con la distribuidor, una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet conectados con la distribuidor, unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la

8

explosión de HPCA, regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet conectó con el regulador de la distribución, un engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución, ejes de levas y un sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución, una pipa de jet central de HPCA conectó con el regulador para el comienzo, una pipa de jet central de HPCA conectada con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y una pipa de jet de HPCA conectada con el regulador para la aceleración; una desaceleración y un sistema que presurizaba del freno del motor del viento-aire, incluyendo una desaceleración y un dispositivo que presurizaba del freno, un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno de la desaceleración y del dispositivo que presurizaba del freno, y un compresor del ultra-HPCA conectaron con la desaceleración y el dispositivo que presurizaba del freno; el motor del viento-aire se puede instalar verticalmente u horizontalmente.

[00010] 1.El motor del viento-aire de la actual invención es un motor instalado en los vehículos grandes, medios o tamaño pequeño del cargo o de pasajero que tienen volantes de manejo, trenes del ferrocarril, los trenes de metro que se mueven en tierra, vehículo marino de recorrido, aero-vehículo del recorrido de espacio y el resto de los vehículos de motor que se mueven a una velocidad. El motor del viento-aire no es restringido por condiciones naturales del tiempo, ambientales y del viento. Utiliza el HPCA que puede ser controlado libremente y almacenado en la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para alcanzar uno mismo-empiezan del motor del viento-aire a de potencia de salida. La fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generada, cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad, entran de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en el caso de los impulsores del motor del viento-aire, que impulsan a impulsores del motor del viento-aire para funcionar y para obtener la energía cinética mecánica, y hacer salir la energía cinética mecánica. La energía de la inercia encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire es conducido por el motor del viento-aire al movimiento en el comienzo de una velocidad el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire de trabajar continuamente, de tal modo generando la regeneración HPCA que se almacenará, y convirtiendo el HPCA en la energía cinética mecánica. Cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por el vehículo móvil después de uno mismo-ser empezado y de la regeneración HPCA se recicla y se utiliza como la alimentación principal, el

HPCA almacenado se utiliza para encender el motor del viento-aire que se acelerará a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. La fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontrada por el vehículo móvil después de uno mismo-ser empezado entran del borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través del borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire, que es 1-30 veces más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco, en una velocidad. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire de la resistencia del viento de HPCA en el borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire y en los compartimientos del impulsor. La circulación de aire de alta presión de la resistencia del viento impulsa a impulsores del motor del viento-aire para rotar en una velocidad y las salidas de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor, para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia encontró cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire a una velocidad y a la energía generó cuando el motor del viento-aire es acelerado para funcionar por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA se hacen salir al mismo tiempo, para comenzar el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, y generan la regeneración HPCA continuamente, que se almacena en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, porque siendo proveído al dispositivo neumático de alta presión para HPCA comienzo y aceleración del motor del viento-aire, el sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire que se reciclará para la re-aceleración. Así, los impulsores del motor del viento-aire se pueden acelerar para funcionar continuamente para generar la energía, que conduce el motor del viento-aire del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que tiene función de la operación normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado, y el reciclaje de la regeneración HPCA como la alimentación principal.

[00011] Para más rápidamente y más de gran alcance el comienzo y funciona los impulsores

del motor del viento-aire, un diseño de la partición de la rejilla se adopta con respecto a las láminas de los impulsores del motor del viento-aire de la actual invención, es decir, las láminas de los impulsores del motor del viento-aire se reparten en unidades mínimas de X de los compartimientos del impulsor, tales que la circulación de aire de HPCA echó en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales del aire-jet del sistema del jet de HPCA del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire está concentrada más en las unidades mínimas de X de los compartimientos del impulsor repartidos de las láminas y de las salidas de los salidas de aire del los compartimientos del impulsor, para generar de la circulación de aire más de gran alcance y la mayoría concentrada de HPCA, e impulsar a los impulsores del motor del viento-aire que se acelerará y funcionar más rápidamente y más de gran alcance generar energía, los inyectores direccionales 5 del aire-jet incluyen una pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales 59 del aire-jet dispuestos en paralelo, un diámetro de los orificios del jet de los inyectores 59 del aire-jet es $1/20-3/4$ de un diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor.

[00012] Para hacer que la circulación de fuerza del viento y resistencia de viento encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad para entrar y para pasar a través de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire en una velocidad, y para incorporar los compartimientos del impulsor de los impulsores duales del motor del viento-aire, para aumentar el caudal de la fuerza del viento y de la circulación de aire de la resistencia del viento para generar la circulación de aire de HPCA, la actual invención incluya más lejos los salidas de aire dispuestos en el fondo de las cajas de los compartimientos del impulsor de los impulsores duales del motor vertical del viento-aire, o en los lados externos de cajas de los impulsores duales del motor horizontal del viento-aire.

[00013] En caso de que eso el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire mueva una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o se decelere, holgado y re-acelerado con frecuencia, y eso la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire cuando los funcionamientos del vehículo de motor a una velocidad reducen, o en caso de que esa fuerza del viento de no o resistencia del viento se convierte a la fuerza impulsora de la circulación de aire para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire para funcionar para generar energía pues el vehículo no se mueve, para permitir el

71

motor del viento-aire es conducida totalmente por el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire con el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración del motor HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del viento-aire, cuando el funcionamiento de los impulsores de la circulación de aire de HPCA, a través de un embrague automático del impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales y el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA, el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales se puede separar automáticamente del eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA, para reducir la resistencia cuando el impulsor de la circulación de aire de HPCA funciona, y hagan el impulsor de la circulación de aire de HPCA funcionado más rápidamente, la actual invención incluye más lejos un embrague unidireccional automático de la transmisión entre el eje del impulsor del impulsor de la resistencia del viento y de la circulación de aire de HPCA. Mientras tanto, para permitir el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire funciona para generar una energía más de gran alcance de la inercia, la actual invención fija una pluralidad de sistemas de las ruedas volantes del impulsor del motor del viento-aire en el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, para generar un esfuerzo de torsión más de gran alcance de la salida, que conduce el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad; cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad para generar la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento entran de los bordes externos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través de los bordes internos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y de los compartimientos del impulsor en una velocidad, y después se descargan de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor para generar la circulación de aire de la resistencia HPCA del viento, la circulación de aire de la resistencia HPCA impulsa las láminas de la resistencia del viento del impulsor en los impulsores duales del motor del viento-aire, tal que cuando el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire funciona más rápidamente que el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire está combinado con el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales a través de un embrague automático del impulsor de la resistencia del viento y el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA

en los impulsores duales del motor del viento-aire, tal de la resistencia que el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire y el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire funcione sincronizado. Así, el motor del viento-aire utiliza el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para impulsar al impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, tal que el motor del viento-aire funciona para generar la salida de energía, conduciendo el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire para moverse a una velocidad y de inercia; la fuerza del viento y la circulación de aire generadas de la resistencia del viento entran de los bordes externos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través de los bordes internos de las entradas direccionales del tronco del motor del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire en una velocidad para incorporar los compartimientos del impulsor, y después se descargan de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor para generar la circulación de aire de la resistencia HPCA del viento, que impulsan sincronizado a impulsores duales del motor del viento-aire para funcionar para generar un esfuerzo de torsión más de gran alcance de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire a movimiento continuamente.

[00014] 2.En la actual invención, el motor del viento-aire, a saber el motor usando la presión del viento y de aire como energía de sustituir el combustible, es acelerado por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA. Cuando el motor del viento-aire se acelera para generar energía, mientras que es acelerado por el sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA que ahorra con eficacia el HPCA y genera con eficacia las fuerzas del jet de la explosión de HPCA, el tiempo del aire-jet se acorta perceptiblemente, que ahorra grandemente la cantidad del HPCA almacenado en el tanque del aire del sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire y de la cantidad del HPCA generado por el compresor continuamente de funcionamiento de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire. Así, sigue habiendo la cantidad del HPCA almacenado en una alta presión, para resolver el requisito en la cantidad del HPCA que se requiere cuando el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del

jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire se enciende y se acelera para funcionar y es capaz de generar fuerzas del jet de la explosión del colmo, para convertir en mayor energía cinética mecánica. De tal modo, se asegura que el motor del viento-aire está encendido y acelerado para generar energía normalmente. Mientras tanto, la energía generó cuando se acelera el motor del viento-aire se hace salir para encender el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar continuamente, para reciclar la regeneración HPCA, tales que el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire funciona continuamente. La cantidad de la regeneración reciclada HPCA es mayor que la cantidad del HPCA consumido requerido por el trabajo de la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire. Así, la cantidad del HPCA requirió cuando el motor del viento-aire es acelerado por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA está garantizada, y el motor del viento-aire se acelera para generar energía. La actual invención se asegura de que el motor del viento-aire funcione continuamente normalmente para generar salida de energía para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento continuamente cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve sobre una distancia durante mucho tiempo 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 encontradas por la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire cuando el vehículo de motor funciona en una velocidad reduce, o cuando los impulsores no se impulsan para funcionar para generar la energía debido al vehículo no se mueve para generar la fuerza del viento o resistencia de viento y convertirlo en fuerzas impulsoras de la circulación de aire.

[00015] Para hacer el motor del viento-aire que se comenzará y acelerado más rápida, y aumentar el esfuerzo de torsión de la salida del motor del viento-aire, la actual invención agrega un diseño del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire. El dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración del motor del viento-aire incluye los impulsores neumáticos del dispositivo, los

ejes del impulsor y los engranajes impulsores del eje del impulsor, y un embrague unidireccional automático de la transmisión entre el engranaje axial del impulsor y eje del impulsor del dispositivo neumático, una pipa de jet conectada con el dispositivo neumático de alta presión, los orificios del jet del aire, las ranuras del aire-jet y las ranuras del salida de aire, los salidas de aire dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión, y una placa del lacre y un tubo de aire del lacre dispuestos entre las láminas de los impulsores y la caja de los impulsores y capaces de rotar con los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y de resbalar con las paredes internas del caso del dispositivo neumático de alta presión; los engranajes impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire están conectados con los engranajes impulsores de la alimentación principal de los ejes del impulsor del motor del viento-aire; la ranura del aire-jet y la ranura del salida de aire del dispositivo neumático de alta presión se espacia en una distancia 1%-30% mayor que de la distancia entre un diente del impulsor y otro diente del impulsor, de los orificios del jet del aire y de los salidas de aire se dispone en las posiciones de 1%-30% de el 1/2 de la distancia entre los dientes, y los salidas de aire son más de 1-10 veces más grandes que los orificios del jet del aire.

[00016] Los esquemas técnicos se observan como lo siguiente. Cuando los compartimientos del impulsor formados por las extremidades del diente del impulsor del dispositivo neumático de alta presión y las extremidades vecinas del diente se mueven a los orificios del jet de la entrada de aire y a las ranuras del aire-jet, el HPCA en el dispositivo neumático de alta presión comienza a echar en chorro aire y a presurizar, para impulsar a los impulsores para funcionar; cuando un final de cuchilla del impulsor se mueve a una posición en el medio de los orificios del jet de la entrada de aire y de las ranuras del aire-jet, dos compartimientos del impulsor antes y después el final de cuchilla son impulsados por el empuje del HPCA del dispositivo neumático de alta presión, para impulsar a los impulsores para funcionar; cuando los compartimientos del impulsor se mueven a la posición en el medio de las ranuras del salida de aire y de los salidas de aire, los compartimientos del impulsor comienzan a despresurizar y a descargar, para formar compartimientos despresurizados del impulsor; cuando un final de cuchilla se mueve a la posición de las ranuras y de los salidas de aire, comienzo vecino del salida de aire del final de cuchilla de dos compartimientos del impulsor el un para despresurizar y para descargar; cuando los compartimientos del impulsor se mueven a una posición entre los compartimientos presurizados del impulsor y los compartimientos despresurizados del impulsor, la pared interna de la caja de los impulsores separa la presurización de los compartimientos del impulsor y la

18

descompresión de los compartimientos del impulsor, tales que los compartimientos del impulsor del dispositivo neumático de alta presión están presurizados y despresurizados con eficacia alternativamente, para comenzar a trabajar para impulsar a los impulsores para funcionar y para generar energía.

[00017] El HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire se utiliza para girar el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire dispuesto en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del tanque del aire de sistema de fuente del motor del viento-aire está echado en chorro y pasa a través de la distribuidor conectada con el regulador para el comienzo de HPCA de el motor del viento-aire, el regulador de la distribución conectó con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y la distribuidor conectada con el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire respectivamente, para distribuir el HPCA a la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA. Entonces, la circulación de aire de HPCA se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración de HPCA, para impulsar a los impulsores incluyendo una pluralidad de sistemas de impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración, tal de HPCA que los impulsores del dispositivo neumático de alta presión están encendidos y acelerados para funcionar para generar energía. Los engranajes impulsores del dispositivo neumático de alta presión conducen los engranajes impulsores de alta presión de la alimentación principal del eje del impulsor del motor del viento-aire, para conducir los impulsores del motor del viento-aire para funcionar. Los inyectores direccionales del aire-jet incluyen una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, un diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ de un diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor. La energía entonces es hecha salir por el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo del motor del viento-aire. El engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo está conectado con y enciende el

68

engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, para conducir los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire que se comenzará, y girar la unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire al mismo tiempo. Después el HPCA se echa en chorro y se provee al regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire continúan trabajando. Las levas de los ejes de levas y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire abren o cierran sincronizado una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada sincronizado para generar la circulación de aire intermitente automática sincronizada de la explosión HPCA. Alternativamente, las levas de los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire abren o cierran una pluralidad de sistemas de válvulas en la distribución, tal que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada en la distribución para generar la circulación de aire intermitente automática distribucional de la explosión HPCA. La circulación de aire de HPCA se distribuye a la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, después la circulación de aire intermitente automática de la explosión HPCA echó en chorro de la pluralidad de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire impulsa a impulsores de alta presión del motor del viento-aire, incluyendo una pluralidad de sistemas de impulsores, para ser acelerado para funcionar. Los inyectores direccionales del aire-jet incluyen una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, el diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados

se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor. El HPCA entonces se distribuye a la pluralidad de sistemas de las pipas 4 del aire-jet a través del regulador para la aceleración de HPCA y la distribuidor, y la circulación de aire de HPCA se echa en chorro de los sistemas de la pluralidad de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, tal que las ruedas volantes de la pluralidad de sistemas de los impulsores del impulsor del motor del viento-aire están aceleradas para funcionar por consiguiente para generar las fuerzas de la inercia, haciendo el esfuerzo de torsión de gran alcance hecho salir motor del viento-aire. Los inyectores direccionales del aire-jet incluyen una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, el diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor. El engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho del motor del viento-aire hace salir la energía, y el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, para comenzar el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar continuamente, de tal modo generando el HPCA, a el cual se suple y se almacena en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, obteniendo la cantidad clasificada del HPCA que el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire requerido para comenzar la aceleración y la cantidad clasificada del HPCA que el sistema de control central para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire requiere para comenzar la aceleración, y de asegurarse de que el motor del viento-aire está acelerado continuamente para generar energía.

[00018] Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se enciende y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para

reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque de HPCA de la regeneración, del almacenaje y de la fuente de HPCA tanque del aire de sistema. En este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de compresores de aire encendidos por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía. Cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión de aire clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, los motores eléctricos pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire, para suplir el HPCA para el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire, para ser utilizado en el comienzo y la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire y del motor del viento-aire. El proceso de trabajo está como lo siguiente. El compresor de aire es encendido por los ejes de transmisión de los motores eléctricos para generar la regeneración HPCA, que pasa a través de una pipa de la transmisión del aire del compresor de aire conectado con el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tales que la regeneración HPCA entra en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire y almacenado en esto. Así, la presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos para comenzar, acelera y acelera continuamente el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se obtiene, y el HPCA se proporciona al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, para acelere el motor del viento-aire. El HPCA también se utiliza para permitir al motor del viento-aire funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se acelerarán y del funcionamiento normalmente.

[00019] 3. Es importante obtener la alta presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos del aire-jet de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectados con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire. Es también importante obtener la presión clasificada del HPCA que resuelve los

requisitos técnicos del jet intermitente automático de la explosión de HPCA por la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire. Para alcanzar éstos el propósito, la actual invención adopta el diseño que el diámetro de una pipa de jet central de HPCA conectada con la unidad central de proceso para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectados con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire. Además, un diámetro de una pipa de jet central de HPCA conectada con la unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire. Por otra parte, un diámetro de la pipa de jet de HPCA conectó con la distribuidor y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador para la aceleración de HPCA y la distribuidor del motor del viento-aire. El diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor.

[00020] 4. Para hacer que aceleran los impulsores del motor del viento-aire direccional son encendidos y para funcionar para generar energía, la actual invención adopta un diseño que la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet está dispuesta en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectada con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire. Además, la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet se dispone en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y está conectada con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet se dispone en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y está conectada con el regulador para la aceleración y la distribuidor del motor del viento-aire, tal de HPCA que la función direccional del aire-jet está centros muertos superiores y de abrir las válvulas, para ahorrar el HPCA y generar la fuerza más

de gran alcance del air-jet de la explosión, además de las levas sincronizadas o distribucionales para abrir las válvulas de los ejes de levas y de los sistemas de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, la actual invención incluya más lejos un diseño de levas cóncavas especial-formadas en la parte posterior de los centros muertos superiores a donde las levas se mueven adelante. Así, las levas cóncavas especial-formadas levantan las cabezas del vástago de válvula al moverse a los centros muertos superiores. Después de que se abran las válvulas, las levas cóncavas especial-formadas continúan moviéndose a las posiciones cóncavas de las levas cóncavas especial-formadas. Las cabezas del vástago de válvula caen abajo a las posiciones cóncavas de las levas cóncavas especial-formadas cuando las levas están en los centros muertos superiores, tales que las válvulas están cerradas inmediatamente. Así, los objetivos de ahorrar el HPCA y de generar la fuerza más de gran alcance del aire-jet de la explosión para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire para funcionar se alcanzan.

[00023] 6. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire necesita ser decelerado, ser frenado, ser parado o ser recommenzado con frecuencia, el HPCA regeneró por el compresor de HPCA en la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire será consumido normalmente excesivamente. Esto afecta la cantidad clasificada del HPCA requerido para recommenzar el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Para suplir la cantidad del HPCA excesivamente consumido cuando el vehículo equipado del motor del viento-aire se decelera, se frena, se para o se recommienza con frecuencia, y asegurar la cantidad clasificada del HPCA requerido para recommenzar el motor del viento-aire, la actual invención proporciona una desaceleración del motor del viento-aire y un dispositivo que presuriza del freno que recicle la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se mueve a una velocidad cuando se decelera y se frena con frecuencia, y transforme la energía de la inercia en la energía cinética de HPCA de ser reutilizado.

[00024] El esquema técnico se observa como lo siguiente. Un pedal de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se camina abajo al cambio de una posición del recorrido libre de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire a una posición del recorrido de la desaceleración y de la presurización de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. Una bomba principal hidráulica de la desaceleración y del

22

dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire comienza a trabajar, y funciona en una bomba de trabajo hidráulica de un disco conducido embrague de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. Esto empuja el disco conducido embrague de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire a la cosechadora con un embrague que conduce el disco de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del motor del viento-aire, tal del freno que la energía de la inercia del vehículo de motor equipada del motor del viento-aire al ser decelerado es hecha salir por un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. Entonces el compresor de aire de la alto-carga conectado con la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del comienzo del motor del viento-aire para generar la regeneración HPCA, a la cual se suple y se almacena en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire. Cuando la presión en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, una válvula de suministro de aire automática del ultra-HPCA que despresuriza del motor del viento-aire se abre automáticamente para suplir el HPCA al tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, para suplir la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar con frecuencia el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Así, la cantidad del HPCA excesivo requirió cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se decelera con frecuencia, frenados, parados y recomenzados los equilibrios con la cantidad de la regeneración HPCA generada por la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Esto asegura la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire según requisitos técnicos, y asegura el motor del viento-aire que se comenzará y acelerado normalmente a generar la salida de energía.

[00025] 7. La relación de la conexión de los componentes de los varios sistemas del motor del viento-aire y el proceso de trabajo de eso están como lo siguiente. La entrada direccional del tronco instalada en la caja de los impulsores del motor del viento-aire está instalada en el frente del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire en una posición donde está la más grande la resistencia del viento. El tanque del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está conectado con el tanque de HPCA del motor del viento-aire con la válvula de suministro de aire automática del ultra-HPCA

que despresuriza del motor del viento-aire. El tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está conectado con el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire respectivamente. El regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire está conectado con el distribuidor. El regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire está conectado con el regulador de la distribución. El regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire está conectado con el distribuidor. El regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, la distribuidor, la pipa del aire-jet, la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet instalados en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire están conectados secuencialmente. Los engranajes impulsores conectados con y fijados por los ejes del impulsor del dispositivo neumático de alta presión están conectados con los engranajes impulsores de la alimentación principal de los ejes de alta presión del impulsor del motor del viento-aire. El regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, el regulador de la distribución, la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet, y la pluralidad de sistemas de inyectores del aire-jet dispuestos en paralelo en la caja de los impulsores del motor del viento-aire están conectados secuencialmente. El regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, la distribuidor, la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet, y la pluralidad de sistemas de inyectores del aire-jet dispuesto en paralelo en la caja de los impulsores del motor del viento-aire están conectados secuencialmente. La unidad central de proceso para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire se gira, tales que el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está echado en chorro del regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, de la distribuidor, y de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet. Esto comienza la operación de los impulsores del motor del viento-aire, tal que el motor del viento-aire está encendido y funciona para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo. El engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo está conectado con el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire. Esto comienza los ejes

27

de levas y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire para funcionar. Mientras tanto, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire se giran. Conectando el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, el regulador de la distribución, y la pluralidad de sistemas de las pipas del aire-jet del motor del viento-aire, y de conectar el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, el regulador de la distribución, y la pluralidad de sistemas de pipas direccionales del aire-jet arreglaron en paralelo direccional en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, los impulsores del motor del viento-aire se conducen para ser acelerados para funcionar para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho del motor del viento-aire. El compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente comenzados del motor del viento-aire está conectado, y la fuerza del viento y la resistencia del viento generada, cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se está moviendo a una velocidad, entran del borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire conectado con la caja de los impulsores del motor del viento-aire e instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y del paso a través del borde interno de la entrada direccional del tronco que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco, tales que la circulación de aire de la resistencia del viento conduce los impulsores del motor del viento-aire para funcionar para generar energía. La energía se hace salir de la caja de engranajes de la alimentación principal y el eje de transmisión del motor del viento-aire, la caja de engranajes central de la alimentación principal está conectada con un puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. El puente de la impulsión entonces está conectado con un semi eje del puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, para transmitir la energía a los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Entonces, el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire necesita ser decelerado, los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire antes de que se decelere a través del mecanismo interno de la transmisión del

engranaje del disco de freno del freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire, y la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire antes de su desaceleración es hecha salir por la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. La desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire están conectados con el compresor del ultra-HPCA, para encender el compresor del ultra-HPCA para funcionar para generar la regeneración HPCA. La regeneración HPCA es transmitida por la pipa de HPCA conectada con el compresor del ultra-HPCA y la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se almacenará en el tanque del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que el HPCA está reciclado cuando se enciende y se acelera el motor del viento-aire. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se enciende y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del tanque del aire de sistema de fuente. En este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de compresores de aire encendidos por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía. Cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión de aire clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, los motores eléctricos pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire, para suplir el HPCA para el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire, para ser utilizado en el comienzo y la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire y del motor del viento-aire. El proceso de trabajo está como lo siguiente. El

compresor de aire es encendido por los ejes de transmisión de los motores eléctricos para generar la regeneración HPCA, que pasa a través de una pipa de la transmisión del aire del compresor de aire conectado con el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tales que la regeneración HPCA entra en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire y almacenado en esto. Así, la presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos para comenzar, acelera y acelera continuamente el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se obtiene, y el HPCA se proporciona al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, para acelerar el motor del viento-aire. El HPCA también se utiliza para permitir al motor del viento-aire funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se acelerarán y del funcionamiento normalmente.

