

MOTOR DE MOVIMIENTO PERPETUO (MOP)

Campo Técnico:

La presente invención se refiere al área de ingeniería mecánica (motor).

Antecedentes de la invención:

La necesidad de desplazarse del ser humano lo ha llevado a la fabricación de medios de transporte movidos por motores, causando contaminación, daño ambiental, social y económico. Dentro de estos motores podemos encontrar:

- **Motor de Combustión externa.** MOTOR A VAPOR. Presenta las desventajas de tener alto consumo de carbón, agua; peso muy elevado, contaminación ambiental y excesiva demora para precalentar.
- Como solución a estas desventajas se diseñó el **Motor de combustión interna** (gasolina, diésel, gas), sin embargo este también cuenta con desventajas como la contaminación, y la necesidad de combustibles fósiles.
- En vista de esto se desarrolló el **Motor Eléctrico**, pero este tiene incapacidad de trabajar a velocidad baja, teniendo limitación en cuanto a potencia, y necesita de baterías que no sólo son costosas y pesadas, sino que también cuenta con un sistema de recarga deficiente.

Descripción breve:

Motor de Movimiento Perpetuo a base de engranajes. Se basa en la idea de la conservación de la energía dinámica. La solución que este motor proporciona a las desventajas planteadas, es que puede ser utilizado en todo tipo de medio de transporte, tiene arranque instantáneo, es de peso liviano en comparación a la potencia y sirve para producir energía limpia, evitando la necesidad de hidroeléctricas, paneles solares y energía eólica; para así darle un respiro al planeta ayudando al daño de sobrecalentamiento y mal manejo de los recursos naturales; es amigable con el medio ambiente, no necesita ningún tipo de combustible, ni baterías para almacenar la energía.

Descripción de figuras:

- Imagen 1- Vista superior
- Imagen 2- Vista frontal
- Imagen 3- Vista posterior
- Imagen 4- Vista frontal interna

Descripción detallada:

En el momento en que la rueda hidráulica gira, inicia el movimiento a través de los engranajes accionando la bomba de agua, la cual inyecta este líquido a la rueda

hidráulica y esta a su vez, apoyada por la volanta de inercia mantienen el movimiento perpetuo.

- **Funcionamiento:**

Con el engranaje helicoidal 1 se da inicio al funcionamiento con 522 revoluciones, pasando a los engranajes helicoidales 2 y 3 (unidos por eje) con 52.2 revoluciones; sigue a los engranajes helicoidales 4 y 5 (unidos por eje) con 17.4 revoluciones y continúa en los engranajes 6 y 7 (unidos por eje) con 7.4 revoluciones, proporcionando 1 revolución al engranaje 8, lo cual le da fuerza a éste engranaje como para ser transmitida esta misma y a la vez aumentando revoluciones a través del engranaje 9, de 1 a 3 revoluciones en los engranajes 10 y 11 (unidos por eje); aumentando a 9 revoluciones en los engranajes 12 y 13 (unidos por eje), continuando con fuerza y 13.05 revoluciones en los engranajes 14 y 15 (unidos por eje) pero al ir aumentando las revoluciones, la fuerza disminuye y para recuperarla utilizamos el engranaje 16, transmitiendo del engranaje 15 de 13.05 a 4.6 revoluciones en los engranajes 16 y 17 (unidos por eje) transmitiendo su fuerza y aumentando a 12 revoluciones en los engranajes 18 y 19 (unidos por eje); posteriormente aumenta a 21 revoluciones en los engranajes 20 y 21 (unidos por eje) y para una recuperación más de fuerza se utiliza el engranaje 22 con 16.1 revoluciones y este a su vez aumentará las revoluciones en los engranajes 23 y 24 (unidos por eje) de 80.7 a 322.8 revoluciones a los engranajes 25 y 26 (unidos por eje) finalizando con 1.291 revoluciones en el engranaje 27 que unido por eje da movimiento a la bomba de agua (30) la cual inyecta agua con suficiente presión a la rueda hidráulica (32) a través de un tubo dentro de la carcasa (28), teniendo como apoyo la volanta de inercia (29) unidas por eje con el engranaje 1, obteniendo el cierre del ciclo y un movimiento perpetuo.

Para iniciarlo basta con darle un impulso a la volanta de inercia (29) la cual está unida por eje y su funcionamiento y sostenibilidad se consigue dando fuerza al engranaje 8

- **Partes del motor:**

1. Engranaje helicoidal de 4 dientes, diámetro de 8 mm
2. Engranaje helicoidal de 40 dientes, diámetro de 4 cm
3. Engranaje helicoidal de 12 dientes, diámetro de 3.5 cm
4. Engranaje helicoidal de 36 dientes, diámetro de 10 cm
5. Engranaje helicoidal de 17 dientes, diámetro de 6 cm
6. Engranaje helicoidal de 40 dientes, diámetro de 9.5 cm
7. Engranaje de 14 dientes, diámetro de 3.5 cm
8. Engranaje de 104 dientes, diámetro de 26 cm
9. Engranaje de 45 dientes, diámetro de 19 cm
10. Engranaje de 15 dientes, diámetro de 6.5 cm
11. Engranaje de 42 dientes, diámetro de 17 cm
12. Engranaje de 14 dientes, diámetro de 6 cm

13. Engranaje de 29 dientes, diámetro de 8.5 cm
14. Engranaje de 20 dientes, diámetro de 6.5 cm
15. Engranaje de 34 dientes, diámetro de 9.5cm
16. Engranaje de 96 dientes, diámetro de 24,5 cm
17. Engranaje de 34 dientes, diámetro de 12 cm
18. Engranaje de 13 dientes, diámetro de 5cm
19. Engranaje de 42 dientes, diámetro de 9.5 cm
20. Engranaje de 24 diente, diámetro 5.5. cm
21. Engranaje de 36 dientes, diámetro 6.7 cm
22. Engranaje de 50 dientes, diámetro 9 cm
23. Engranaje de 10 dientes, diámetro 2 cm
24. Engranaje de 45 dientes, diámetro de 6cm
25. Engranaje de 11 dientes, diámetro de 1.5 cm
26. Engranaje de 56 dientes, diámetro de 4.5 cm
27. Engranaje de 14 dientes, diámetro 1.5 cm
28. Carcasa, es la que cubre la rueda hidráulica, la bomba y el cilindro de agua; totalmente sellada
29. Volanta de inercia, diámetro de 19 cm
30. Bomba de agua, diámetro de 5 cm
31. Ejes
32. Rueda hidráulica de 8 aspas, diámetro 23 cm

- **Capacidad por variaciones:**

Para aumentar la potencia y/o revoluciones podemos adicionar a partir del engranaje (9) tornillos sinfín, coronas y aumentar la capacidad de la bomba de agua.