

PROCESSEUR MULTI - CARBURANTS GEET de PAUL PANTONE

VERS UNE POLLUTION ZERO

Page créée le 27/09/2000

INTRODUCTION

Dès l'ouverture de notre site le 30 novembre 1998, nous avons déjà donné dans la partie Carburants Alternatifs des informations sur le Processeur Multi Carburants GEET de Paul Pantone.

Aujourd'hui et plus que jamais, de nombreuses voix s'élèvent en Europe : les consommateurs, dans leur grande majorité sont excédés de la dépendance polluante et coûteuse aux produits pétroliers. Nombreux sont ceux qui se soucient des marées noires, de la fonte des glaces au pôle Nord, de l'effet de serre, du trou croissant de la couche d'ozone etc.

Face au manque d'informations des médias et en partageant bien sûr ces réflexions, nous avons ouvert à nouveau le dossier Pantone en ajoutant le maximum de renseignements techniques et pratiques pour permettre à chacun d'expérimenter le Processeur Multi Carburants GEET de Paul Pantone.

Les informations qui suivent et qui sont extraites des sites Internet de GEET (Global Environmental Energy Technology) répondent d'ailleurs aux vœux de Paul et Molley Pantone :

FAIRE CONNAITRE LARGEMENT AU PUBLIC CETTE TECHNOLOGIE QUI EXISTE BEL ET BIEN

ce qui incitera peut-être les sceptiques à changer d'avis, tout comme ont changé d'avis, au début du siècle ceux qui prétendaient que le plus lourd que l'air ne pourrait jamais voler.

Vous sentez - vous coupable d'augmenter la pollution de la planète quand vous utilisez votre véhicule, votre chauffage ?

Souhaitez- vous connaître un des systèmes anti pollution adaptables à vos besoins en énergie ?

Souhaitez-vous économiser les ressources énergétiques de la planète, et pourquoi pas participer à sa dépollution ?

Vous cherchez depuis longtemps à expérimenter un système abordable ?

EN VOICI UN, SIMPLE, GENIAL : LE PROCESSEUR MULTI - CARBURANTS DE PAUL PANTONE

Ce dossier reprend et complète le premier avec des informations générales et met particulièrement l'accent sur le descriptif du système que Paul et Molley Pantone ont diffusé gratuitement sur Internet le 26 octobre 1999.

Nous remercions bien entendu Paul et Molley Pantone d'avoir donné à toute la planète des indications précises qui vous permettent, en tant que particulier et pour votre usage personnel de réaliser un appareil qui prouve la réalité de cette technologie : le Processeur Multi Carburants GEET de Paul Pantone.

Chacun a donc eu depuis plusieurs années la possibilité de se rendre compte par lui-même de la validité de ce système aussi simple que génial.

Grâce à ce descriptif, et après avoir suivi le protocole recommandé par Paul Pantone aussi bien que par Jean-Louis Naudin qui l'a étoffé d'un excellent schéma (d'ailleurs repris par Paul Pantone dans son propre site), nous avons reproduit avec succès, sur un vieux moteur, le système de Processeur à Multi - Carburants GEET de Paul Pantone.

Chapitres:

- 1 PAUL PANTONE, L'INVENTEUR**
- 2 LA PHILOSOPHIE DE PAUL ET MOLLEY PANTONE**
- 3 LE PMC-GEET DE PANTONE : UNE REPOSE AUX PROBLEMES DE POLLUTION ACTUELS**
- 4 PROBLEMES RENCONTRES PAR PAUL PANTONE**
- 5 DES TEMOIGNAGES EN FAVEUR DE PANTONE ET DE SON GEET**
- 6 LA SOCIETE GEET EST PRETE POUR LA PRODUCTION**
- 7 DES REPRESENTANTS DE LA TECHNOLOGIE DE PAUL PANTONE aux USA , en Europe et dans d'autres pays.**
- 8 QUE SE PASSE-T-IL DANS UN PROCESSEUR MULTI-CARBURANTS GEET DE PANTOME ?**
- 9 INFORMER AVANT TOUT**
- 10 DES REALISATIONS QUI FONCTIONNENT**
- 11 DES PLANS ET DOCUMENTS DE CONSTRUCTION DISPONIBLES**
- 12 EN SUIVANT LES PLANS NOUS AVONS REPRODUIT LE PMC-GEET DE PANTOME**