[00026] Los materiales de los componentes del motor del viento-aire de la actual invención incluyen los materiales convencionales tales como plásticos de las aleaciones de aluminio, del aluminio, del cobre, del acero, del hierro, inoxidable y rígidos.

[00027] La actual invención tiene las ventajas siguientes:

[00028] 1. El motor del viento-aire es acelerado por el sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA. Cuando el motor del viento-aire se acelera para generar energía, porque el motor es acelerado por el sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA que ahorra con eficacia el HPCA y genera con eficacia las fuerzas del jet de la explosión de HPCA, el tiempo del aire-jet se acorta perceptiblemente, y la cantidad del HPCA almacenado en el tanque del aire del sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire y de la cantidad del HPCA generado por el compresor continuamente de funcionamiento de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire del dual-impulsor se ahorra perceptiblemente. Por lo tanto, la presión de aire del almacenaje de HPCA sigue siendo alta, que resuelve los requisitos en la cantidad del HPCA para generar altas fuerzas del jet de la explosión del aire cuando el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire se comienza, porque siendo convertido a mayor energía cinética mecánica para asegurarse de que el motor del viento-aire está encendido y acelerado normalmente para generar energía. Mientras tanto, la

energía generó cuando se acelera el motor del viento-aire se hace salir para comenzar el trabajo continuo del compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, para reciclar la regeneración HPCA. Así, el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire funciona continuamente, y la cantidad de la regeneración reciclada HPCA es mayor que la cantidad del HPCA requerido cuando el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire funciona. Esto asegura la cantidad del HPCA requerido cuando el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire se aceleran para permitir al motor del viento-aire ser acelerado para generar energía. De tal modo, se asegura que el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire puede moverse sobre una distancia durante mucho tiempo en un de poca velocidad o con frecuencia ser decelerado, ser holgado y re-ser acelerado, y el motor del viento-aire funciona continuamente normalmente para generar salida de energía para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento continuamente cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire cuando el vehículo de motor se mueve a una velocidad reduce, o cuando no se convierte ninguna fuerza del viento o resistencia del viento a la fuerza impulsora de la circulación de aire para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire para funcionar para generar energía pues el vehículo no se mueve.

[00029] 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 levas en los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador automático de la distribución de la explosión y del aire-jet del intervalo abren las válvulas durante la operación del regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, la actual invención agrega resbalar bolas y resbalar el paso del aceite de lubricación de la bola en las cabezas del vástago de válvula. Esto reduce grandemente la resistencia friccional entre las cabezas del vástago de válvula y los centros muertos superiores de las levas cuando los ejes de levas y las levas funcionan para abrir las válvulas, y aumenta la velocidad de funcionamiento del motor del viento-aire para generar la energía óptima. Para permitir a las levas cerrar las válvulas inmediatamente después de mover a los centros muertos superiores y de abrir las válvulas, para ahorrar el HPCA y generar la fuerza más de gran alcance del air-jet de la

explosión, además de las levas sincronizadas o distribucionales para abrir las válvulas de los ejes de levas y de los sistemas de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, la actual invención incluya más lejos un diseño de levas cóncavas especial-formadas en la parte posterior de los centros muertos superiores a donde las levas se mueven adelante. Así, las levas cóncavas especial-formadas levantan las cabezas del vástago de válvula al moverse a los centros muertos superiores. Después de que se abran las válvulas, las levas cóncavas especial-formadas continúan moviéndose a las posiciones cóncavas de las levas cóncavas especial-formadas. Las cabezas del vástago de válvula caen abajo a las posiciones cóncavas de las levas cóncavas especial-formadas cuando las levas están en los centros muertos superiores, tales que las válvulas están cerradas inmediatamente. Así, los objetivos de ahorrar el HPCA y de generar la fuerza más de gran alcance del aire-jet de la explosión para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire para funcionar se alcanzan.

[00030] 3. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire es decelerado por la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, la energía de la inercia del vehículo de motor equipó del motor del viento-aire antes de que se decelere y frenado se transforma a una función que presuriza a través de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Esto genera la regeneración HPCA para el almacenaje y reciclar, tales que el motor del viento-aire está acelerado continuamente para funcionar para alcanzar el funcionamiento óptimo de la energía.

[00031] 4. La actual invención convierte directamente sobre el 70% de la resistencia del viento generada cuando un vehículo de motor se está moviendo a una velocidad a la energía cinética mecánica, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento, que reduce perceptiblemente la energía requerida acelera el vehículo de motor que se mueve a una velocidad. El comienzo y la aceleración tempranos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se alcanza con el ultra-HPCA almacenado, HPCA, y el HPCA generado por el compresor de aire encendido por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía, para realizar el comienzo y la aceleración tempranos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire.

[00032] La actual invención es aplicable permitir al motor del viento-aire ser encendido normalmente, ser acelerado, y ser acelerado continuamente para generar energía sin la restricción por las condiciones del viento.

Descripción de dibujos

Fig. 1 es una vista esquemática del motor vertical del viento-aire;

Fig. 2 es una vista esquemática del motor vertical del viento-aire y de una caja de engranajes de la salida de la alimentación principal;

Fig. 3 es una vista esquemática del sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire y del sistema de control para el comienzo y aceleración del motor del viento-aire y del sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA;

Fig. 4 es una vista esquemática de los ejes de levas y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire;

Fig. 5 es una vista esquemática del motor del viento-aire;

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

Fig. 7 es una vista esquemática del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire;

Fig. 8 es una vista esquemática de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire;

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

Fig. 10 es una vista esquemática de la salida de energía y del sistema de la transmisión del motor del viento-aire;

Fig. 11 es una vista esquemática del motor horizontal del viento-aire y de una caja de engranajes de la salida de la alimentación principal;

Fig. 12 es una vista lateral del motor horizontal del viento-aire;

Fig. 13 es una vista esquemática de la posición del motor horizontal del viento-aire instalado en el frente de un vehículo de motor equipado del motor del viento-aire y de la relación de la

conexión entre el motor del viento-aire y las varias estructuras del sistema del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire y el principio de trabajo de eso;

Las figs. 14, 15, y 16 son vistas esquemáticas del dispositivo neumático de alta presión del comienzo de HPCA y de la aceleración del motor del viento-aire;

Fig. 17 es una vista estructural esquemática del dispositivo neumático de alta presión del comienzo de HPCA y de la aceleración del motor del viento-aire;

Las figs. 18 y 19 son visiones esquemáticas que demuestran el principio de trabajo del dispositivo neumático de alta presión del comienzo de HPCA y de la aceleración del motor del viento-aire; y

Fig. 20 es una vista estructural esquemática de las levas cóncavas especial-formadas del eje de levas del regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire.

Descripción de ejecución

[00033] La actual invención se describe en más descarrilamiento referente a los dibujos de acompañamiento y ejecuciones.

[00034] En los dibujos, el motor del viento-aire incluye los mecanismos y los sistemas siguientes. El motor 20 del viento-aire incluye los bordes externos 29 de las entradas direccionales del tronco instaladas en una caja de impulsores del motor del viento-aire, los bordes internos 30 de las entradas direccionales del tronco, los compartimientos 28 del impulsor, los impulsores 57 y 58, las ruedas volantes 14, un embrague automático 56 del impulsor entre un impulsor de la resistencia del viento y un eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA, un engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, un engranaje cónico principal 15 de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, una caja de engranajes central de la salida de la alimentación principal 32, y los salidas de aire 31; un sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire, incluyendo un tanque 1 de HPCA, un tanque 72 del ultra-HPCA, un compresor 17 de HPCA, un compresor 41 del ultra-HPCA, y un engranaje cónico 16 para transmitir el compresor de HPCA; un sistema del aire-jet para el comienzo y la aceleración del motor del viento-aire, incluyendo un dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración 69, un regulador de HPCA para el comienzo 81, una distribuidor 80 de HPCA, una pluralidad de sistemas del aire-jet instala tubos 78 conectados con la distribuidor, una pluralidad de sistemas del aire-jet direccional equipa con inyector 79 conectados con la distribuidor, regulador para el comienzo 2, una distribuidor 3, una pluralidad de HPCA de sistemas de las pipas 4 del aire-jet conectadas

con la distribuidor, una pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales 5 del aire-jet en la comunicación con la distribuidor, regulador para la aceleración intermitente automática 10, un regulador 11, una pluralidad del jet de la explosión de HPCA de la distribución de los sistemas del aire-jet instalan tubos 12 conectados con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas del aire-jet direccional equipan con inyector 13 en la comunicación con el regulador de la distribución, un engranaje cónico 8 para transmitir el regulador de la distribución, ejes de levas y la válvula de la leva fijó 9 conectados con el regulador de la distribución, una pipa de jet de HPCA 82 conectada con el regulador para el comienzo, una pipa de jet central de HPCA 26 conectada con el regulador para el comienzo, y una pipa de jet central de HPCA 27 conectada con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA; una desaceleración y un sistema que presurizaba del freno del motor del viento-aire, incluyendo una desaceleración y un dispositivo que presurizaba 42 del freno, un mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco de freno de un freno de la desaceleración y del dispositivo que presurizaba del freno, y de un compresor de aire de la alto-carga 41 transmitieron por la desaceleración y el dispositivo que presurizaba del freno. El motor del viento-aire se puede instalar verticalmente u horizontalmente.

[00035] En las figs. 1, 2, 9, o figs. 11, 12, y 13, el motor 20 del viento-aire de la actual invención es un motor instalado en los vehículos grandes, medios o tamaño pequeño del cargo o de pasajero que tienen volantes de manejo, trenes del ferrocarril, trenes de metro que se mueven en tierra, vehículo marino de recorrido, aero-vehículo del recorrido de espacio y el resto de los vehículos de motor que se mueven a una velocidad. El motor del viento-aire no es restringido por el clima natural, ambiente y condiciones, y utiliza el HPCA almacenado en la regeneración de HPCA, almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire que se puede controlar libremente para alcanzar uno mismo-empieza del motor del viento-aire a de potencia de salida que conduzca el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire a una velocidad. La fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad entran de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja 53 de los impulsores del motor del viento-aire, para conducir los impulsores 57 y 58 del motor del viento-aire para rotar para obtener la energía cinética mecánica. La energía cinética mecánica y la energía de la inercia encontradas cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire es conducido por el motor del viento-aire al movimiento a una velocidad se hacen salir, para comenzar el compresor 17 de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el

32

sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar continuamente, para generar la regeneración HPCA, 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 encontrada cuando el vehículo que se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado y la regeneración HPCA se reciclan y se utilizan como la fuente de energía, el HPCA almacenado se utiliza para comenzar la aceleración del motor del viento-aire a de potencia de salida. Esto conduce el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, de modo que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontraran cuando el vehículo que se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado entra de los bordes externos 29 de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja 53 de los impulsores del motor del viento-aire, y pasen a través de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja 53 de los impulsores del motor del viento-aire en una velocidad. El borde externo 29 de la entrada direccional del tronco es preferiblemente 3. 6 veces más grande que el borde interno 30 de la entrada direccional del tronco. Así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire de HPCA en los bordes internos 30 de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja 53 de los impulsores del motor del viento-aire y en los compartimientos 28 del impulsor, y conducen los impulsores 57 y 58 del motor del viento-aire para rotar en una velocidad, y la circulación de aire de HPCA entonces sale de los salidas de aire 31 de los compartimientos del impulsor para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad. Mientras tanto, la energía de la inercia generó cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire a una velocidad y a la energía generó cuando el motor 20 del viento-aire es acelerado por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración 69, el regulador para la aceleración intermitente automática 10 del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración 81 de HPCA se hacen salir al mismo tiempo. Esto comienza la operación del compresor 17 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, y genera la regeneración HPCA continuamente, que se almacena en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, y se provee al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración 69 de HPCA del motor del viento-aire, al sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y al regulador para la aceleración 2 de HPCA del motor del viento-aire que

freno del motor del viento-aire, de una bomba principal hidráulica 36 de la desaceleración y del

dispositivo que presuriza del freno del comienzo del motor del viento-aire para trabajar, y de funciones en una bomba de trabajo hidráulica conducida embrague 37 del disco de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. La bomba de trabajo hidráulica conducida embrague 37 del disco comienza a empujar un disco conducido embrague 38 de la desaceleración y a frenar el dispositivo que presuriza del motor del viento-aire para combinar con un embrague que conduce el disco 39 de la desaceleración y para frenar el dispositivo que presuriza del motor del viento-aire, de modo que la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al ser decelerado sea hecha salir por un mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco de freno de un freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. Esto enciende el compresor de aire de la alto-carga 41 conectado con la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire para trabajar para generar el ultra-HPCA de la regeneración, a el cual se suple y se almacena en el tanque 72 del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire. Cuando la presión en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión clasificada requerida por el motor del viento-aire, la válvula de suministro de aire automática del ultra-HPCA que despresuriza 73 del motor del viento-aire se abre automáticamente para suplir el HPCA al tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, para suplir la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar con frecuencia el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire con frecuencia. Así, la cantidad del HPCA excesivo requirió cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se decelera con frecuencia, frenados, parados y recomenzados los equilibrios con la cantidad de la regeneración HPCA generada por la desaceleración y el dispositivo que presuriza 42 del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, para asegurar la cantidad clasificada del HPCA requerido para recomenzar el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire según requisitos técnicos, y asegura el motor del viento-aire que se comenzará y acelerado a funcionar normalmente para generar la salida de energía.

[00048] En Fig. 9, 10 y 13, la entrada direccional del tronco dispuesta en la caja de los impulsores del motor del viento-aire está instalada en el frente del vehículo de motor 44 equipado del motor del viento-aire en una posición 45 donde está la más grande la resistencia del viento. El tanque 72 del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está conectado con el tanque 1 de HPCA del motor

del viento-aire con la válvula de suministro de aire automática del ultra-HPCA que despresuriza 73 del motor del viento-aire. El tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está conectado con el regulador para el comienzo 81 de HPCA del motor del viento-aire, el regulador para la aceleración intermitente automática 10 del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y el regulador para la aceleración 2 de HPCA del motor del viento-aire. La distribuidor 80 del regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, el regulador 11 de la distribución del regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y la distribuidor 3 del regulador para la aceleración de HPCA están conectados. La distribuidor 80 del regulador para el comienzo de HPCA está conectada con la pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales 64 del aire-jet dispuestos en la caja 68 de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión 69 para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire a través de la pipa 78 del aire-jet; los engranajes impulsores 61 conectados con y fijados por los ejes 63 del impulsor del dispositivo neumático de alta presión están conectados con los engranajes impulsores 71 de la alimentación principal del eje de alta presión del impulsor del motor del viento-aire; el HPCA pasa a través del regulador conectado 11 de la distribución y del regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, pasa con una pluralidad de sistemas de los inyectores conectados 12 del aire-jet conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y pasa con la pluralidad de los inyectores direccionales 13 del aire-jet dispuestos en la caja 53 de los impulsores, incluyendo una pluralidad de sistemas del aire-jet direccional equipa con inyector 59 dispuestos en paralelo, y conectados con el regulador 11 de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire; la pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales 4 del aire-jet está conectada con la distribuidor y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, y la pluralidad de sistemas del aire-jet direccional equipa con inyector 5, incluyendo una pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales 50 del aire-jet dispuestos en el paralelo, dispuesto en la caja 53 de los impulsores está conectado con la distribuidor y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire; entonces, el motor 20 del viento-aire se enciende para generar energía. La energía se hace salir del engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo al engranaje cónico 8 para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para la del viento-aire. Cuando el vehículo de motor 44 equipó del motor del viento-aire necesita ser

decelerado, los neumáticos 48 del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire antes de él se deceleran a través del mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire. La energía de la inercia del vehículo de motor 44 equipado del motor del viento-aire antes de que se decelere sea hecha salir por la desaceleración y el dispositivo que presuriza 42 del freno del motor del viento-aire para encender el compresor de aire del ultra-HPCA 41 conectado con la desaceleración y para frenar el dispositivo que presuriza del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, para generar la regeneración HPCA, que los pasos con el HPCA instalan tubos 43 del compresor de aire de la alto-carga 41 conectado con la desaceleración y frena el dispositivo que presuriza del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, y se transmite a y se almacena en el tanque 72 del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que se recicla el HPCA cuando se enciende y se acelera el motor 20 del viento-aire. Cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se enciende y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor 17 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente tanque del aire. En este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire. Por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de los compresores de aire 51 encendidos por los motores eléctricos 49 baterías secundarias que usan como la fuente de energía. Las baterías secundarias 76 están conectadas con los motores eléctricos 49 a través de un interruptor 74 de la fuente de energía y de un alambre conductor 75. Cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión clasificada requerida para comenzar y acelera el motor 20 del viento-aire, los motores eléctricos 49 pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire

51, para suplir el HPCA para el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire. La relación de funcionamiento del más de un sistema de los compresores de aire 51 encendidos por los motores eléctricos 49 que usan las segundas baterías 76 como la fuente de energía está como lo siguiente. El compresor de aire 51 es encendido por los ejes de transmisión 50 de los motores eléctricos para generar la regeneración HPCA, y conectado con el tanque 1 de HPCA del sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire con una pipa 52 de la transmisión del aire del compresor de aire, de tal que la regeneración HPCA entra en el tanque 1 de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire y almacenado en esto. Así, la cantidad clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos para comenzar, acelera y acelera continuamente el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se obtiene, y el HPCA se proporciona al dispositivo neumático de alta presión 69 para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática 10 del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración 2 de HPCA del motor del viento-aire para la aceleración del motor 20 del viento-aire. El HPCA también se utiliza para permitir al motor 20 del viento-aire funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor 44 equipado del motor del viento-aire que se acelerarán y del funcionamiento normalmente.

Demandas

1. Un motor del viento-aire, abarcando los bordes externos de las entradas direccionales del tronco instaladas en una caja de impulsores del motor del viento-aire, los bordes internos de las entradas direccionales del tronco, los compartimientos del impulsor, los impulsores, las ruedas volantes del impulsor, un embrague unidireccional automático de la transmisión entre el eje del impulsor del impulsor de la resistencia del viento y de la circulación de aire de HPCA, un engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, un engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, una caja de engranajes central de la salida de la alimentación principal, y los salidas de aire; una regeneración de HPCA, un almacenaje y un sistema de fuente del motor del viento-aire, abarcando un tanque de HPCA, un tanque del ultra-HPCA, un compresor de HPCA, un compresor del ultra-HPCA, y un engranaje cónico para transmitir el compresor de HPCA; un sistema del aire-jet para el comienzo y la aceleración del motor del viento-aire, abarcando un dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire, un regulador para el comienzo de HPCA, una distribuidor, una pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con la distribuidor, una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet conectados con la distribuidor, unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con el regulador de la distribución, una pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet conectó con el regulador de la distribución, un engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución, ejes de levas y un sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución, una pipa de jet central de HPCA conectó con el regulador para el comienzo, una pipa de jet central de HPCA conectada con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y una pipa de jet de HPCA conectada con el regulador para la aceleración; una desaceleración y un sistema que presurizaba del freno del motor del viento-aire, abarcando una desaceleración y un dispositivo que presurizaba del freno, un mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno de la desaceleración y del dispositivo que presurizaba del freno, y un compresor del ultra-HPCA conectaron con la desaceleración y el dispositivo que presurizaba del freno; el motor del viento-aire se puede instalar verticalmente u horizontalmente, en donde el motor del viento-aire de la actual invención es un motor instalado en los vehículos grandes, medios o tamaño pequeño del cargo o de pasajero que tienen volantes de manejo, trenes del ferrocarril, los trenes de metro que se mueven en tierra, vehículo marino

de recorrido, aero-vehículo del recorrido de espacio y el resto de los vehículos de motor que se mueven a una velocidad; el motor del viento-aire no es restringido por condiciones naturales del tiempo, ambientales y del viento; utiliza el HPCA que puede ser controlado libremente y almacenado en la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para alcanzar uno mismo-empiezan del motor del viento-aire a de potencia de salida; la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generada, cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad, entran de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en el caso de los impulsores del motor del viento-aire, que impulsan a impulsores del motor del viento-aire para funcionar y para obtener la energía cinética mecánica, y hacer salir la energía cinética mecánica; la energía de la inercia encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire es conducido por el motor del viento-aire al movimiento en el comienzo de una velocidad el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire de trabajar continuamente, de tal modo generando la regeneración HPCA que se almacenará, y convirtiendo el HPCA en la energía cinética mecánica; cuando la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por el vehículo móvil después de uno mismo-ser empezado y de la regeneración HPCA se recicla y se utiliza como la alimentación principal, el HPCA almacenado se utiliza para encender el motor del viento-aire que se acelerará a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontrada por el vehículo móvil después de uno mismo-ser empezado entran del borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través del borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire, que es 1-30 veces más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco, en una velocidad; así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generan la circulación de aire de la resistencia del viento de HPCA en el borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire y en los compartimientos del impulsor; la circulación de aire de alta presión de la resistencia del viento impulsa a impulsores del motor del viento-aire para rotar en una velocidad y las salidas de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor, para generar y de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad; mientras tanto, la energía de la inercia encontró cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire a una velocidad y a la energía generó cuando el motor del viento-aire es

acelerado para funcionar por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA se hacen salir al mismo tiempo, para comenzar el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, y generan la regeneración HPCA continuamente, que se almacena en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, porque siendo proveído al dispositivo neumático de alta presión para HPCA comienzo y aceleración del motor del viento-aire, el sistema de control para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire que se reciclará para la re-aceleración; así, los impulsores del motor del viento-aire se pueden acelerar para funcionar continuamente para generar la energía, que conduce el motor del viento-aire del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que tiene función de la operación normal y capaz libremente de controlar y de reciclar la fuerza del viento y la resistencia del viento cuando el vehículo se mueve a una velocidad después de uno mismo-ser empezado, y el reciclaje de la regeneración HPCA como la alimentación principal.

2. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde para hacer el motor del viento-aire que se comenzará y acelerado más rápidamente, y aumentar el esfuerzo de torsión de la salida del motor del viento-aire, la actual invención agrega un diseño del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire; el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración del motor del viento-aire abarca los impulsores neumáticos del dispositivo, los ejes del impulsor y los engranajes impulsores del eje del impulsor, y un embrague unidireccional automático de la transmisión entre el engranaje axial del impulsor y eje del impulsor del dispositivo neumático, una pipa de jet conectada con el dispositivo neumático de alta presión, los orificios del jet del aire, las ranuras del aire-jet y las ranuras del salida de aire, los salidas de aire dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión, y una placa del lacre y un tubo de aire del lacre dispuestos entre las láminas de los impulsores y la caja de los impulsores y capaces de rotar con los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y de resbalar con las paredes internas del caso del dispositivo neumático de alta presión; los engranajes impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire están conectados con los engranajes impulsores de la alimentación principal de los ejes del impulsor del motor del viento-aire; la ranura del aire-jet y la ranura del

del aire-jet se acorta perceptiblemente, que ahorra grandemente la cantidad del HPCA almacenado en el tanque del aire del sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA del motor del viento-aire y de la cantidad del HPCA generado por el compresor continuamente de funcionamiento de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire; así, sigue habiendo la cantidad del HPCA almacenado en una alta presión, para resolver el requisito en la cantidad del HPCA que se requiere cuando el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire se enciende y se acelera para funcionar y es capaz de generar fuerzas del jet de la explosión del colmo, para convertir en mayor energía cinética mecánica; de tal modo, se asegura que el motor del viento-aire está encendido y acelerado para generar energía normalmente; mientras tanto, la energía generó cuando se acelera el motor del viento-aire se hace salir para encender el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar continuamente, para reciclar la regeneración HPCA, tales que el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire funciona continuamente; la cantidad de la regeneración reciclada HPCA es mayor que la cantidad del HPCA consumido requerido por el trabajo de la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y aceleración de HPCA, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire; así, la cantidad del HPCA requirió cuando el motor del viento-aire es acelerado por el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA está garantizada, y el motor del viento-aire se acelera para generar energía; la actual invención se asegura de que el motor del viento-aire funcione continuamente normalmente para generar salida de energía para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento continuamente cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve sobre una distancia durante mucho tiempo 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 encontradas por la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire cuando el vehículo de motor funciona en una velocidad reduce, o cuando los impulsores no se impulsan para funcionar para generar la energía debido al vehículo no se

mueve para generar la fuerza del viento o resistencia del viento y convertirlo en fuerzas impulsoras de la circulación de aire; el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire se utiliza para girar el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire dispuesto en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del tanque del aire de sistema de fuente del motor del viento-aire está echado en chorro y pasa a través de la distribuidor conectada con el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, el regulador de la distribución conectó con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y la distribuidor conectada con el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire respectivamente, para distribuir el HPCA a la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA; entonces, la circulación de aire de HPCA se echa en chorro de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración de HPCA, para impulsar los impulsores que abarcan una pluralidad de sistemas de impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo y la aceleración, tal de HPCA que los impulsores del dispositivo neumático de alta presión están encendidos y acelerados para funcionar para generar energía; los engranajes impulsores del dispositivo neumático de alta presión conducen los engranajes impulsores de alta presión de la alimentación principal del eje del impulsor del motor del viento-aire, para conducir los impulsores del motor del viento-aire para funcionar; los inyectores direccionales del aire-jet abarcan una pluralidad de los sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, un diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ de un diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor; la energía entonces es hecha salir por el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo del motor del viento-aire; el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, para conducir los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador

de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire que se comenzará, y girar la unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire al mismo tiempo; después el HPCA se echa en chorro y se provee al regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire continúan trabajando; las levas de los ejes de levas y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire abren o cierran sincronizado una pluralidad de sistemas de las válvulas, tales que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada sincronizado para generar la circulación de aire intermitente automática sincronizada de la explosión HPCA; alternativamente, las levas de los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire abren o cierran una pluralidad de sistemas de válvulas en la distribución, tal que la pluralidad de sistemas de válvulas está abierta o cerrada en la distribución para generar la circulación de aire intermitente automática distribucional de la explosión HPCA; la circulación de aire de HPCA se distribuye a la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet conectadas con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, después la circulación de aire intermitente automática de la explosión HPCA echó en chorro de la pluralidad de inyectoros direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectado con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire impulsa los impulsores de alta presión del motor del viento-aire, abarcando una pluralidad de sistemas de impulsores, para ser acelerado para funcionar; los inyectoros direccionales del aire-jet abarcan una pluralidad de los sistemas de inyectoros direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, el diámetro de los orificios del jet de los inyectoros del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectoros del aire-jet y el eje del impulsor; el HPCA entonces se distribuye a la pluralidad de sistemas de las pipas 4 del aire-jet a través del regulador para la aceleración de HPCA y la distribuidor, y la circulación de aire de HPCA se echa en chorro de los sistemas de la pluralidad

de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, tal que las ruedas volantes de la pluralidad de sistemas de los impulsores del impulsor del motor del viento-aire están aceleradas para funcionar por consiguiente para generar las fuerzas de la inercia, haciendo el esfuerzo de torsión de gran alcance hecho salir motor del viento-aire; los inyectores direccionales del aire-jet abarcan una pluralidad de los sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en paralelo, el diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor; el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho del motor del viento-aire hace salir la energía, y el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho está conectado con y enciende el engranaje cónico para transmitir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, para comenzar el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar continuamente, de tal modo generando el HPCA, a el cual se suple y se almacena en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, obteniendo la cantidad clasificada del HPCA que el dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire requerido para comenzar la aceleración y la cantidad clasificada del HPCA que el sistema de control central para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire requiere para comenzar la aceleración, y de asegurarse de que el motor del viento-aire está acelerado continuamente para generar energía.

4. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se comienza y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque de HPCA del HPCA tanque del aire de sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente; en este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la

regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de compresores de aire encendidos por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía; cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión de aire clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, los motores eléctricos pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire, para suplir el HPCA para el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire, para ser utilizado en el comienzo y la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire y del motor del viento-aire; el proceso de trabajo está como lo siguiente; el compresor de aire es encendido por los ejes de transmisión de los motores eléctricos para generar la regeneración HPCA, que pasa a través de una pipa de la transmisión del aire del compresor de aire conectado con el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tales que la regeneración HPCA entra en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire y almacenado en esto; así, la presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos para comenzar, acelera y acelera continuamente el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se obtiene, y el HPCA se proporciona al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, para acelere el motor del viento-aire; el HPCA también se utiliza para permitir al motor del viento-aire funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se acelerarán y del funcionamiento normalmente.

5. El motor viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde el motor viento-aire 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-aire para realizar uno mismo-empieza del motor viento-aire 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-aire se mueve a cierta velocidad para entrar de las entradas de aire de

forma de tambor direccionales del motor viento-aire, de tal modo impulsando a los rotores impulsores del motor viento-aire 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-aire es conducido por el motor viento-aire 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-aire 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; el motor del viento-aire no es restringido por condiciones naturales del tiempo, ambientales y del viento; utiliza el HPCA que puede ser controlado libremente y almacenado en la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire para alcanzar uno mismo-empiezan del motor del viento-aire a de potencia de salida; la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento generada, cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad, entran de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire, que impulsan a impulsores del motor del viento-aire para funcionar y para obtener la energía cinética mecánica, y hacer salir la energía cinética mecánica; la energía de la inercia encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire es conducido por el motor del viento-aire al movimiento en el comienzo de una velocidad el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire de trabajar continuamente, de tal modo generando la regeneración HPCA que se almacenará, y convirtiendo el HPCA 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 la regeneración HPCA; Para asegurar la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontradas cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se está moviendo a una velocidad se amplifica y se convierte en fuerza de alta presión del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento, los actuales diseños que el borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire es 1-30 veces mayor que el borde interno de la entrada direccional del tronco, 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 del viento-aire se está moviendo a una velocidad entre del borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire, y pase a través del

borde interno de la entrada direccional del tronco que es 1-30 veces más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco 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 de HPCA para generar las fuerzas impulsoras de la circulación de aire más grande, que impulsa a impulsores del motor del viento-aire para funcionar en una velocidad para generar energía, tal que el HPCA almacenado está utilizado para encender el motor del viento-aire que se acelerará para funcionar para generar la salida de energía, que conduce el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; así, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento encontradas después de que uno mismo-se empieza el vehículo y los movimientos a una velocidad incorporan el borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del motor del viento-aire, y pasan a través de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire en una velocidad; el borde externo de la entrada direccional del tronco es 1-30 veces del borde interno de la entrada direccional del tronco, tales que la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento incorporan los compartimientos del impulsor del borde interno de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire, y generan la circulación de aire de HPCA en los compartimientos del impulsor para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire 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 empieza el vehículo y los funcionamientos a una 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.

6. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde Para hacer que la circulación de fuerza del viento y resistencia de viento encontrada cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad para entrar y para pasar a través de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire en una velocidad, y para incorporar los compartimientos del impulsor de los impulsores duales del motor del viento-aire, para aumentar el caudal de la fuerza del viento y de la circulación de aire de la resistencia del viento para generar la circulación de aire de HPCA, la actual invención incluya más lejos las salidas de aire dispuestos en el fondo de las cajas de los compartimientos del impulsor de los impulsores duales del motor vertical del viento-aire, o en los lados externos de cajas de los impulsores duales del motor horizontal del viento-aire.

7. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde para más rápido y más de gran alcance comienzo y funciona los impulsores del motor del viento-aire, un diseño de la partición de la rejilla se adopta con respecto a las láminas de los impulsores del motor del viento-aire de la actual invención, es decir, las láminas de los impulsores del motor del viento-aire se reparten en unidades mínimas de X de los compartimientos del impulsor, tales que la circulación de aire de HPCA echó en chorro de la pluralidad de sistemas de los inyectores direccionales del aire-jet del sistema del jet de HPCA del motor del viento-aire instalado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire está concentrada más en las unidades mínimas de X de los compartimientos del impulsor repartidos de las láminas y de las salidas de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor, para generar de la circulación de aire más de gran alcance y la mayoría concentrada de HPCA, e impulsar a los impulsores del motor del viento-aire que se acelerará y funcionar más rápidamente y más de gran alcance generar energía, los inyectores direccionales 5 del aire-jet abarcan una pluralidad de los sistemas de los inyectores direccionales 59 del aire-jet dispuestos en paralelo, un diámetro de los orificios del jet de los inyectores 59 del aire-jet es $1/20-3/4$ de un diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor.

8. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde en caso de que ése el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire mueva una distancia para un largo plazo en un de poca velocidad o se decelere, holgado y re-acelerado con frecuencia, y ése la fuerza del viento y la resistencia del viento encontrada por las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire cuando los funcionamientos del vehículo de motor a una velocidad reducen, o en caso de que esa fuerza del viento de no o resistencia del viento se convierte a la fuerza impulsora de la circulación de aire para impulsar a los impulsores del motor del viento-aire para funcionar para generar energía pues el vehículo no se mueve, para permitir el motor del viento-aire es conducido totalmente por El impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire con el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración del motor HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del viento-aire, cuando el funcionamiento de los impulsores de la circulación de aire de HPCA, a través de un embrague automático del impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales y el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA, el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales se puede separar automáticamente del eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA, para reducir la resistencia cuando el impulsor de la circulación de aire de HPCA funciona, y hagan el impulsor

de la circulación de aire de HPCA funcionado más rápidamente, la actual invención abarca más lejos un embrague unidireccional automático de la transmisión del eje del impulsor del impulsor de la resistencia del viento y de la circulación de aire de HPCA; mientras tanto, para permitir el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire funciona para generar una energía más de gran alcance de la inercia, la actual invención fija una pluralidad de sistemas de las ruedas volantes del impulsor del motor del viento-aire en el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, para generar un esfuerzo de torsión más de gran alcance de la salida, que conduce el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire al movimiento a una velocidad; cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve a una velocidad para generar la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento, la fuerza del viento y la circulación de aire de la resistencia del viento entran de los bordes externos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través de los bordes internos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y de los compartimientos del impulsor en una velocidad, y después se descargan de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor para generar la circulación de aire de la resistencia HPCA del viento, la circulación de aire de la resistencia HPCA del viento impulsa las láminas de la resistencia del viento impulse los impulsores duales del motor del viento-aire, tal que cuando el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire funciona más rápidamente que el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire está combinado con el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales a través de un embrague automático del impulsor de la resistencia del viento y el eje del impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, tal de la resistencia que el impulsor de la resistencia del viento en los impulsores duales del motor del viento-aire y el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire funcionamiento sincronizado; así, el motor del viento-aire utiliza el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para impulsar al impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, tal que el motor del viento-aire funciona para generar la salida de energía, conduciendo el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire para moverse a una velocidad y de inercia; la fuerza del

viento y la circulación de aire generadas de la resistencia del viento entran de los bordes externos de las entradas direccionales del tronco del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, y pasan a través de los bordes internos de las entradas direccionales del tronco del motor del motor del viento-aire montado en la caja de los impulsores del motor del viento-aire en una velocidad para incorporar los compartimientos del impulsor, y después se descargan de los salidas de aire de los compartimientos del impulsor para generar la circulación de aire de la resistencia HPCA del viento, que impulsan sincronizado a impulsores duales del motor del viento-aire para funcionar para generar un esfuerzo de torsión más de gran alcance de la salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire a movimiento continuamente.

9. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde las ruedas volantes del impulsor del motor del viento-aire que abarca la pluralidad de sistemas de impulsores son fijas en el impulsor de la circulación de aire de HPCA en los impulsores duales del motor del viento-aire, para generar un esfuerzo de torsión más de gran alcance de la salida para conducir el vehículo de motor equipara del motor del viento-aire para moverse a una velocidad.

10. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde es importante obtener la alta presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos del aire-jet de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectados con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire; es también importante obtener la presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos del jet intermitente automático de la explosión de HPCA por la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire; para alcanzar éstos el propósito, la actual invención adopta el diseño que el diámetro de una pipa de jet central de HPCA conectada con la unidad central de proceso para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectados con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire; además, un diámetro de una pipa de jet central de HPCA conectada con la unidad central de proceso para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que el diámetro total de la pluralidad de sistemas de inyectores

direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire; por otra parte, un diámetro de la pipa de jet de HPCA conectó con la distribuidor y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire es varias veces mayor que la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet dispuestos en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y conectados con el regulador para la aceleración de HPCA y la distribuidor del motor del viento-aire; el diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor.

11. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde para hacer que aceleran los impulsores del motor del viento-aire direccional son encendidos y para funcionar para generar energía, la actual invención adopta un diseño que la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet está dispuesta en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión y conectada con la distribuidor y el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire; además, la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet se dispone en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y está conectada con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet se dispone en la caja de los impulsores del motor del viento-aire y está conectada con el regulador para la aceleración y la distribuidor del motor del viento-aire, tal de HPCA que la función direccional del aire-jet está alcanzada; el diámetro de los orificios del jet de los inyectores del aire-jet es $1/20-3/4$ del diámetro de la pipa de jet, y un ángulo de 15-85 grados se forma entre los inyectores del aire-jet y el eje del impulsor.

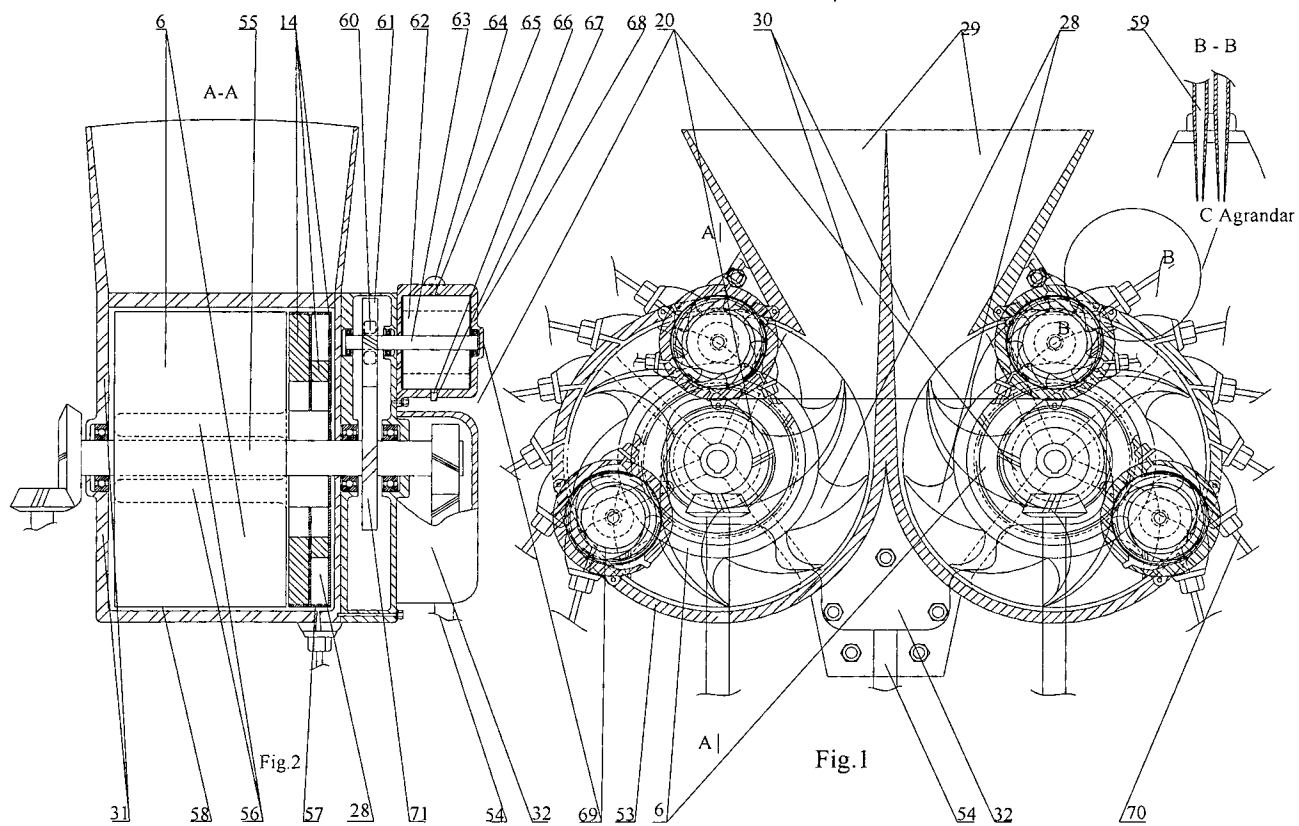
12. El motor del viento-aire como se exige en la demanda 1, en donde para superar o reducir la resistencia friccional entre los jefes de vástago de válvula de los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectó con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, y las levas de los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectaron con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire cuando las levas de los ejes de levas y del sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire

HPCA del motor del viento-aire está conectado con el regulador de la distribución; el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire está conectado con la distribuidor; el regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, la distribuidor, la pipa del aire-jet, la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet instalados en la caja de los impulsores del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire están conectados secuencialmente; los engranajes impulsores conectados con y fijados por los ejes del impulsor del dispositivo neumático de alta presión están conectados con los engranajes impulsores de la alimentación principal de los ejes de alta presión del impulsor del motor del viento-aire; el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, el regulador de la distribución, la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet, y la pluralidad de sistemas de inyectores del aire-jet dispuestos en paralelo en la caja de los impulsores del motor del viento-aire están conectados secuencialmente; el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, la distribuidor, la pluralidad de sistemas de pipas del aire-jet, y la pluralidad de sistemas de inyectores del aire-jet dispuestos en paralelo en la caja de los impulsores del motor del viento-aire están conectados secuencialmente; la unidad central de proceso para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire se gira, tales que el HPCA almacenado en el tanque del aire de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire está echado en chorro del regulador para el comienzo de HPCA del motor del viento-aire, de la distribuidor, y de la pluralidad de sistemas de inyectores direccionales del aire-jet; esto comienza la operación de los impulsores del motor del viento-aire, tal que el motor del viento-aire está encendido y funciona para generar energía; la energía se hace salir del engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo; el engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo está conectado con el engranaje cónico para transmitir el regulador de la distribución conectado con el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire; esto comienza los ejes de levas y el sistema de la válvula de la leva conectados con el regulador de la distribución y el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire para funcionar; mientras tanto, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire se giran; conectando el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, el regulador de la distribución, y la pluralidad de sistemas de las pipas del aire-jet del

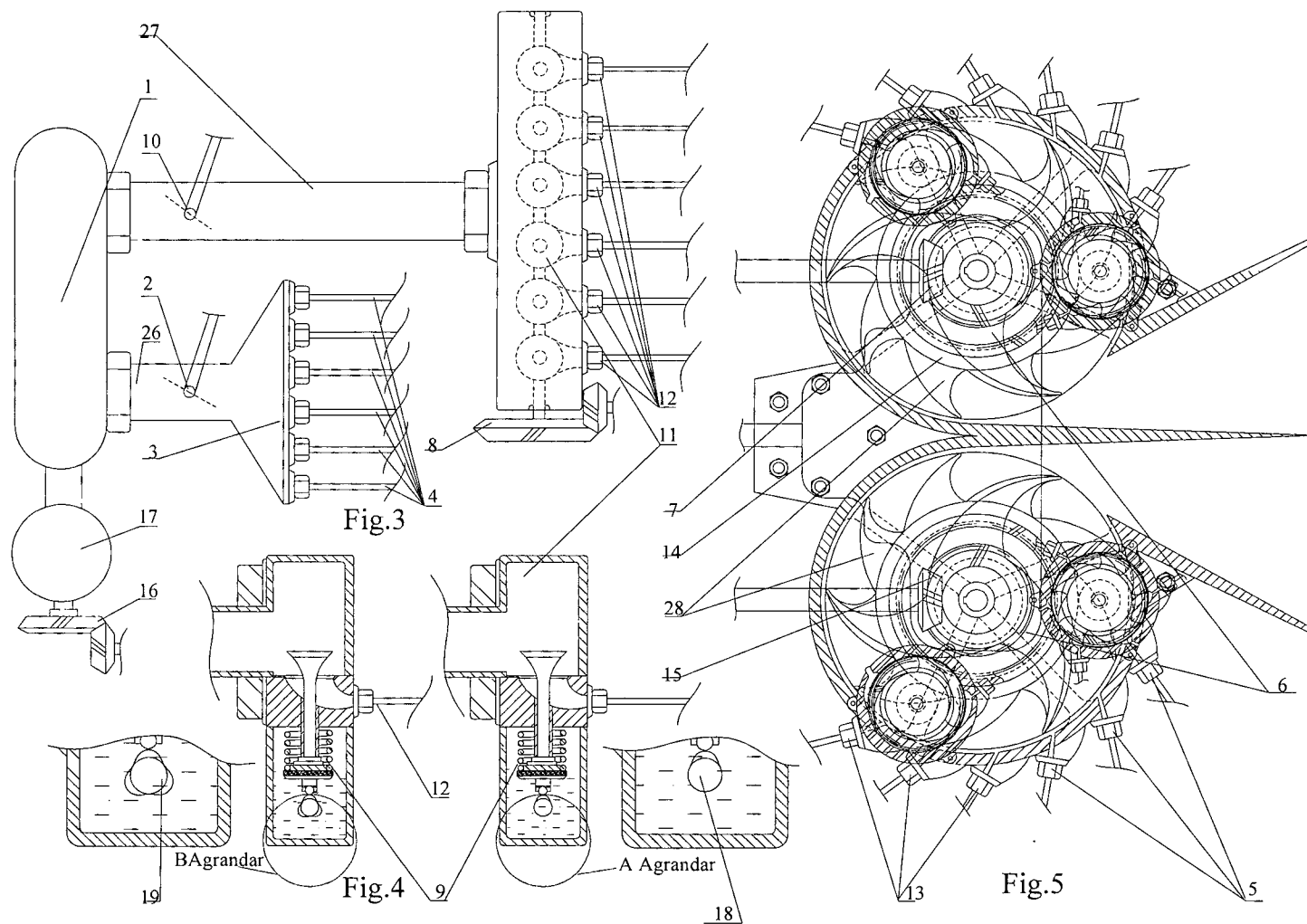
motor del viento-aire, y de conectar el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA del motor del viento-aire, el regulador de la distribución, y la pluralidad de sistemas de pipas direccionales del aire-jet arreglaron en paralelo direccional en la caja de los impulsores del motor del viento-aire, los impulsores del motor del viento-aire se conducen para ser acelerados para funcionar para generar energía; la energía se hace salir del engranaje cónico principal de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho del motor del viento-aire; el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente comenzados del motor del viento-aire está conectado, y la fuerza del viento y la resistencia del viento generada, cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se está moviendo a una velocidad, entran del borde externo de la entrada direccional del tronco del motor del viento-aire conectado con la caja de los impulsores del motor del viento-aire e instalado en el frente del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire en una posición donde está la más grande la resistencia del viento, y del paso a través del borde interno de la entrada direccional del tronco que es 1-30 mide el tiempo de más pequeño que el borde externo de la entrada direccional del tronco, tales que la circulación de aire de la resistencia del viento conduce los impulsores del motor del viento-aire para funcionar para generar energía; la energía se hace salir de la caja de engranajes de la alimentación principal y el eje de transmisión del motor del viento-aire, la caja de engranajes central de la alimentación principal está conectado con un puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; el puente de la impulsión entonces está conectado con un semi eje del puente de la impulsión del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire, para transmitir la energía a los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; entonces, el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se mueve; cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire necesita ser decelerado, los neumáticos del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se utilizan para transmitir la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire antes de que se decelere a través del mecanismo interno de la transmisión del engranaje del disco de freno del freno de la desaceleración y del dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire, y la energía de la inercia del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire antes de su desaceleración es hecha salir por la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del motor del viento-aire; la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire está conectada con el compresor del ultra-HPCA, para encender el compresor del ultra-HPCA para funcionar para generar la regeneración HPCA; la regeneración HPCA es

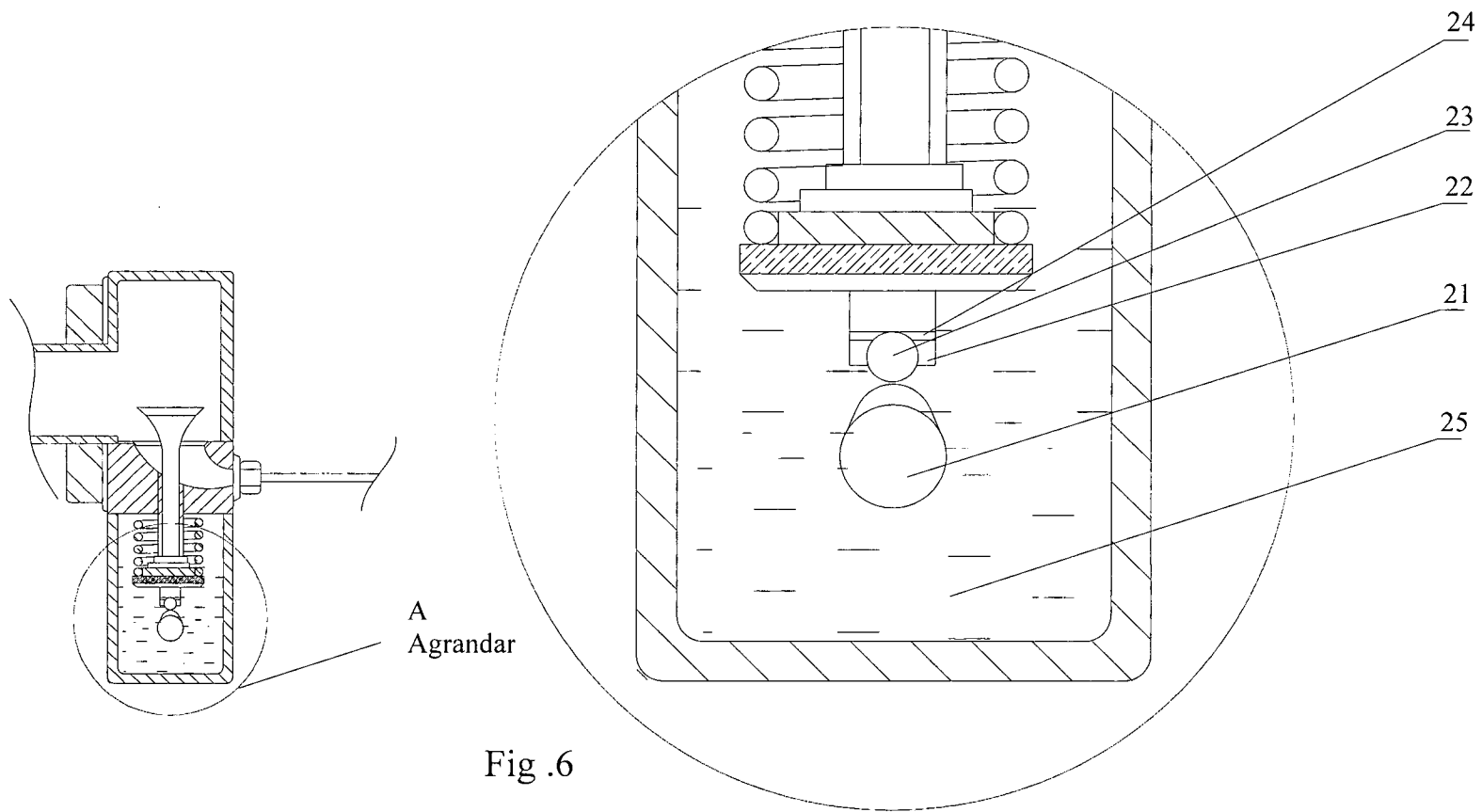
transmitida por la pipa de HPCA conectada con el compresor del ultra-HPCA y la desaceleración y el dispositivo que presuriza del freno del vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se almacenará en el tanque del ultra-HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tal que el HPCA está reciclado cuando se enciende y se acelera el motor del viento-aire; cuando el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire se enciende y se acelera o se mueve en los caminos anormales o malos, la fuerza de la inercia cuando el vehículo de motor equipado de los movimientos del motor del viento-aire reducirá, y la salida de energía de la inercia se reduce también, tales que la energía de la inercia del motor del viento-aire no apoya la operación normal del motor del viento-aire, es decir, el motor del viento-aire utiliza la salida de energía de la inercia para conducir el compresor de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire para trabajar, para reciclar la regeneración HPCA y almacenarla en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del tanque del aire de sistema de fuente; en este tiempo, el HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire es más bajos que la presión de aire clasificada requerida acelera el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire; por consiguiente, la actual invención agrega por lo menos un sistema de compresores de aire encendidos por los motores eléctricos usando las baterías secundarias como la fuente de energía; cuando la presión del HPCA almacenado en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire es más baja que la presión de aire clasificada requerida para comenzar y acelera el motor del viento-aire, los motores eléctricos pueden uno mismo-empiezan los compresores de aire, para suplir el HPCA para el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire, para ser utilizado en el comienzo y la aceleración del dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y la aceleración del motor del viento-aire y del motor del viento-aire; el proceso de trabajo está como lo siguiente; el compresor de aire es encendido por los ejes de transmisión de los motores eléctricos para generar la regeneración HPCA, que pasa a través de una pipa de la transmisión del aire del compresor de aire conectado con el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, del almacenaje y del sistema de fuente del motor del viento-aire, tales que la regeneración HPCA entra en el tanque de HPCA de la regeneración de HPCA, el almacenaje y el sistema de fuente del motor del viento-aire y almacenado en esto; así, la presión clasificada del HPCA que resuelve los requisitos técnicos para comenzar, acelera y acelera continuamente el vehículo de

motor equipado del motor del viento-aire se obtiene, y el HPCA se proporciona al dispositivo neumático de alta presión para el comienzo de HPCA y aceleración, el regulador para la aceleración intermitente automática del jet de la explosión de HPCA, y el regulador para la aceleración de HPCA del motor del viento-aire, para acelere el motor del viento-aire; el HPCA también se utiliza para permitir al motor del viento-aire funcionar a de potencia de salida, para conducir el vehículo de motor equipado del motor del viento-aire que se acelerarán y del funcionamiento normalmente.



(Amended according to Article 34 of PCT)





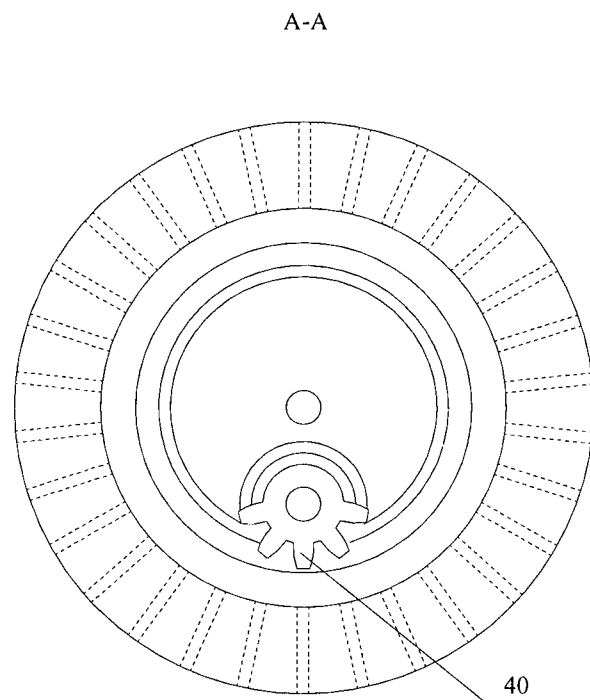


Fig. 7

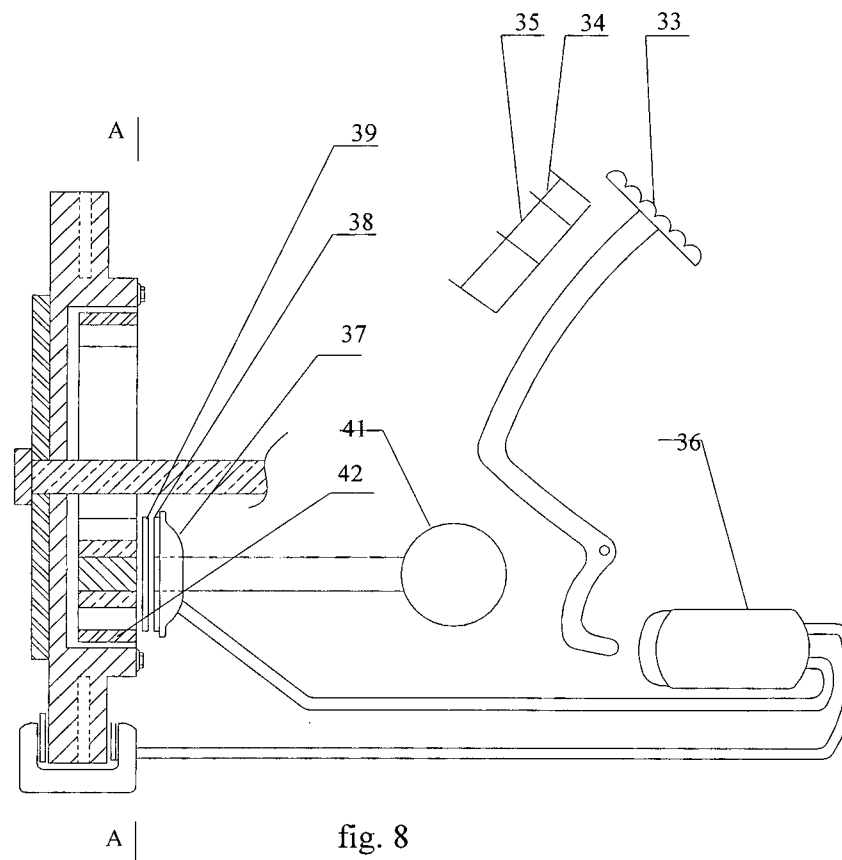
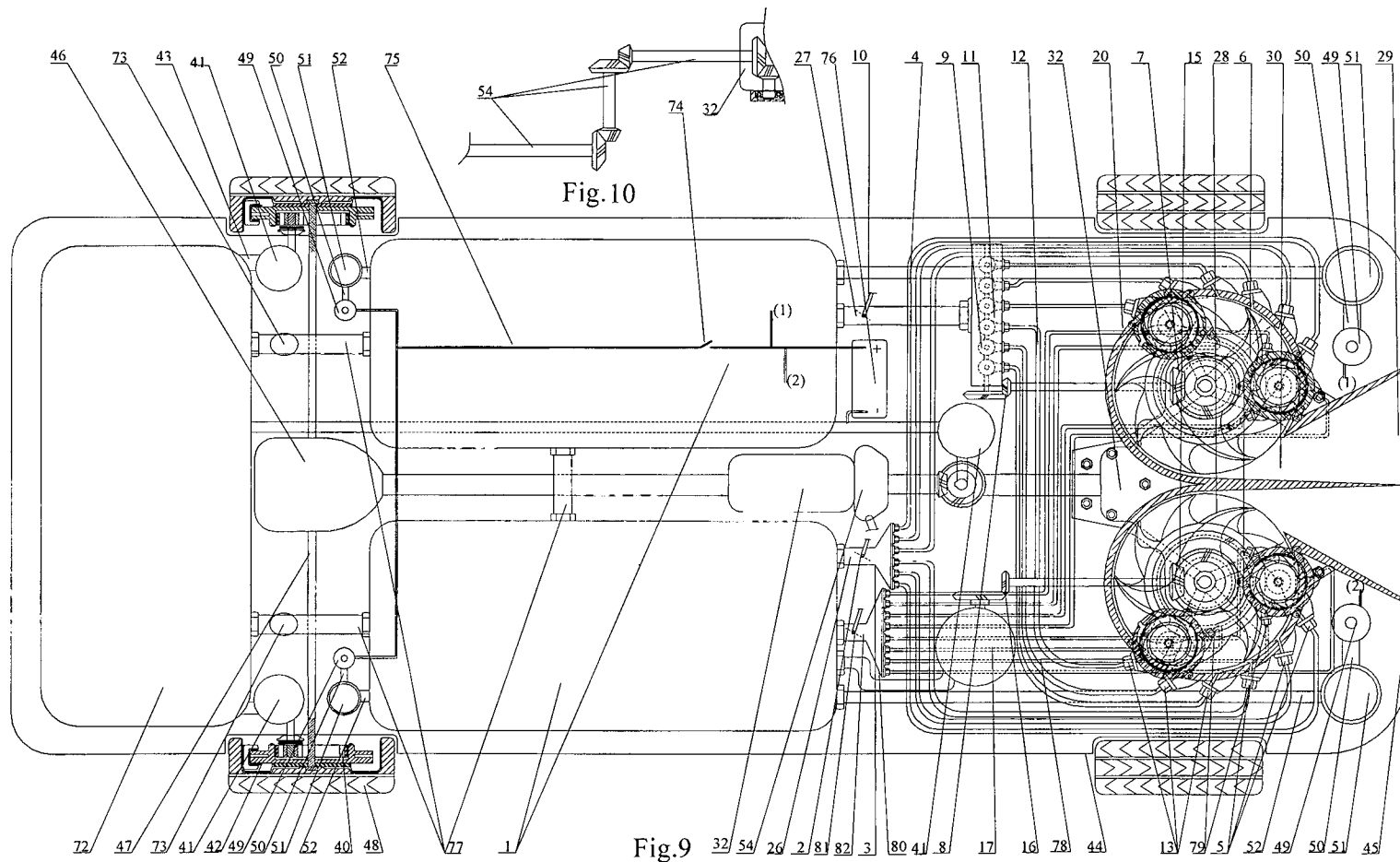
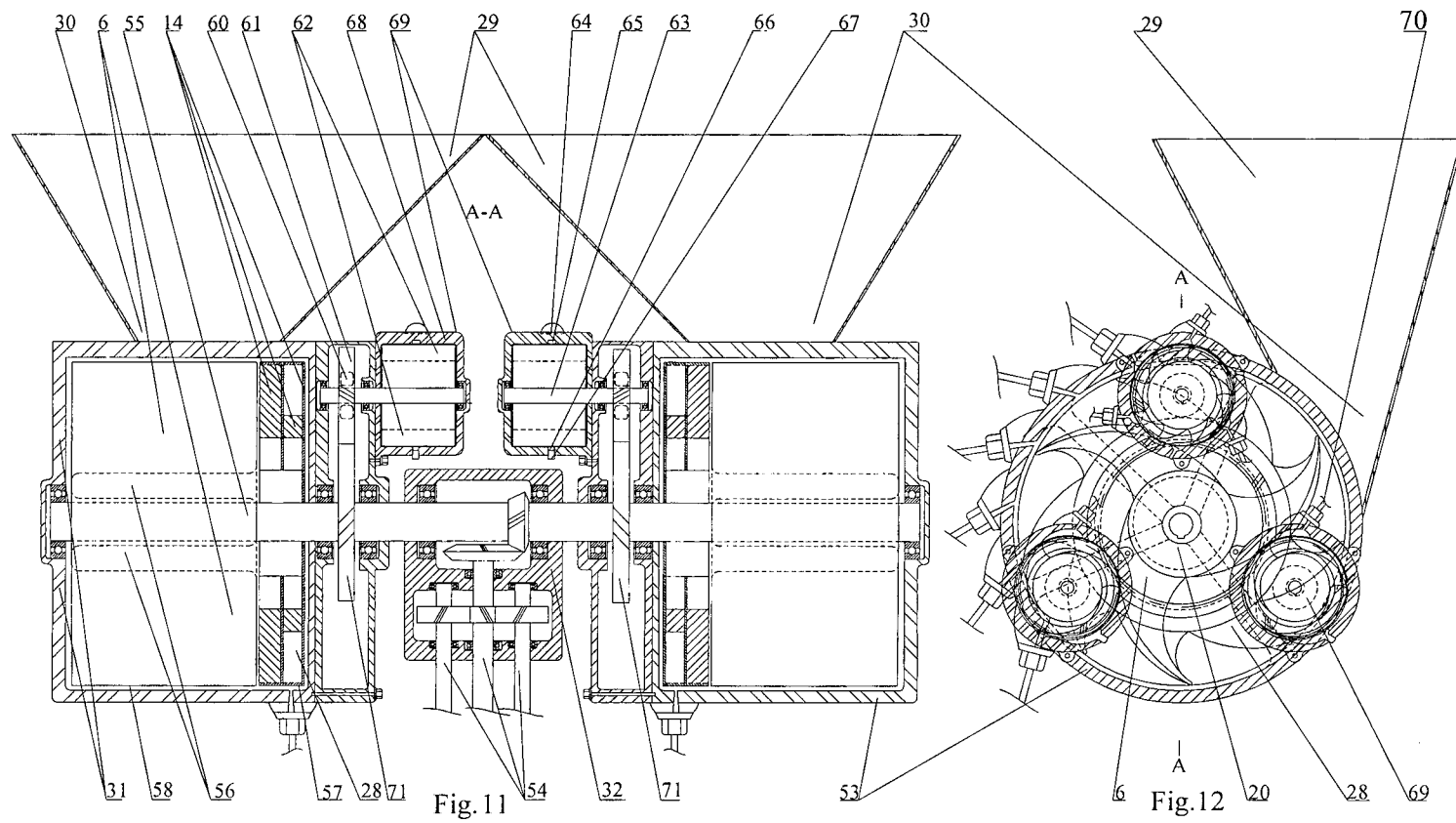
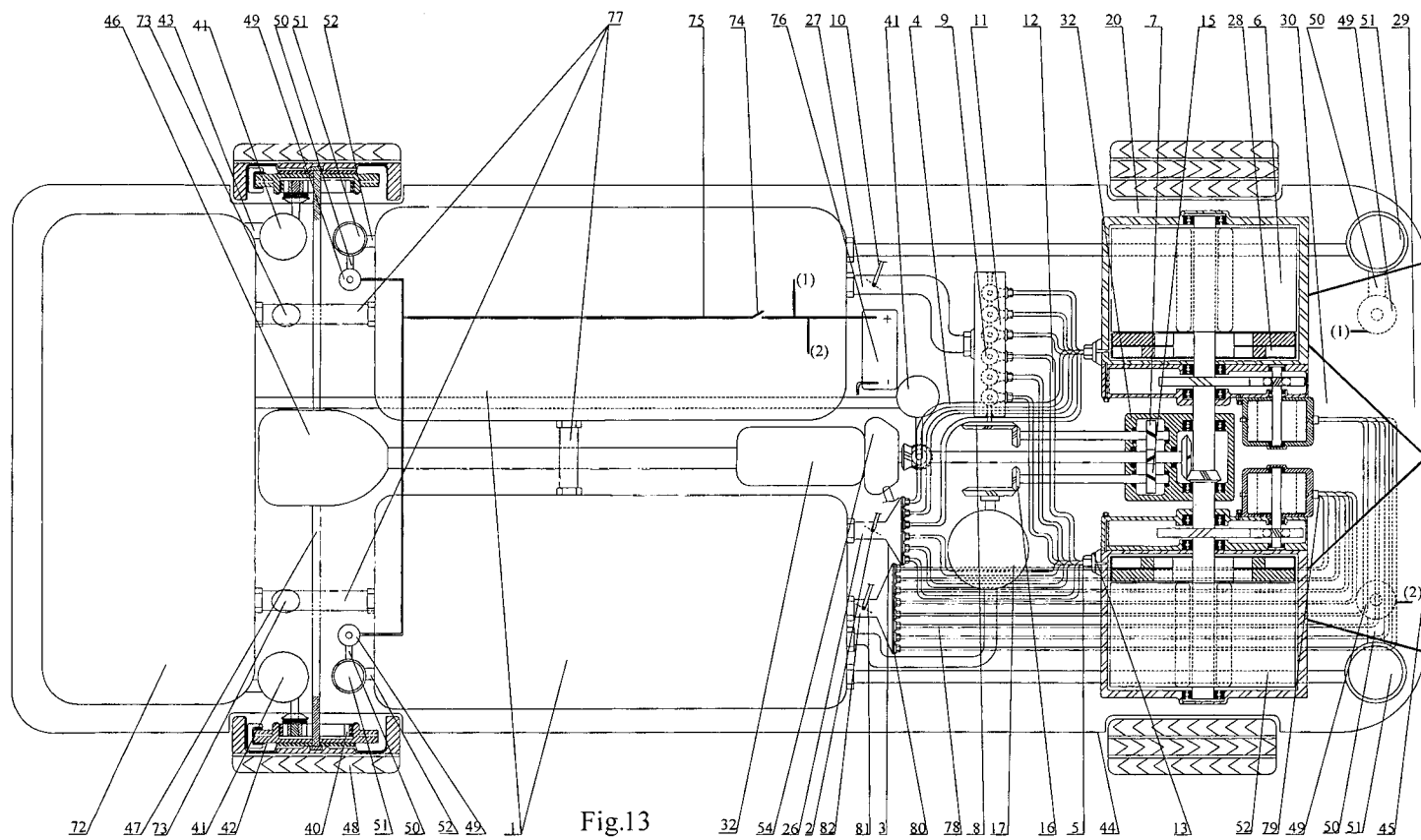


fig. 8







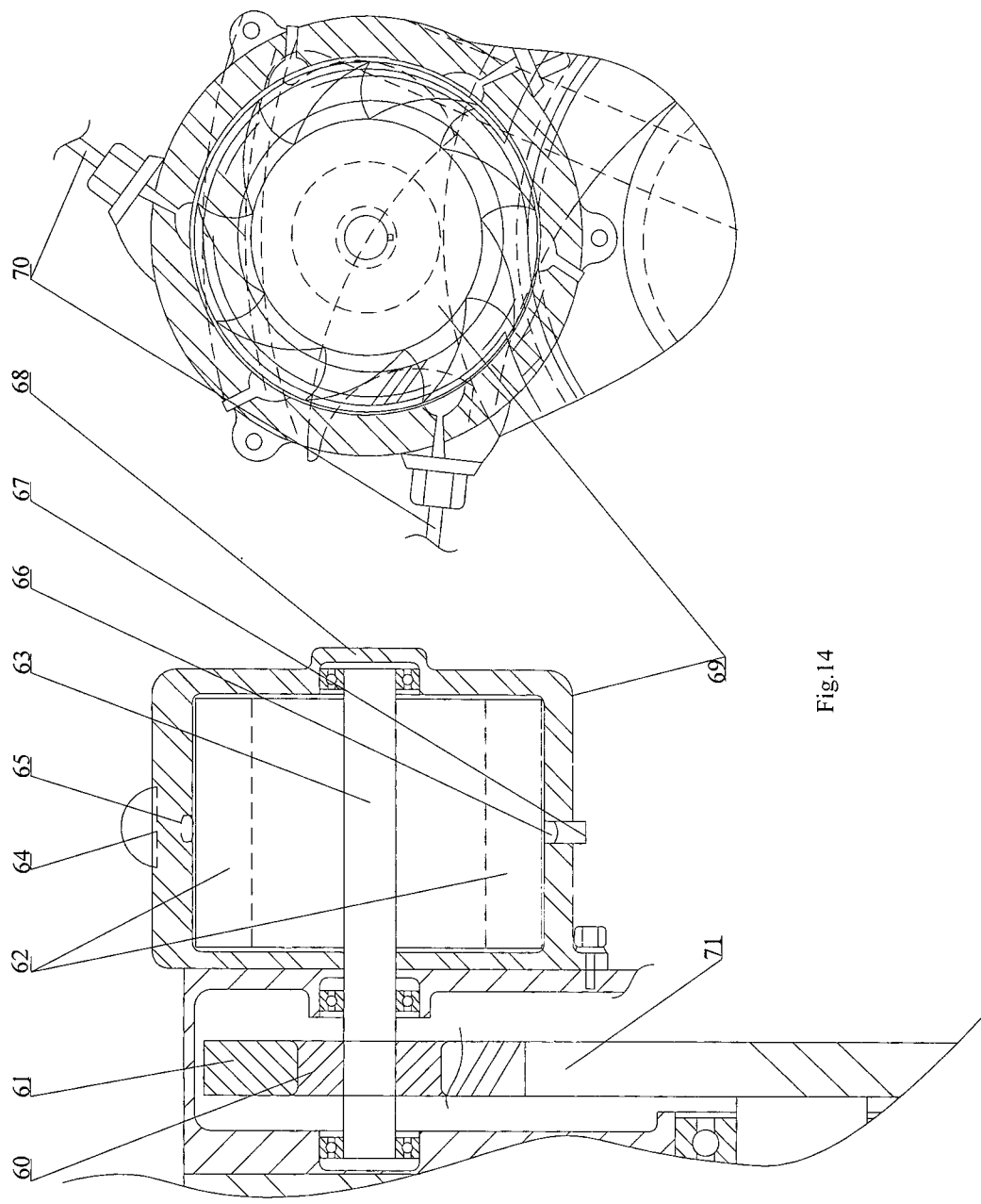


Fig. 14

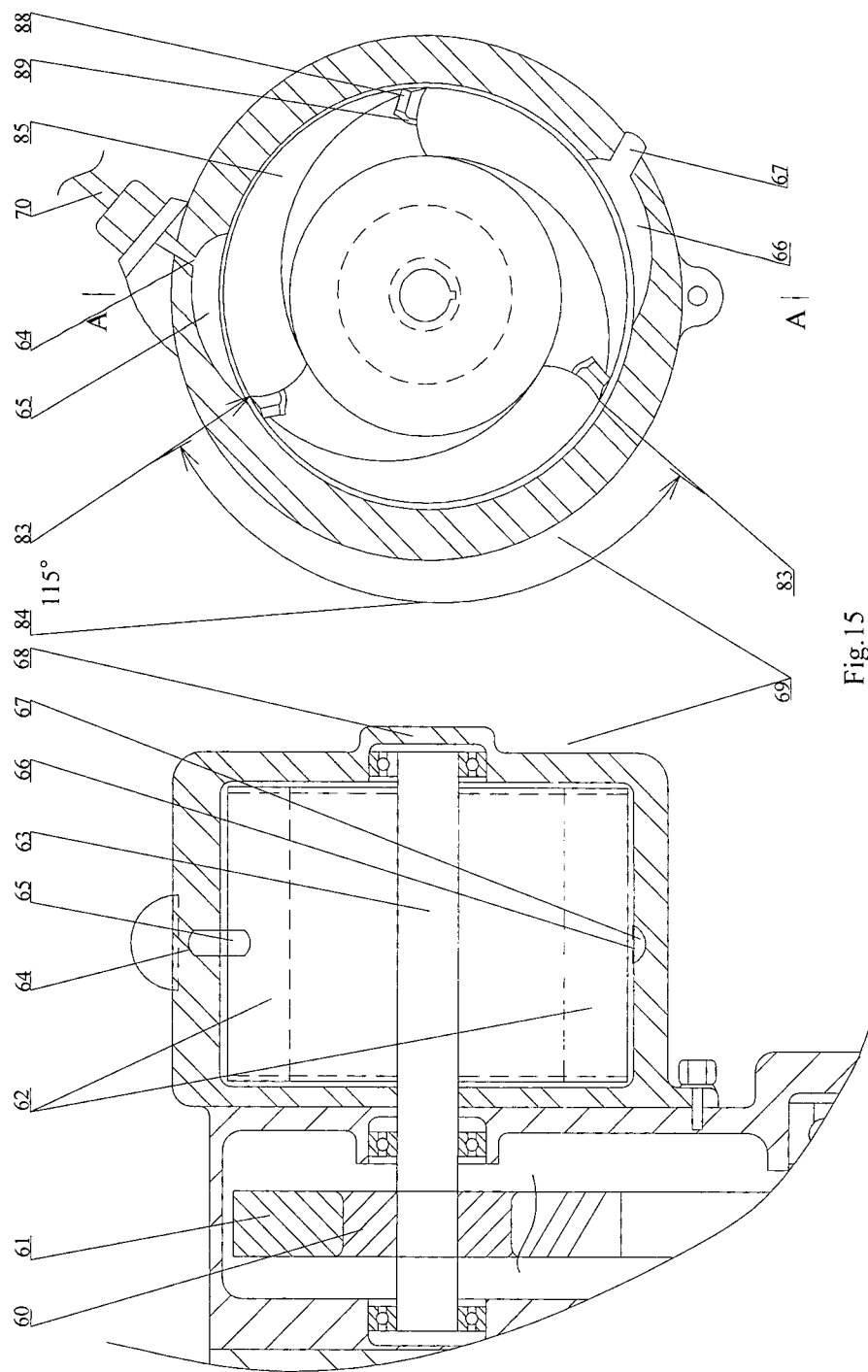
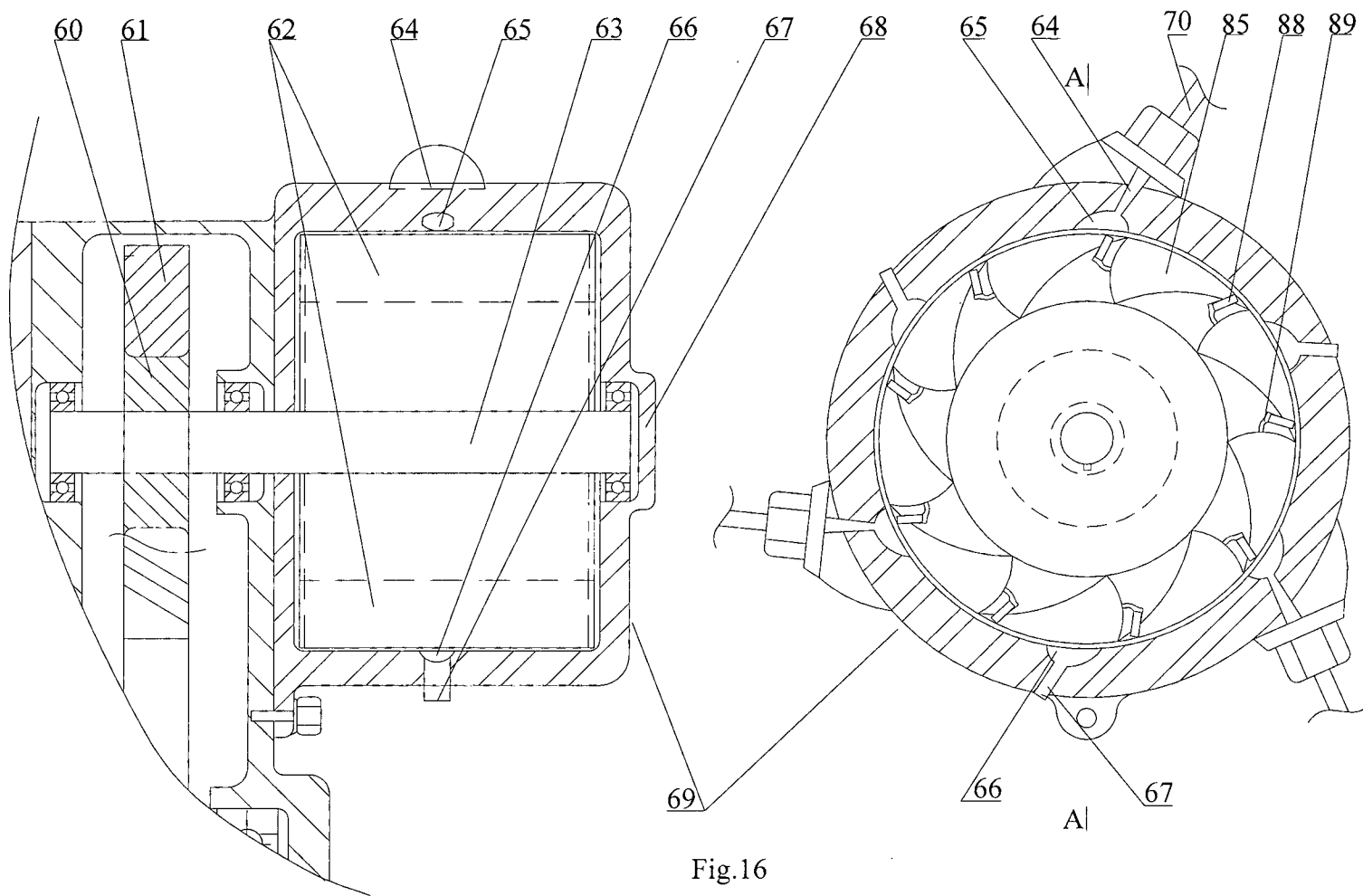
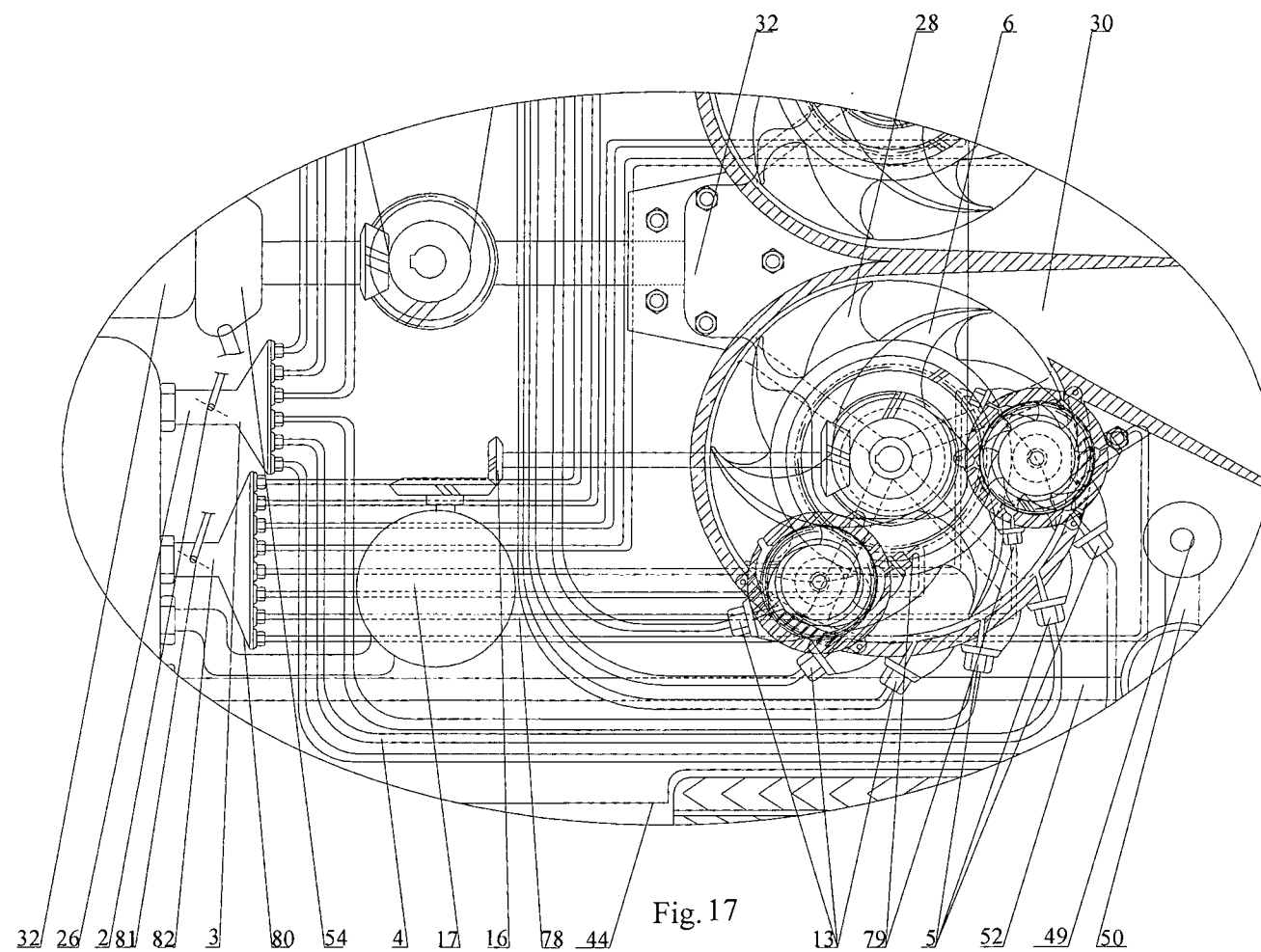


Fig. 15





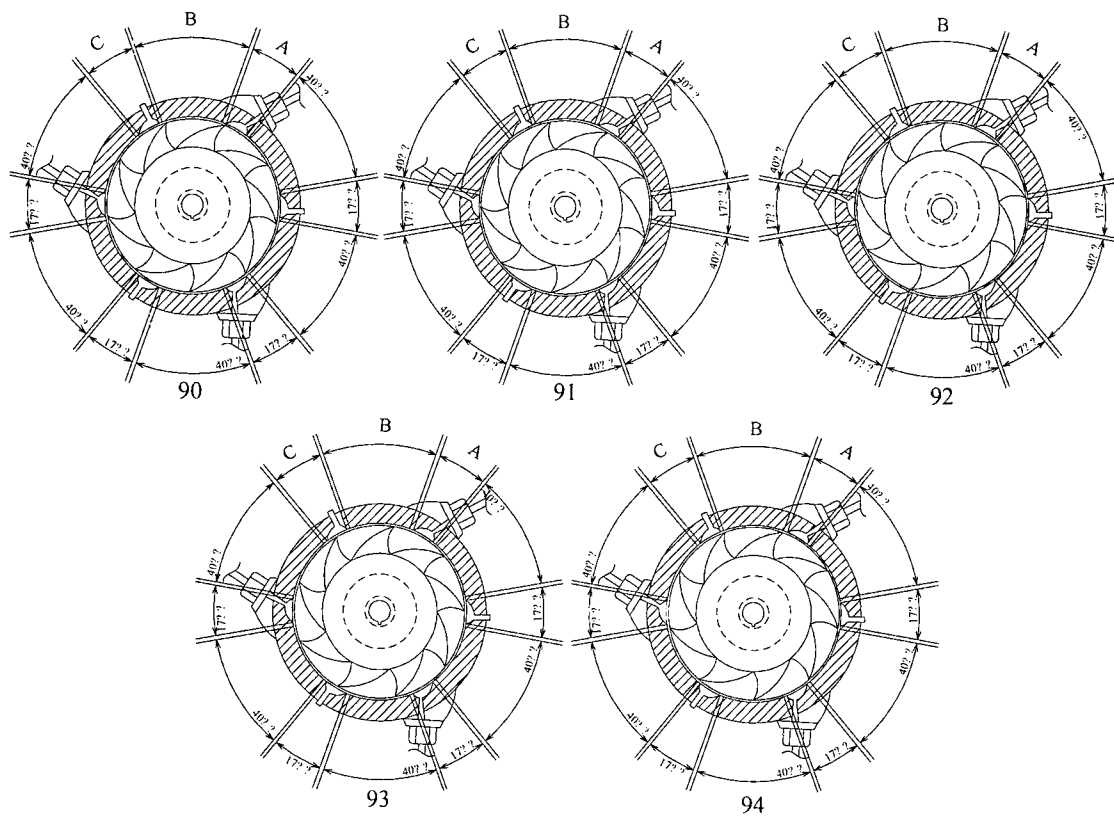


Fig.18

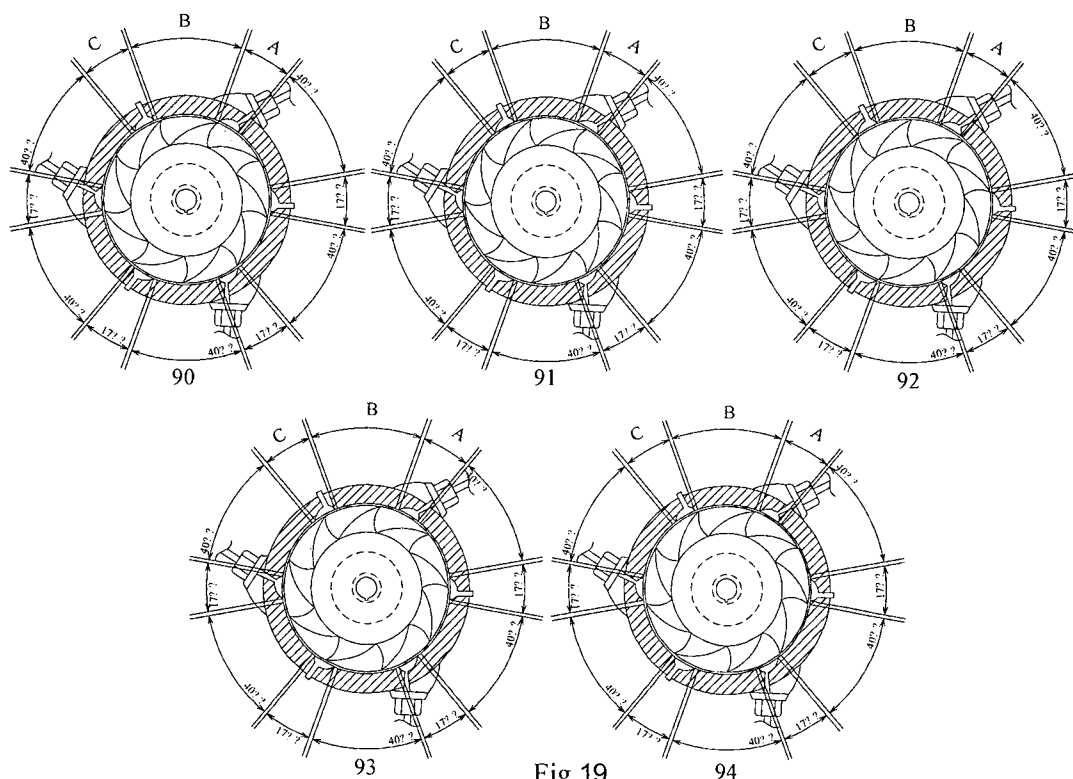


Fig.19

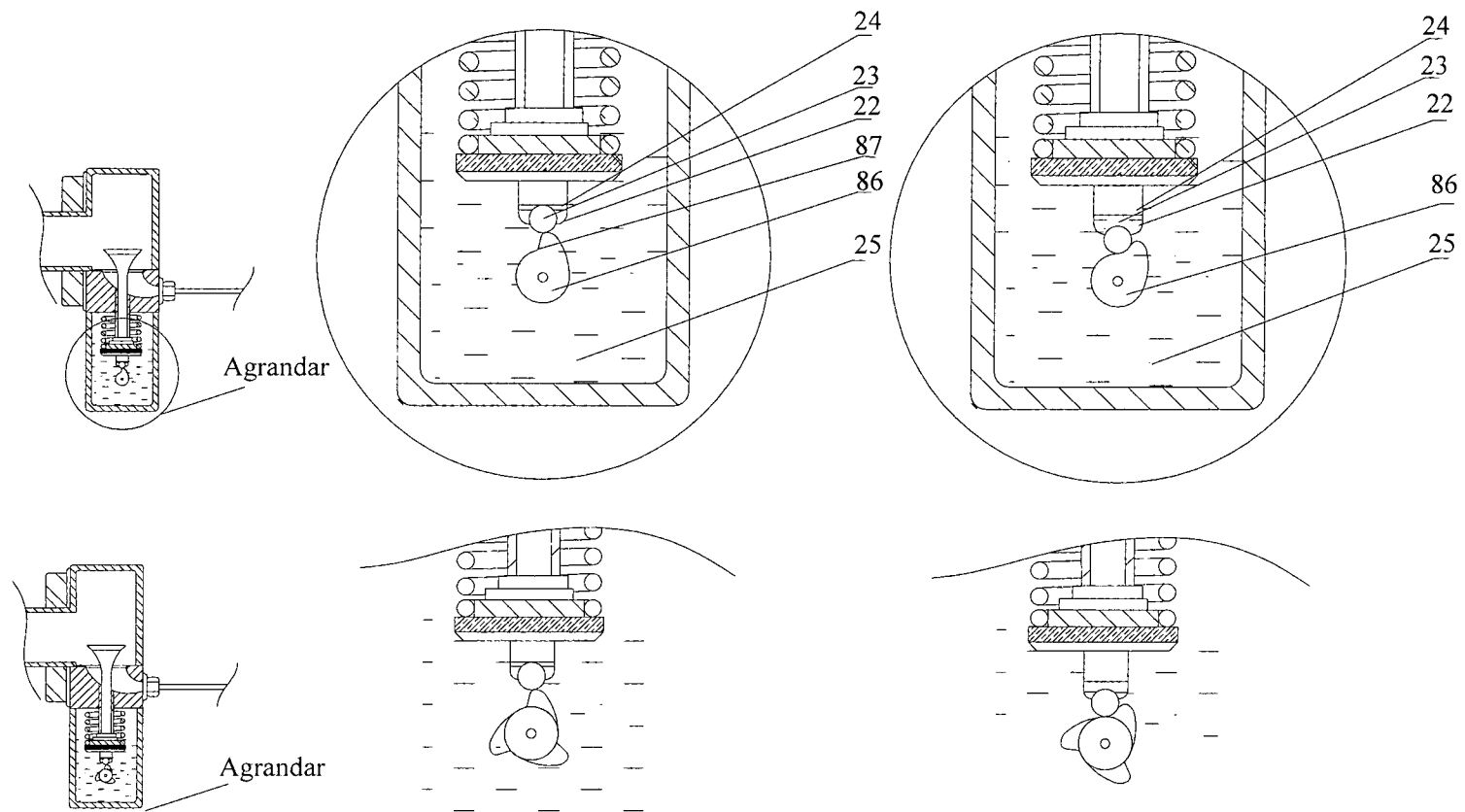


Fig. 20

83 183

87 164

TEXTO MODIFICATORIO

MOTOR Y VEHÍCULO DE MOTOR DE VIENTO NEUMÁTICO

Campo de la invención

5 [0001] La actual invención se relaciona con un motor instalado en los minivans, furgonetas, furgonetas de cargo, sedanes que tienen volantes de manejo, trenes de ferrocarril, y los trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y la máquina de energía con una velocidad móvil tal como máquinas marinas de energía, y máquinas aeroespaciales de energía, y se relaciona con el campo de las máquinas.

10

Descripción del arte relacionado

[0002] Los motores que usan los combustibles como fuente de energía consumen mucho combustible, y descargan cantidades grandes de humos y de gases calientes, que contaminan el ambiente. Para ahorrar de energía de combustible y proteger el ambiente global, la gente está en la necesidad urgente de los motores que no consumen de energía combustible, descarga de gases y gases calientes o causa contaminación. Los motores convencionales que convierten la fuerza del viento en energía cinética mecánica están instalados en lugares fijos. Puesto que los dispositivos mecánicos instalados con los motores no se mueven a una velocidad, y los motores solamente pueden recibir la fuerza limitada del viento bajo clima natural, ambiente y condiciones de viento pasivo para forzar los impulsores a funcionar y generar la energía cinética mecánica. Un motor capaz de convertir activamente la circulación de aire de la resistencia del viento alrededor de una máquina de energía que se mueve a una velocidad en la energía mecánica para el uso no se ha encontrado.

25

RESUMEN DE LA INVENCION

[0003] La actual invención se dirige a proporcionar un motor viento-neumático capaz de convertir la circulación de aire de la resistencia del viento alrededor de una máquina de energía durante el movimiento en la energía mecánica para el uso sin combustibles que consumen y

30

descargan humos o gases calientes, y un vehículo de motor se equipa igualmente.

[0004] La actual invención se dirige más a fondo a proporcionar un motor viento-neumático usando aire comprimido de alta presión (HPCA) mientras que una energía directa, y un vehículo de motor se equipa igualmente.

[0005] La actual invención se dirige más a fondo a proporcionar un motor viento-neumático capaz de convertir la circulación de aire de la resistencia del viento en energía mecánica y de convertir la energía mecánica en la regeneración HPCA y almacenar la regeneración HPCA para el uso, y un vehículo de motor se equipa igualmente.

[0006] La actual invención se dirige aún más para proporcionar un motor viento-neumático capaz de reciclar energía de inercia cuando se decelera y se frena un vehículo de motor, de transformar la energía de la inercia en la regeneración HPCA y de almacenar la regeneración HPCA para el uso, y un vehículo de motor equipado igualmente.

[0007] La solución técnica para realizar los objetivos antedichos se describe como lo siguiente.

[0008] Un motor viento-neumático incluye por lo menos un compartimiento de impulsores y por lo menos un impulsor dispuesto en el compartimiento del impulsor. Las entradas de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en los compartimientos del impulsor, y la circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar y generar salida de energía.

[0009] El motor viento-neumático más a futuro incluye un sistema del aire-jet para lanzar el chorro de HPCA en los compartimientos del impulsor, y el HPCA es lanzar chorro por el sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que incorpora las impulsiones de las entradas de aire los impulsores para funcionar y generar salida de energía.

[0010] Las entradas de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento son entradas cada uno del tronco que tiene un borde externo grande y un borde interno pequeño.

5

[0011] El motor viento-neumático más futuro incluye una regeneración de HPCA, un almacenaje y un sistema de fuente integrado por un tanque del aire y un primer compresor de HPCA. Una salida del tanque del aire está conectada con el sistema del aire-jet. La salida de energía generada después de los impulsores funciona impulsiones el primer compresor de HPCA. El HPCA regenerado por el primer compresor de HPCA se entra en y se almacena en el tanque del aire.

[0012] El motor viento-neumático más futuro incluye un segundo compresor de HPCA conducido por una fuerza que frena externa. Los segundos regenerados y convertidos del compresor de HPCA que el frenar externo fuerza en HPCA en el cual después se entre y se almacene en el tanque del aire.

[0013] El sistema del aire-jet incluye un primer regulador, una distribuidor, una primera tubo del aire-jet fijada y un primer sistema del inyector del aire-jet conectado en orden. El HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en la distribuidor a través del primer regulador, y después es divergido por la distribuidor y la entrada en cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet. Entonces, el HPCA es echado en chorro en los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del primer sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet.

25

[0014] El sistema del aire-jet más futuro incluye un segundo regulador, un regulador de la distribución para convertir la entrada HPCA en la explosión intermitente HPCA, un segundo sistema de el tubo del aire-jet, y un segundo sistema del inyector del aire-jet conectado en orden. El HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en el regulador de la distribución a través del segundo regulador. La explosión intermitente HPCA es generada por el regulador de la

30

distribución y distribuida a cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet, y después se echa en chorro en los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del segundo sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet.

5

[0015] Los compartimientos del impulsor son compartimientos duales cada uno del impulsor que hace un impulsor disponer en esto. Por lo menos una entrada de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en por lo menos uno de los compartimientos del impulsor.

10

[0016] Un vehículo de motor, incluyendo un cuerpo del vehículo, una caja de engranajes, un puente de la impulsión, y los neumáticos, es caracterizado por más futuro incluyendo un motor viento-neumático que tiene por lo menos un compartimiento de impulsores del impulsor disponer por lo menos de un impulsor del compartimiento. Por lo menos una entrada de aire para recibir la
15 circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en los compartimientos del impulsor, y las entradas de aire son entradas cada uno del tronco que tiene un borde externo grande y un borde interno pequeño. El borde externo de la entrada del tronco se dispone en el anticipado del cuerpo del vehículo. La circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar para generar salida de energía. La salida de
20 energía de los impulsores es transmitida por la caja de engranajes para conducir el puente de la impulsión, y el puente de la impulsión conduce los neumáticos que apoyan el cuerpo del vehículo.

[0017] El motor viento-neumático más futuro incluye un sistema del aire-jet para HPCA que echa en chorro en los compartimientos del impulsor. El HPCA interno echó en chorro por el
25 sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que incorporaba las impulsiones de las entradas de aire los impulsores para funcionar para generar salida de energía.

[0018] El motor viento-neumático más futuro incluye una regeneración de HPCA, un
30 almacenaje y un sistema de fuente integrado por un tanque del aire y un primer compresor de

HPCA. Una salida del tanque del aire está conectada con el sistema del aire-jet. La salida de energía generada después de los impulsores funciona impulsiones el primer compresor de HPCA. El HPCA regenerado por el primer compresor de HPCA se entra en y se almacena en el tanque del aire.

5

[0019] El motor viento-neumático más futuro incluye un sistema que presuriza de la desaceleración y del freno y un segundo compresor de HPCA. El segundo compresor de HPCA es conducido por una fuerza que frena generada por la desaceleración y el sistema que presuriza del freno al decelerar para regenerar HPCA, y el HPCA regenerado se entra en y se almacena en el tanque del aire.

10

[0020] El sistema del aire-jet incluye un primer regulador, una distribuidor, un primer sistema de el tubo del aire-jet, y un primer sistema del inyector del aire-jet conectado en orden, e incluye un segundo regulador, un regulador de la distribución para convertir la entrada HPCA en la explosión intermitente HPCA, un segundo sistema de el tubo del aire-jet, y un segundo sistema del inyector del aire-jet conectado en orden. El HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en la distribuidor a través del primer regulador, y después es divergido por la distribuidor y la entrada en cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet. El HPCA es echado en chorro en los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del primer sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet. El HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en el regulador de la distribución a través del segundo regulador. La explosión intermitente HPCA es generada por el regulador de la distribución y distribuida a cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet, y después se echa en chorro a los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del segundo sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet.

20
25

[0021] Los compartimientos del impulsor son compartimientos duales cada uno del impulsor que hace un impulsor disponer en esto. Por lo menos una entrada de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en por lo menos uno de los compartimientos del impulsor.

30

[0022] Los compartimientos del impulsor son compartimientos duales cada uno del impulsor que hace un impulsor disponer en esto. El regulador de la distribución incluye un sistema y las levas de la válvula para la abertura o cerrar el sistema de la válvula, en el cual la salida de energía de un impulsor conduce el primer compresor de HPCA, y la salida de energía del otro impulsor conduce las levas.

[0023] Con la solución técnica antedicha, la actual invención tiene los efectos técnicos beneficiosos siguientes.

10

[0024] 1. Con las entradas de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento dispuesta en los compartimientos del impulsor, la circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire se utiliza como energía de conducir los impulsores para funcionar para generar la salida de energía, de tal modo convirtiendo la resistencia en energía. Por otra parte, cuanto más alta es la velocidad móvil de la máquina de energía es, mayor es la utilización de la circulación de aire fuerte de la resistencia del viento es. Por lo tanto, la actual invención cuando está adoptado como una potencia auxiliar puede realzar la velocidad móvil de la máquina de energía sin el aumento de la cantidad de energía consumida al moverse en una velocidad distintivo. El motor viento-neumático de la actual invención se puede instalar en minivans, furgonetas, furgonetas del cargo, sedanes que tienen volantes de manejo, trenes ferroviarios, y trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y la energía trabaja a máquina tener una velocidad móvil tal como máquinas marinas de energía y máquinas aeroespaciales de energía. Además, en la actual invención, la circulación de aire de la resistencia del viento se utiliza para conducir el motor directamente, sin combustibles que consumen y los humos o los gases calientes el descargar, reduciendo de tal modo grandemente los gas de escape de los vehículos de las máquinas de energía especialmente que causan la contaminación a la atmósfera, y protegiendo así el ambiente global.

[0025] 2. Además, el HPCA se utiliza como la energía, y el HPCA echó en chorro por el sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que

30

incorporaba las impulsiones de las entradas de aire los impulsores para funcionar para generar salida de energía. Por lo tanto, la actual invención tiene las ventajas de ninguna consumición de combustible, y ningunas descargas del humo o calientes de los gases, y la poder realiza uno mismo-empieza y operación continua a generar salida de energía sin la restricción por el tiempo
5 natural, condiciones ambiente, particularmente condiciones del viento.

[0026] 3. Disponiendo la regeneración de HPCA, el sistema del almacenaje y de fuente, la salida de energía generada después de que los impulsores funcionen es transmitido al primer compresor de HPCA, y al primer compresor de HPCA entra el HPCA regenerado en el tanque del
10 aire para el almacenaje. La circulación de aire de la resistencia del viento alrededor de la máquina de energía se regenera y se convierte en HPCA que se almacene para ser reciclado para el uso.

[0027] 4. Disponiendo el dispositivo que presuriza de la desaceleración y del freno y el segundo compresor de HPCA, la energía cinética como el vehículo de motor decelera y los frenos
15 se transmiten al segundo compresor de HPCA, y el segundo compresor de HPCA recicla la energía que frena a tiempo y convierte la energía que frena en HPCA regenerado que se entrará en y almacenado en el tanque del aire, tal que la utilización de energía está realizada más a fondo. Esta solución es particularmente conveniente para el vehículo de motor que decelera, frena, y para con frecuencia.

[0028] 5. Usando la explosión intermitente auto y el HPCA echado en chorro, el tiempo del jet del aire es acortado grandemente, de tal modo ahorrando las cantidades grandes del uso del HPCA. Esta solución es conveniente para los vehículos de motor necesitando una mudanza
20 interurbana y a largo plazo en un de poca velocidad o decelerar, holgar, y la aceleración con frecuencia, de tal modo asegurando la mudanza continua del vehículo de motor.

[0029] 6. Instale las entradas de aire del motor viento-neumático en el anticipado del vehículo de motor, particularmente en la posición donde está la más grande la resistencia del viento, la circulación de aire de la resistencia del viento es utilizada al grado máximo, de tal modo generando salida de energía óptima y aumentando la velocidad móvil del vehículo de motor.
25

30

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

5 La Fig.1 es una vista estructural esquemática de un motor viento-neumático;

La Fig.2 es una vista estructural esquemática del motor viento-neumático y de una caja de engranajes primaria central de la salida de energía;

La Fig.3 es una vista estructural esquemática de un sistema de la regeneración, del almacenaje y de
10 fuente de HPCA y de un sistema del aire-jet del motor viento-neumático;

Las Fig. 4(a), (b) son vistas estructurales esquemáticas de dos tipos de reguladores de la distribución;

15 La Fig.5 es una vista estructural esquemática del motor viento-neumático;

La Fig.6 es una vista estructural esquemática de un regulador mejorado de la distribución;

La Fig.7 es una vista estructural esquemática de un mecanismo interno de la transmisión del
20 engranaje de un disco del freno de un freno de una desaceleración y de un dispositivo que presuriza del freno;

La Fig.9 es una vista estructural esquemática de un vehículo de motor equipado del motor viento-neumático.

25

DESCRIPCIÓN DE REPRESENTACIÓN

[00030] La actual invención se describe más a fondo detalladamente con el acompañamiento de dibujos y de representaciones.

30

[00031] Según las indicaciones de las Fig. 1-8, un motor viento-neumático 20 incluye las entradas cada uno del tronco que tiene un borde externo 29 y un borde interno 30, los compartimientos 28 del impulsor, los impulsores 6, las ruedas volantes 14 del impulsor, un engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, un engranaje cónico principal 15 de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, una caja de engranajes primaria de la salida de energía 32, y los enchufes de aire 31; un sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA, incluyendo un tanque 1 del aire, un primer compresor 17 de HPCA, y un engranaje cónico 16 para transmitir el primer compresor 17 de HPCA; un sistema del aire-jet para comenzar y acelerar, incluyendo un primer regulador 2 para abrir el HPCA para realizar comenzar y la aceleración, una distribuidor 3, una primera tubo del aire-jet ajustado 4 conectados con la distribuidor 3, un primer inyector del aire-jet ajustado 5, un segundo regulador 10 para abrir el HPCA para realizar la aceleración intermitente auto del aire-jet de la explosión, un regulador 11 de la distribución, una segunda tubo del aire-jet ajustado 12 conectados con el regulador 11 de la distribución, un segundo inyector del aire-jet ajustado 13, un engranaje cónico 8, una tubo de jet de HPCA 26, y una tubo de jet de HPCA 27; una desaceleración y un sistema que presuriza del freno, incluyendo una desaceleración y un dispositivo que presuriza 42 del freno y un compresor de aire de la alto-carga segunda 41.

[00032] Refiriendo a las Fig. 1, 2 y 5, los impulsores 6 y las ruedas volantes 14 del impulsor se disponen en los compartimientos duales simétricos 28 del impulsor, y los sistemas del inyector del aire-jet (5, 13) se disponen en los compartimientos 28 del impulsor. El HPCA se echa en chorro en los compartimientos 28 del impulsor a través de los sistemas del inyector del aire-jet (5, 13), y el HPCA conduce los impulsores 6 para funcionar y se agota vía los enchufes de aire 31. Los compartimientos 28 del impulsor se proporcionan más a fondo las entradas del tronco para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento. La entrada del tronco tiene el borde externo 29 y el borde interno 30, y el borde externo 29 de la entrada del tronco es 1-30 veces, preferiblemente 3.6 veces, del borde interno. La circulación de aire externa de la resistencia del viento incorpora los compartimientos 28 del impulsor a través de las entradas del tronco para conducir los impulsores 6 para funcionar, la circulación de aire externa de la resistencia del viento después de conducir los impulsores 6 para funcionar se agota vía los enchufes de aire 31. La

97 129

energía generada después de que los impulsores 6 funcionen engranaje-se cambia de puesto y salida a través de la caja de engranajes primaria central de la salida de energía 32. Para hacer los impulsores 6 para funcionar direccional, y la circulación de aire echó en chorro de los inyectores del aire-jet impulsa a impulsores para funcionar mejor, el aire echó en chorro por el sistema del inyector del aire-jet (5, 13) es direccional.

[00033] Con la solución técnica antedicha, el HPCA se utiliza para conducir el motor, para realizar uno mismo-empiece y operación sin la restricción por condiciones naturales del tiempo, ambientales, y del viento. Más importantemente, cuando una máquina de energía se mueve a una velocidad, las entradas del tronco dispuestas en los compartimientos 28 del impulsor reciben activamente cualquier circulación de aire externa de la resistencia alrededor de la máquina de energía para conducir el motor, para convertir resistencia fuerte del viento en la energía para el uso, de tal modo reduciendo el consumo de energía grandemente. El motor viento-neumático de la actual invención se aplica extensamente a los minivans, a las furgonetas, a las furgonetas del cargo, a los sedanes que tienen volantes de manejo, a los trenes ferroviarios, y a los trenes de subterráneo que se mueven en tierra, y la máquina de energía con una velocidad móvil tal como máquinas marinas de energía, y máquinas aeroespaciales de energía.

Refiriendo a las Fig. 3 y 5, se proporciona una regeneración de HPCA, un almacenaje y un sistema de fuente, que incluye el tanque 1 del aire, el primer compresor 17 de HPCA, y el engranaje cónico 16 para la transmisión. La salida de energía de los impulsores 6 se transmite al engranaje cónico 16 a través del engranaje cónico principal 15 de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, el engranaje cónico 16 transmite el primer compresor 17 de HPCA, y el HPCA generado por el primer compresor 17 de HPCA se entra en y se almacena en el tanque 1 del aire.

Refiriendo al FIG. 3, Fig. 4(a), (b) y La Fig.5, un sistema del aire-jet incluye el primer regulador 2, la distribuidor 3, la primera tubo del aire-jet ajustado 4, el primer inyector del aire-jet ajustado 5, el segundo regulador 10, el regulador 11 de la distribución, la segunda tubo del aire-jet ajustado 12, el segundo inyector del aire-jet ajustado 13, el engranaje cónico 8, el tubo de jet de HPCA 26, y el tubo de jet de HPCA 27. Según las indicaciones de las Fig. 4(a), (b), el regulador

11 de la distribución es un mecanismo de la distribución del gas de vehículos en el arte anterior, e incluye las levas (18, 19) y una válvula ajustado 9. La leva 19 en La Fig.4(a) tiene una estructura de la distribución, y la leva 18 en La Fig.4(b) tiene una estructura sincrónica. El regulador 11 de la distribución funciona para convertir la entrada HPCA en la explosión intermitente HPCA. Durante la operación, los impulsores 6 transmiten la energía al engranaje cónico 8 a través del engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo. Si el engranaje cónico 8 transmite la leva 18, la válvula ajustado 9 es abierta y cerrada por la leva 18 sincrónico para generar la explosión intermitente sincrónica y HPCA echado en chorro. Si el engranaje cónico 8 transmite la leva 19 para rotar, o la válvula ajustado 9 es abierta o cerrada en la distribución por la leva 19, se genera la explosión intermitente distribucional y HPCA echado en chorro. El tanque 1 del aire está conectado con la distribuidor 3 a través de el tubo de jet de HPCA 26, y el primer regulador 2 se dispone en el tubo de jet de HPCA 26. El HPCA almacenado en el tanque 1 del aire se entra en la distribuidor 3 a través del primer regulador 2, y después es divergido por la distribuidor 3 y la entrada en cada tubo del aire-jet de la primera tubo del aire-jet ajustado 4. Entonces, el HPCA se echa en chorro en el impulsor que los compartimientos 28 por cada inyector del aire-jet del primer inyector del aire-jet fijan 5 conectados con cada tubo del aire-jet de la primera tubo del aire-jet fijan 4. El tanque 1 del aire está conectado con el regulador 11 de la distribución a través de el tubo de jet de HPCA 27, y el segundo regulador 10 se dispone en el tubo de jet de HPCA 27. El HPCA almacenado en el tanque 1 del aire entra en el regulador 11 de la distribución a través del segundo regulador 10. La explosión intermitente HPCA es generada por el regulador de la distribución y distribuido a cada tubo del aire-jet de la segunda tubo del aire-jet fije 12, y la explosión intermitente HPCA entonces se echa en chorro en el impulsor que los compartimientos 28 por cada inyector del aire-jet del segundo inyector del aire-jet fijan 13 conectados con cada tubo del aire-jet de la segunda tubo del aire-jet fijan 12.

25

[00034] Durante la operación, el primer regulador 2 para el control de HPCA que comienza y que acelera se gira, tales que está echado en chorro el HPCA almacenado en el tanque 1 del aire. El HPCA se distribuye a el tubo del aire-jet ajustado 4 a través de la distribuidor 3, y se transmite al inyector del aire-jet ajustado 5 por el tubo del aire-jet ajustado 4, y la circulación de aire de HPCA echó en chorro por el inyector del aire-jet ajustado 5 impulsa a impulsores 6, tales

30

que los impulsores 6 están encendidos y acelerados para funcionar para generar energía. La energía es transmitida al engranaje cónico 8 por el engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, el engranaje cónico 8 conduce la leva (18 o 19) del regulador 11 de la distribución para ser comienzo y para funcionar. Bajo efecto de la leva (18 o 19), la válvula ajustado 9 se abre y está cerrada continuamente, y se gira el segundo regulador 10 al mismo tiempo, tales que el HPCA está echado en chorro de el tubo de jet de HPCA 27 que se proveerá al regulador 11 de la distribución. En este tiempo, como la válvula fijada 9 se abre y está cerrado continuamente, el HPCA es convertido en la explosión intermitente y HPCA echado en chorro por el regulador 11 de la distribución y después hecho salir. La explosión intermitente auto HPCA entonces se transmite al inyector del aire-jet ajustado 13 por el tubo del aire-jet ajustado 12 para echar en chorro. La explosión intermitente auto HPCA impulsa a impulsores viento-neumáticos 6 del motor incluyendo sistemas plurales de impulsores acelera el funcionamiento, tal que las ruedas volantes viento-neumáticas 14 del impulsor del motor también aceleran el funcionamiento para generar energía por consiguiente, y la energía es hecha salir por la caja de engranajes 32 y transmitida a la máquina de energía. Mientras que la máquina de energía se mueve a una velocidad, la circulación de aire externa de la resistencia del viento alrededor de la máquina de energía durante la mudanza se dirige en los compartimientos 28 del impulsor a través de las entradas del tronco que tienen bordes externos grandes y bordes internos pequeños. La circulación de aire de la resistencia del viento más futura impulsa a impulsores 6 para funcionar para generar la salida de energía, de tal modo transformando la resistencia en energía. Además, la energía es hecha salir por el engranaje cónico principal 15 de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho y transmitida al engranaje cónico 16. El engranaje cónico 16 transmite el primer compresor 17 de HPCA para funcionar, y el HPCA generado por el primer compresor 17 de HPCA se suple continuamente al tanque 1 para el almacenaje, tal del aire que la poder viento-neumática del motor acelera continuamente el funcionamiento para generar energía.

[00035] Resolver los requisitos de la cantidad del HPCA durante comenzar controlable del HPCA y la aceleración y la aceleración intermitente auto del aire-jet de la explosión del motor viento-neumático, en la actual invención, el diámetro de el tubo de jet de HPCA 26 y el diámetro de el tubo de jet de HPCA 27 es respectivamente varias veces mayor que el diámetro total del

diámetro del inyector del aire-jet ajustado 5 más el diámetro del inyector del aire-jet ajustado 13.

[00036] Para hacer los impulsores dobles 6 del motor viento-neumático para comenzar y acelere direccional para funcionar para generar energía, en la actual invención, el inyector del aire-jet fijan 5 y el inyector del aire-jet ajustado 13 se diseña tener cierta función direccional del aire-jet.

[00037] Según las indicaciones de Fig.6, para superar o reducir resistencia friccional entre las cabezas 22 del vástago de válvula de la válvula ajustado 9 y las levas 21 de la válvula ajustado 9 cuando las levas 21 del regulador de la distribución funcionan para abrir o para cerrar las válvulas, 10 la actual invención se proporcionan más a fondo un diseño de agregar las bolas que resbalaban 23 los al frente 22 de vástago de válvula. Para hacer las bolas que resbalan 23 de las cabezas 22 del vástago de válvula a la diapositiva suavemente, un paso 24 del aceite de lubricación que conduce a las bolas que resbalan 23 se agrega los al frente 22, tales de vástago de válvula que el aceite de lubricación en un compartimiento 25 del aceite de lubricación del regulador 11 de la distribución 15 incorpora las superficies de las bolas que resbalan 23 a través del paso 24 del aceite de lubricación, de tal modo realizando la lubricación, reduciendo resistencia friccional, mejorando la velocidad de funcionamiento del motor viento-neumático, y generación del mayor esfuerzo de torsión de la salida.

[00038] Referir a las Fig. 7 y 8 juntas, como el vehículo de motor cuando decelera, frena, para o 20 los recomenzar consumen con frecuencia cantidades grandes de HPCA. Para suplir la cantidad excesiva de HPCA consumido por el vehículo de motor cuando decelera, frena, para o recomienza con frecuencia, y asegurar la cantidad de HPCA requerido cuando los recomenzar viento-neumáticos del motor, la actual invención proporcionan una desaceleración y un sistema que 25 presuriza del freno capaces de reciclar la energía de la inercia cuando el vehículo de motor que se mueve a una velocidad decelera y frena con frecuencia y de convertir la energía de la inercia en HPCA de ser almacenado para la reutilización. La desaceleración y el sistema que presuriza del freno incluye una desaceleración y un dispositivo que presuriza 42 del freno y un compresor de aire de la alto-carga segunda 41. La desaceleración y el dispositivo que presuriza 42 del freno incluye 30 más lejos un pedal 33, una bomba principal hidráulica 36, una bomba de trabajo hidráulica

conducida embrague 37, embrague un disco conducido un embrague 38 del disco, que conduce el disco 39, y un mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje de un disco del freno de un freno. El pedal 33 transmite la bomba principal hidráulica 36, la bomba principal hidráulica 36 transmite la bomba de trabajo hidráulica conducida embrague 37 del disco, la bomba de trabajo
5 hidráulica conducida embrague 37 del disco impulsa el disco conducido embrague 38 para lindar contra el embrague que conduce el disco 39, y el mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco del freno hace salir la energía de la inercia generada cuando el vehículo de motor decelera para conducir el compresor de aire de la alto-carga segunda 41 al trabajo.

10 [00039] El proceso de la operación se describe como sigue. Cuando se requiere para decelerar, el pedal 33 se camina abajo para alcanzar una posición del recorrido que decelera y que presuriza 35 de un recorrido libre 34 de la desaceleración y para frenar el dispositivo que presuriza del motor viento-neumático, la bomba principal hidráulica 36 comienza a trabajar, y funciona en la bomba de trabajo hidráulica conducida embrague 37 del disco para encender la bomba de trabajo
15 hidráulica conducida embrague 37 del disco al trabajo. La bomba de trabajo hidráulica conducida embrague 37 del disco impulsa el disco conducido embrague 38 para lindar contra el embrague que conduce el disco 39, tales que la energía de la inercia del vehículo de motor cuando decelera es transmitida directamente por el mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco del freno al compresor de aire de la alto-carga segunda 41, y el HPCA regenerado por el compresor de
20 aire de la alto-carga segunda 41 se suple al tanque 1 del aire para el almacenaje, para para ser reciclado y para ser utilizado.

[00040] Según las indicaciones de Fig.9, un vehículo de motor equipado del motor viento-neumático incluye un cuerpo 44 del vehículo, un motor viento-neumático 20, un puente 46
25 de la impulsión, un semieje 47 del puente de la impulsión, y los neumáticos 48. La estructura del motor viento-neumático 20 se demuestra en las Fig. 1 a 8. El motor viento-neumático 20 se dispone en el cuerpo 44 del vehículo, el borde externo 29 de las entradas del tronco del motor viento-neumático 20 se monta en el anticipado del cuerpo 44 del vehículo en una posición 45 donde está la más grande la resistencia del viento. Para aumentar la velocidad de la circulación de
30 aire de la resistencia del viento que incorpora los compartimientos 28 del impulsor, el borde

externo 29 de las entradas del tronco es 1-30 veces, preferiblemente 3.6 veces, del borde interno 30. Una salida de una caja de engranajes de la salida de la alimentación principal 32 del motor viento-neumático 20 está conectada con el puente 46 de la impulsión del vehículo de motor. El puente 46 de la impulsión está conectado con el semieje 47 del puente de la impulsión, el semieje 5 47 del puente de la impulsión entonces está conectado con los neumáticos 48, y los neumáticos 48 están conectados fijo con el mecanismo interno 40 de la transmisión del engranaje del disco del freno del freno.

[00041] Durante la operación, el primer regulador 2 para HPCA que comienza y que acelera se 10 gira, tales que está echado en chorro el HPCA almacenado en el tanque 1 del aire. El HPCA se distribuye al tubo del aire-jet ajustado 4 a través de la distribuidor 3, y la circulación de aire de HPCA se echa en chorro del inyector del aire-jet ajustado 5 para impulsar a los impulsores 6 para comenzar y acelera para funcionar para generar energía. La energía es hecha salir al engranaje cónico 8 por el engranaje cónico principal 7 de la potencia auxiliar del eje del impulsor izquierdo, 15 el engranaje cónico 8 conduce la leva (18 o 19) del regulador 11 de la distribución que se comenzará a funcionar. El segundo regulador 10 para la aceleración intermitente auto del aire-jet de la explosión de HPCA se gira al mismo tiempo, tales que el HPCA está echado en chorro de el tubo de jet de HPCA 27 que se proveerá al regulador 11 de la distribución. La explosión intermitente auto y el HPCA echado en chorro es hecha salir por el regulador 11 de la distribución, 20 y echada en chorro a través del inyector del aire-jet fijan 13 después de entrar en la segunda tubo del aire-jet fijan 12, para impulsar a los impulsores 6 acelere el funcionamiento para generar salida de energía. El HPCA interno almacenado en el tanque 1 del aire conduce los impulsores 6 para funcionar para generar energía. La energía se transmite a la caja de engranajes 32, y después del cambio de marchas de la caja de engranajes 32, se hace salir la energía de conducir los neumáticos 25 48 a través del puente 46 de la impulsión y del semieje 47 del puente de la impulsión, de modo que el vehículo de motor comience a funcionar. Mientras tanto, la energía se transmite al engranaje cónico 16 a través del engranaje cónico principal 15 de la potencia auxiliar del eje del impulsor derecho, y enciende el primer compresor 17 de HPCA para funcionar a través del engranaje cónico 16. El HPCA generado por el primer compresor 17 de HPCA se provee al tanque 1 del aire para el 30 almacenaje, para ser reciclado y ser utilizado por el motor viento-neumático, y de tal modo el

170 180

motor viento-neumático 20 funcione continuamente para generar salida de energía.

[00042] Cuando el vehículo de motor se mueve a una velocidad, la circulación de aire de la resistencia del viento alrededor del vehículo de motor es dirigida por el borde externo 29 de las
5 entradas del tronco montadas en el anticipado del cuerpo 44 del vehículo en la posición 45 donde
está la más grande, pasa a través de entradas del tronco e incorpora la resistencia del viento los
compartimientos 28 del impulsor. Las impulsiones posteriores de la circulación de aire de la
resistencia del viento los impulsores 6 a funcionar para generar energía. La energía y la energía
generada por el HPCA almacenado en el tanque 1 del aire se hacen salir a la caja de engranajes 32,
10 y después del cambio de marchas de la caja de engranajes 32, se hace salir la energía de conducir
los neumáticos 48 del vehículo de motor para funcionar a través del puente 46 de la impulsión y del
semieje 47 of el puente de la impulsión, tal que el vehículo de motor equipado del motor
viento-neumático se mueve a una velocidad más alta.

15 [00043] Cuando se requiere para decelerar, el pedal 33 se camina abajo a la posición de
decelerar y el recorrido que presuriza 35, la bomba principal hidráulica 36 comienza a trabajar. La
bomba principal hidráulica 36 impulsa el disco conducido embrague 38 para lindar contra el
embrague que conduce el disco 39 a través de la bomba de trabajo hidráulica conducida embrague
37, tales del disco que la energía de la inercia del vehículo de motor está transmitida al compresor
20 de aire de la alto-carga segunda 41 para trabajar a través del mecanismo interno 40 de la
transmisión del engranaje del disco del freno, para reciclar la energía que se rompe y convertirla en
HPCA regenerado que se almacenará en el tanque 1 del aire, para reciclar y utilizar el HPCA
regenerado.

181
1781

DEMANDAS

1. Un motor viento-neumático, incluye por lo menos un compartimiento del impulsor y por lo menos un impulsor dispuesto en el compartimiento del impulsor, en donde las entradas de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en los compartimientos del impulsor, y circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar para generar salida de energía. ()

2. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 1, fomenta - abarcando un sistema del aire-jet para echar en chorro un de aire comprimido de alta presión (HPCA) en los compartimientos del impulsor, en donde el HPCA echó en chorro por el sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que incorporaba las impulsiones de las entradas de aire los impulsores para funcionar para generar salida de energía.

3. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 2, fomenta - abarcar un sistema de la regeneración, del almacenaje y de fuente de HPCA integrado por un tanque del aire y un primer compresor de HPCA, en donde una salida del tanque del aire está conectada con el sistema del aire-jet, la salida de energía generada después de que los impulsores funcionen impulsiones el primer compresor de HPCA, y el HPCA regenerado por el primer compresor de HPCA se entra en y se almacena en el tanque del aire.

4. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 2, fomenta - abarcando un segundo compresor de HPCA conducido por una fuerza que frena externa, y los segundos regenerados y convertidos del compresor de HPCA que el frenar externo fuerza en HPCA en el cual después se entre y se almacene en el tanque del aire.

5. El motor viento-neumático como se exige en la demanda 3 o 4, en donde el sistema del aire-jet abarca un primer regulador, una distribuidor, un primer sistema de el tubo del aire-jet, y un primer sistema del inyector del aire-jet conectado en orden, y abarca un segundo regulador, un regulador de la distribución para convertir la entrada HPCA en la explosión intermitente HPCA, un segundo sistema de el tubo del aire-jet, y un segundo sistema del inyector del aire-jet conectado en

17/182

orden, el HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en la distribuidor a través del primer regulador, y después es divergido por la distribuidor y la entrada en cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet, el HPCA es echada en chorro en los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del primer el sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet, el HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en el regulador de la distribución a través del segundo regulador, la explosión intermitente HPCA es generada por el regulador de la distribución y distribuida a cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet, y después se echa en chorro a los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del segundo sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet.

6. El motor viento-neumático como se exige en cualquier de las demandas 1-4, en donde los compartimientos del impulsor son compartimientos duales cada uno del impulsor que hace un impulsor disponer en esto, y por lo menos una entrada de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en por lo menos uno de los compartimientos del impulsor.

7. Un vehículo de motor, incluye un cuerpo del vehículo, una caja de engranajes, un puente de la impulsión, y los neumáticos, que se caracteriza cerca más lejos - abarcando un motor viento-neumático que por los menos tiene un compartimiento de impulsores y por lo menos un impulsor, disponer de compartimientos del impulsor, en donde por lo menos tiene una entrada de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en los compartimientos del impulsor, y las entradas de aire son entradas cada uno del tronco que tiene un borde externo grande y un borde interno pequeño, el borde externo de la entrada del tronco se dispone en el anticipado del cuerpo del vehículo, la circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar para generar salida de energía, la salida de energía de los impulsores es transmitido por el engranaje la caja para conducir el puente de la impulsión, y el puente de la impulsión conduce los neumáticos que apoyan el cuerpo del vehículo.

30

172 283

8. El vehículo de motor como se exige en la demanda 7, en donde el motor viento-neumático más futuro abarca un sistema del aire-jet para HPCA que echa en chorro en los compartimientos del impulsor, el HPCA interno echó en chorro por el sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que incorporaba las impulsiones de las entradas de aire los impulsores para funcionar para generar salida de energía.

9. El vehículo de motor como se exige en la demanda 8, en donde el motor viento-neumático más futuro abarca una regeneración de HPCA, sistema del almacenaje y de fuente compuso de un tanque del aire y de un primer compresor de HPCA, una salida del tanque del aire está conectado con el sistema del aire-jet, la salida de energía generada después de que los impulsores funcionen impulsiones el primer compresor de HPCA, y el HPCA regenerado por el primer compresor de HPCA se entra en y se almacena en el tanque del aire.

10. El vehículo de motor como se exige en la demanda 8, en donde el motor viento-neumático más futuro abarca un sistema que presuriza de la desaceleración y del freno y un segundo compresor de HPCA, el segundo compresor de HPCA es conducido por una fuerza que frena generada por la desaceleración y el sistema que presuriza del freno al decelerar para regenerar HPCA, y el HPCA regenerado se entra en y se almacena en el tanque del aire.

11. El vehículo de motor como se exige en la demanda 9 o 10, en donde el sistema del aire-jet abarca un primer regulador, una distribuidor, un primer sistema de el tubo del aire-jet, y un primer sistema del inyector del aire-jet conectado en orden, y abarca un segundo regulador, un regulador de la distribución para convertir la entrada HPCA en la explosión intermitente HPCA, un segundo sistema de el tubo del aire-jet, y un segundo sistema del inyector del aire-jet conectado en orden, el HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en la distribuidor a través del primer regulador, y después es divergido por la distribuidor y la entrada en cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet, el HPCA es echada en chorro en los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del primer el sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del primer sistema de el tubo del aire-jet, el HPCA almacenado en el tanque del aire se entra en el regulador de la distribución a través del segundo regulador, la explosión

173184

intermitente HPCA es generada por el regulador de la distribución y distribuida a cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet, y después se echa en chorro a los compartimientos del impulsor por cada inyector del aire-jet del segundo sistema del inyector del aire-jet conectado con cada tubo del aire-jet del segundo sistema de el tubo del aire-jet.

5

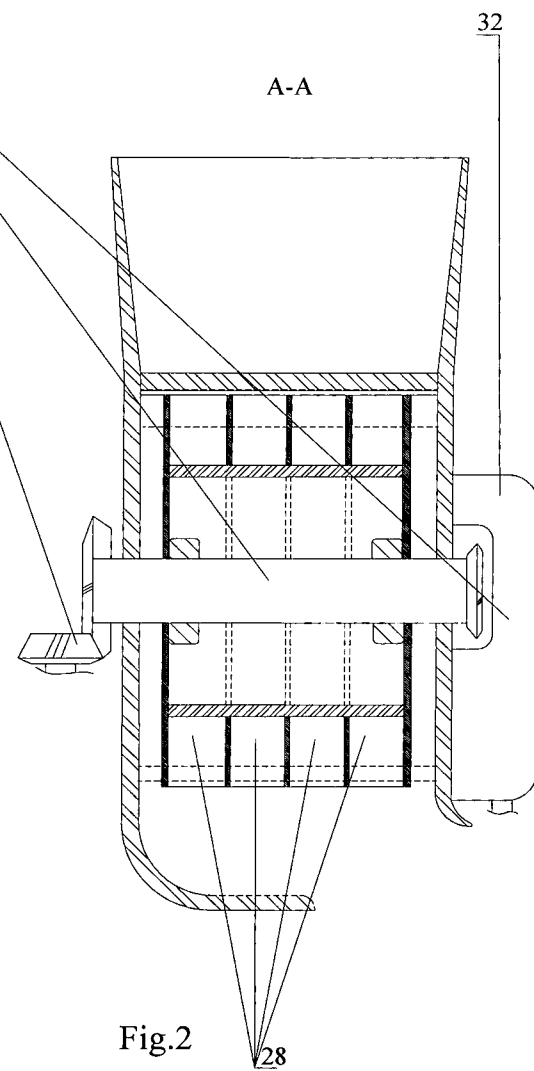
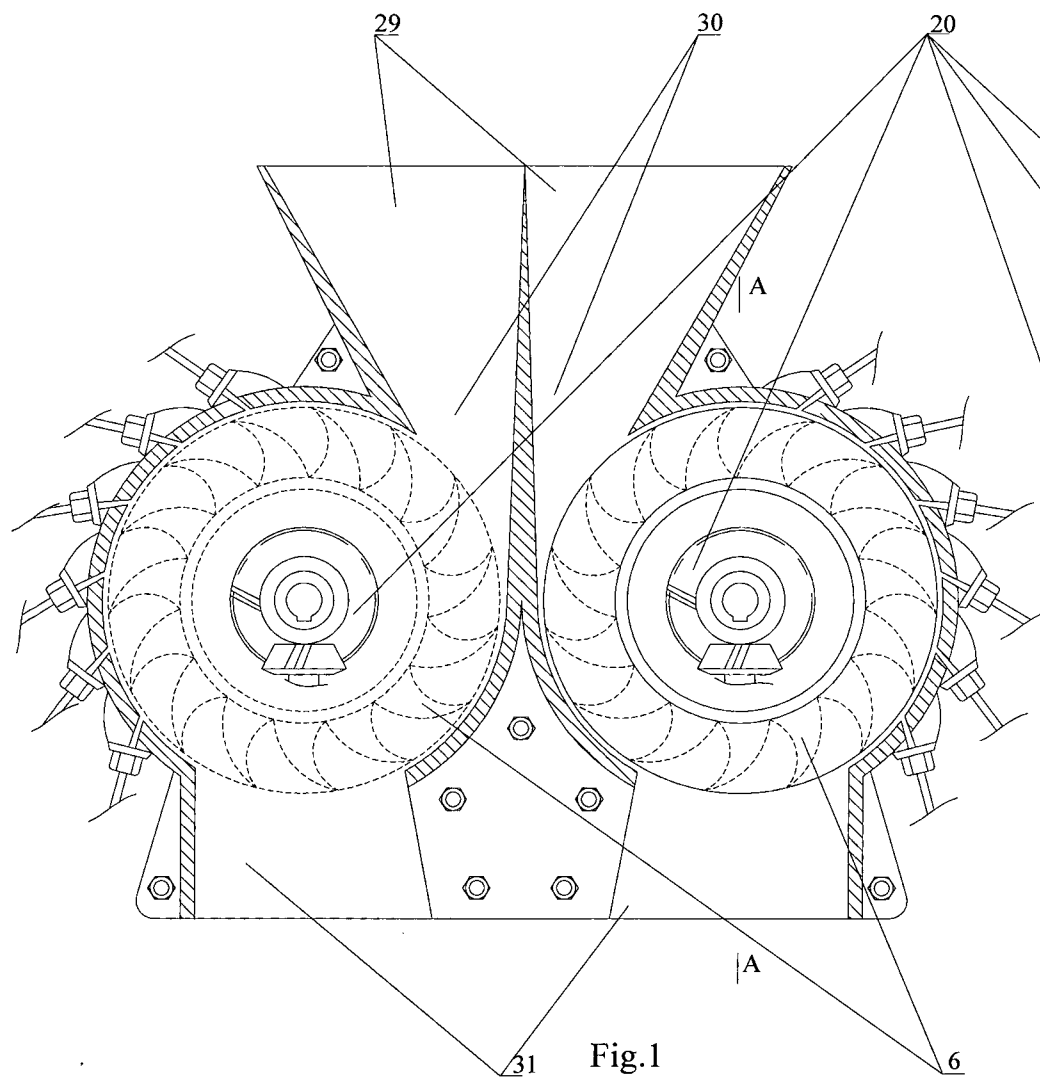
12. El vehículo de motor como se exige en cualquier de las demandas 7-10, en donde los compartimientos del impulsor son compartimientos duales cada uno del impulsor que hace un impulsor disponer en esto, y por lo menos una entrada de aire para recibir la circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en por lo menos uno de los compartimientos del

10 impulsor.

185
✓A

Abastracto

Un motor viento-neumático incluyendo los compartimientos y los impulsores del impulsor dispuestos en los compartimientos del impulsor se proporciona. Las entradas de aire para recibir la
5 circulación de aire externa de la resistencia del viento se disponen en los compartimientos del impulsor, y la circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar para generar salida de energía. Además, el motor viento-neumático más futuro incluye un sistema del aire-jet para HPCA que echa en chorro en los compartimientos del impulsor, y el de aire comprimido de alta presión interno echada en chorro por
10 el sistema del aire-jet conjuntamente con la circulación de aire externa de la resistencia del viento que entra en las entradas de aire conduce los impulsores para funcionar para generar salida de energía. En la actual invención la circulación de aire externa de la resistencia alrededor de un vehículo de motor que se mueve a una velocidad se convierte en la energía para el uso, que reduce grandemente la consumo de energía y mejora la velocidad móvil de una máquina de energía. Un
15 vehículo de motor equipado del motor viento-neumático se proporciona más a fondo.



175
189

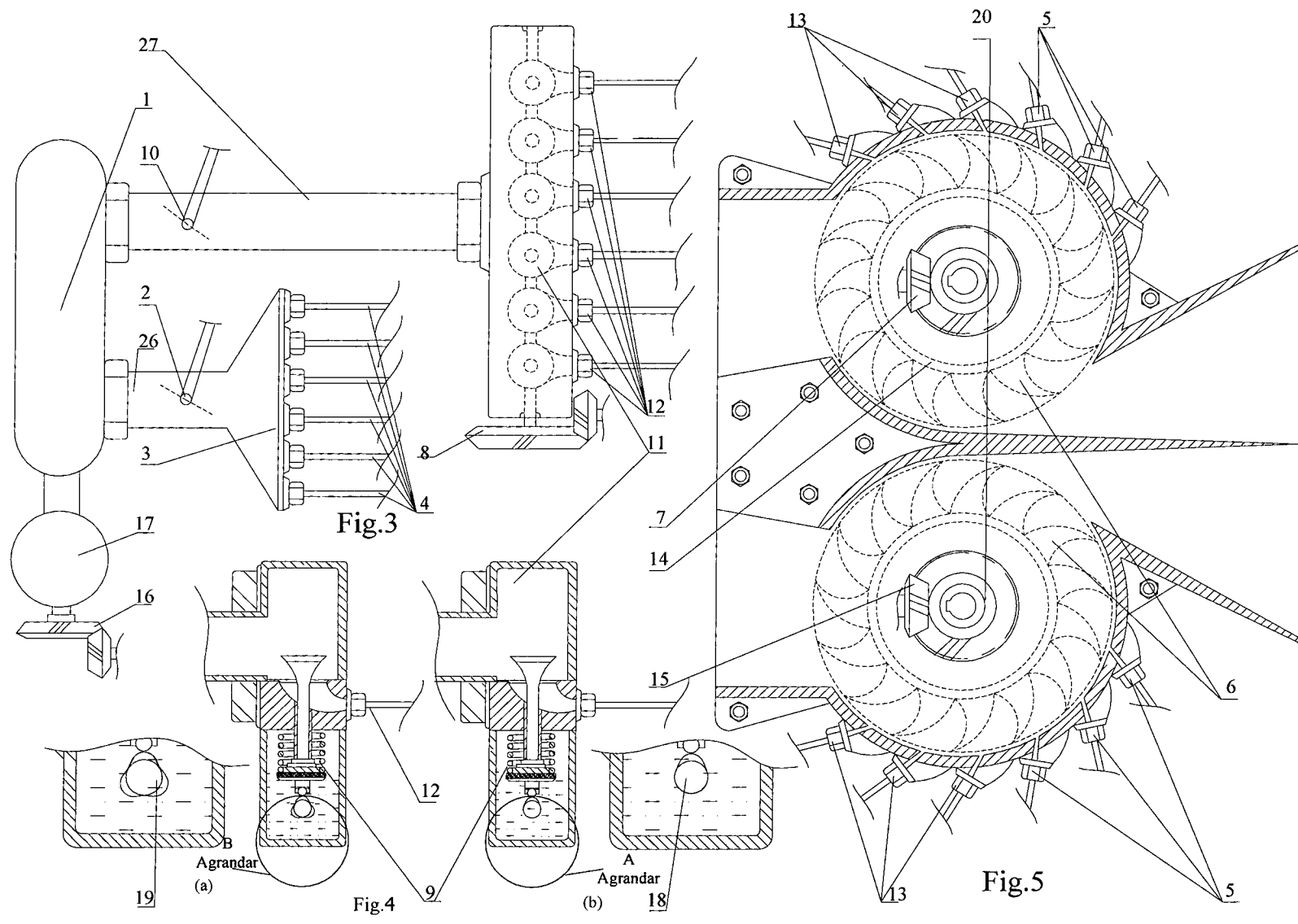


Fig. 3
Fig. 4
Fig. 5

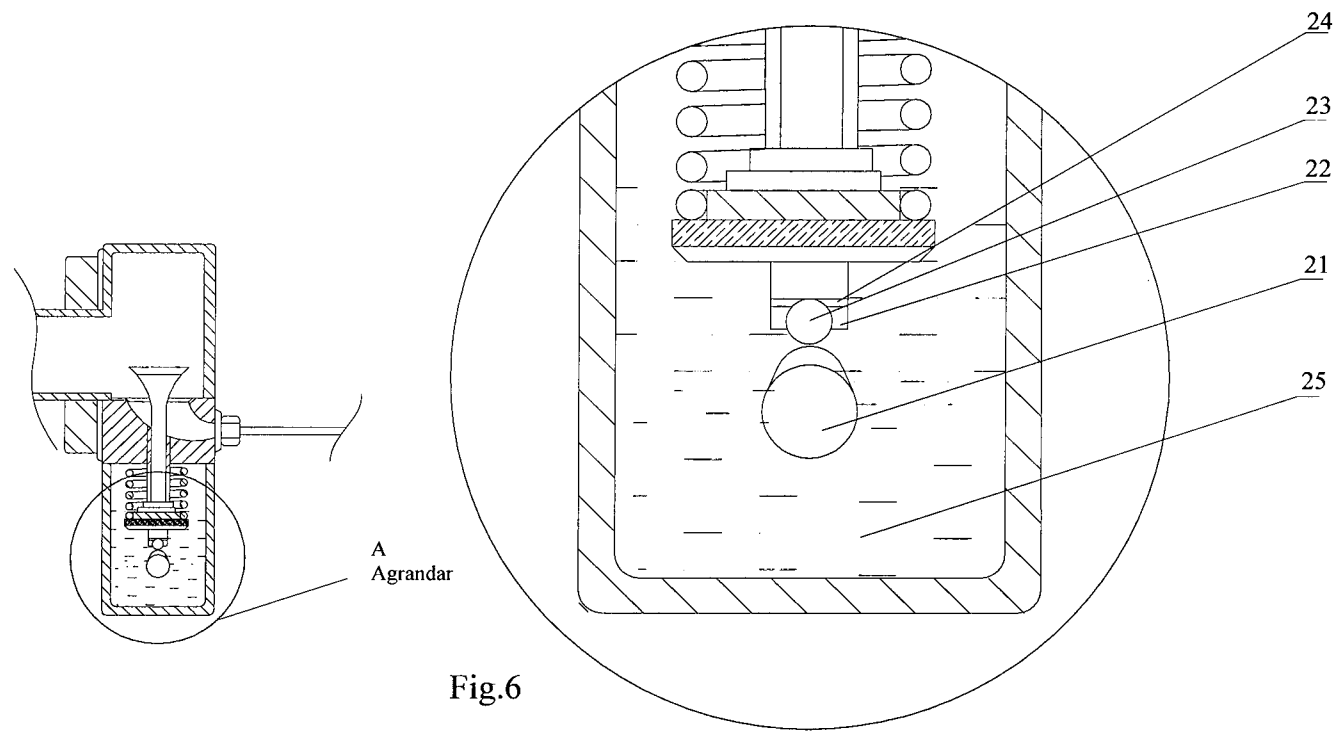


Fig.6

198
199

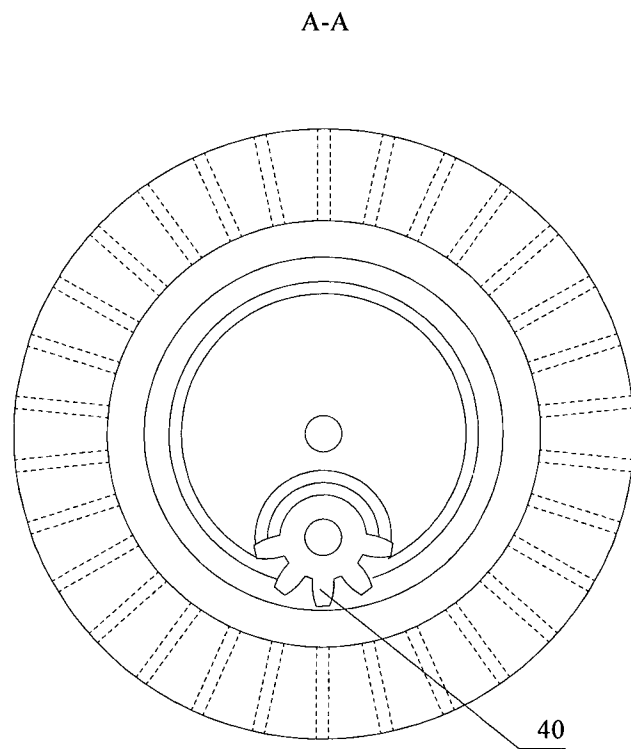


Fig. 7

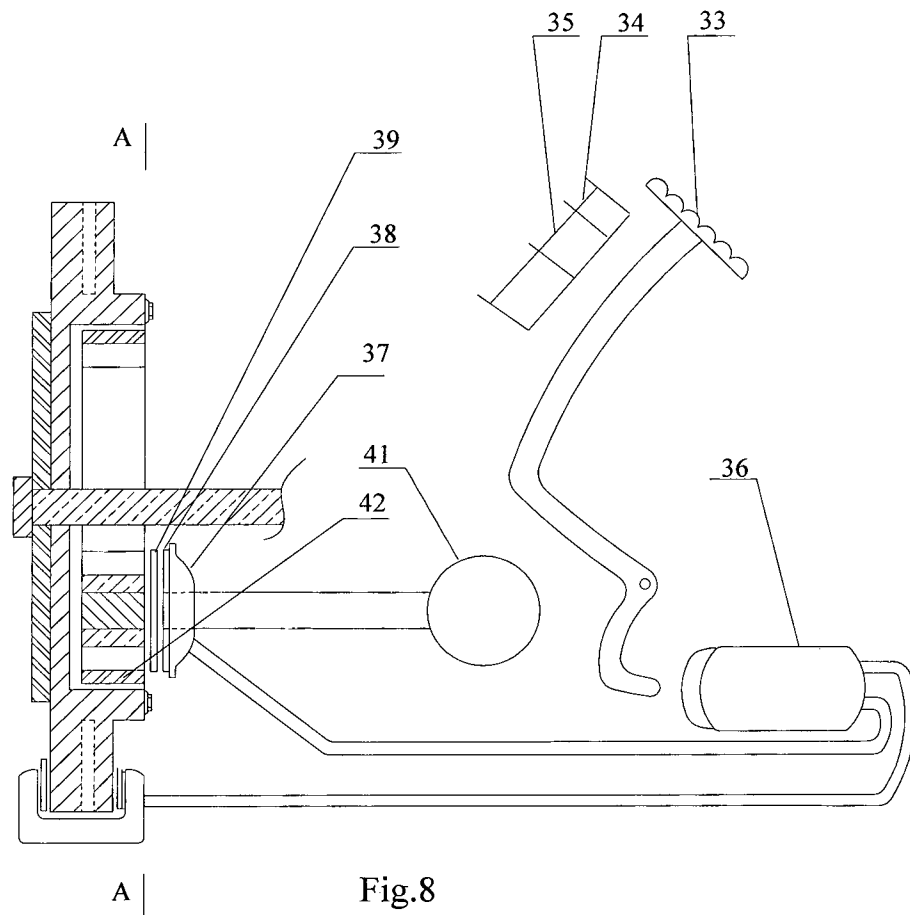


Fig. 8

1988

192

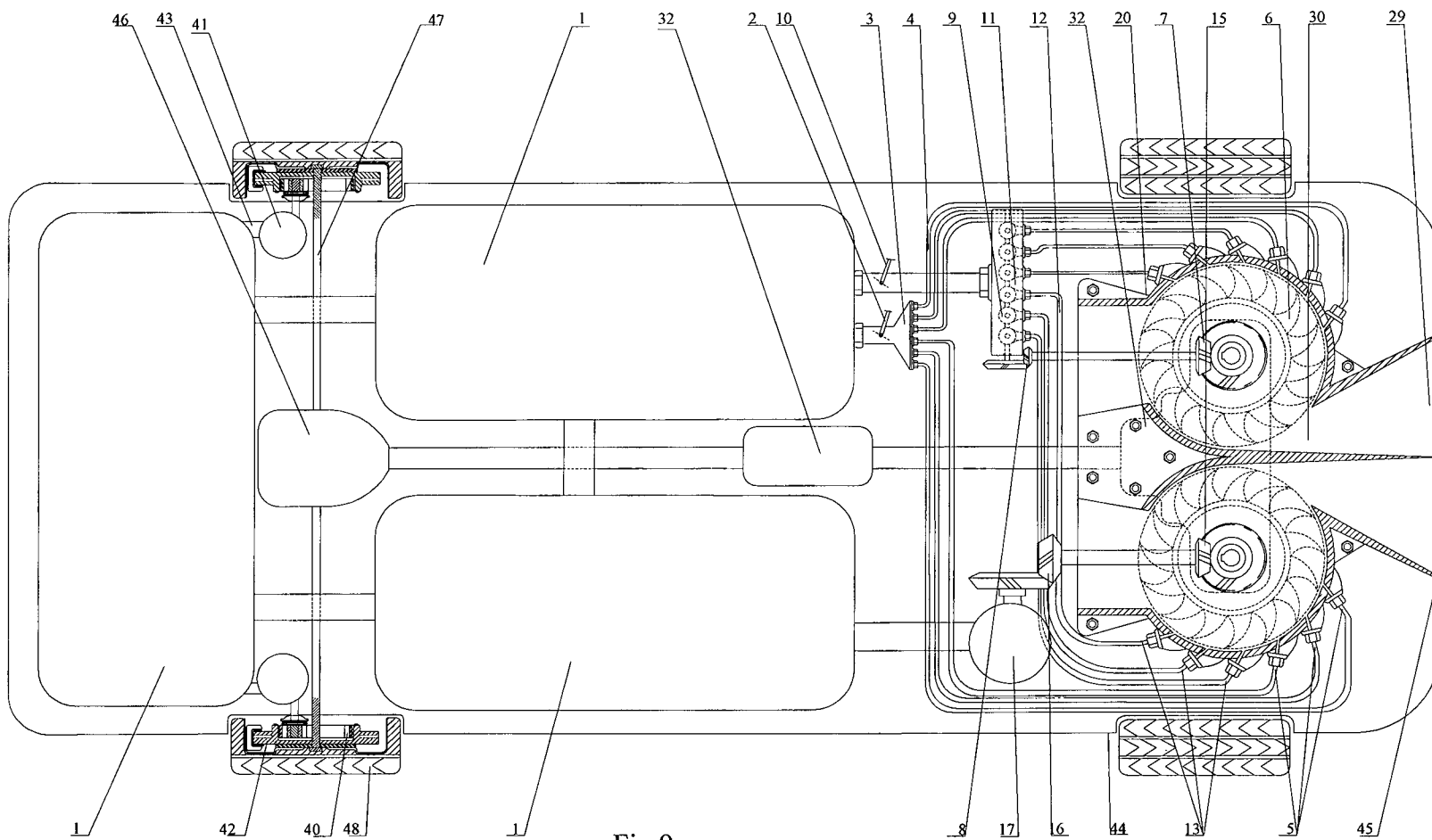


Fig.9

193

DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

RADICACIÓN EXPEDIENTE No. 07-62112

EL EXTRACTO DE LA PRESENTE SOLICITUD DE **PATENTE DE INVENCION**

FUE PUBLICADO EN LA GACETA DE PROPIEDAD INDUSTRIAL No **587** DE

FECHA **18 DE ENERO DE 2008** EL TÉRMINO HÁBIL SEÑALADO POR LA LEY

EXPIRA EL **16 DE ABRIL DE 2008**

NOTA: Dentro del plazo de los seis (6) meses siguientes a partir de la fecha de publicación en la gaceta de Propiedad Industrial, deberá solicitar y cancelar el examen de patentabilidad so pena de que la solicitud caiga en abandono, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 44 de la Decisión 486/2000.

SE PRESENTARON OPOSICIONES POR PARTE DE TERCEROS.

SI _____ NO X