- 1 - PAUL PANTONE, L'INVENTEUR



Photo extraite du site <http://www.GEET.com> et reproduite avec son aimable autorisation

Ancienne adresse

**Paul & Molley Pantone
625 West, 5300 South, Suite A-136
Salt Lake City, UT 84123
(801)-281-2462**

Nouvelle adresse

**Paul Pantone; CEO
Molley Pantone; CFO
193 East, 8th North
Preston, Idaho 83263
Cell Phone Number: (208)339-0681
Fax Number: (208)852-2919
Paul Pantone: info@geet.com**

Pour avoir une idée globale des travaux de Paul Pantone consulter le dossier que nous lui avons consacré dans la partie " Carburants alternatifs " dès l'ouverture notre site.

Il est possible d'aller visiter l'Institut GEET et observer des appareils en fonctionnement, toutefois, il est préférable de prendre rendez-vous car ils reçoivent des milliers d'appels téléphoniques par semaine : tout le monde veut savoir comment entrer dans la société et si le produit existe bien.

- 2 - LA PHILOSOPHIE DE PAUL ET MOLLEY PANTONE

Paul et Molley (qui travaille auprès de son mari depuis 1995) Pantone pensent que nos enfants et leur descendance ont dès la naissance le droit de vivre sur une planète habitable. Et c'est possible ! Il est temps de faire un grand nettoyage ! Il est capital de réduire la consommation de carburant qui génère des hydrocarbures et des gaz toxiques.

Avec tous ceux qui rêvent de " soigner " la planète, Paul et Molley Pantone forment les vœux suivants :

Que nous puissions vivre dans un monde en paix débarrassé des rejets dus au développement technique dont les rejets souillent l'eau, l'air et le sol et qui nous a amenés aux frontières de notre auto destruction

Que les gens s'entraident

Que règne l'abondance...

Quand on demande à Paul Pantone s'il accepte de traiter avec tous les pays, il répond calmement : " Bien sûr, car tant qu'un pays déversera des déchets toxiques dans l'écosystème, la pollution continuera."

La nécessité étant la mère de l'invention et le recours au cheval n'étant pas nécessaire, Pantone s'est mobilisé depuis 1979 dans la recherche et la mise au point de produits recherchés par le public. Il lui a fallu passer quatre ans (rater plus de 350 essais) avant de faire fonctionner un premier appareil qu'il a appelé carburateur Pantone, puis réacteur endothermique. Il a mis douze ans avant de comprendre pourquoi cela fonctionnait. Il a réalisé ensuite que cette invention destinée au bien de la Terre était un des cadeaux du Ciel qu'on lui avait prédit, tout comme l'arrivée de sa future compagne Molley Faischko.

Mais cela a été un combat souvent difficile à cause des problèmes financiers. Pour progresser et produire plus rapidement, il aurait fallu laisser le contrôle de la technologie aux mains de groupes visant le profit, mais cette option a toujours été refusée par Pantone. Certes le fait de conserver ce contrôle a retardé l'arrivée au stade actuel mais c'est mieux pour tous.

Quand l'inventeur voit à la télévision des directeurs de sociétés qui déclarent qu'ils " font tout ce qui est en leur pouvoir " pour réduire la pollution, il est très peiné car il a pourtant présenté la solution du GEET à nombre d'entre eux.

Le souhait de Pantone n'est pas de saigner à mort l'individu comme certains le feraient s'ils avaient le contrôle de cette technologie mais de l'aider à aller de l'avant. Et, c'est dans ce sens que Paul et Molley Pantone ont offert sur Internet, le 21 octobre 1999, tous les éléments permettant de construire soi-même un Processeur à Carburant GEET (ou à Multi - Carburants que par commodité, nous écrirons par la suite PMC-GEET)

Cette page a été publiée par Jean-Louis Naudin le 19 novembre 1999 et vous en trouverez la traduction en français ci-après dans la partie "Réalisations et expérimentations "

- 3 - LE PMC-GEET DE PANTONE : UNE REPONSE AUX PROBLEMES DE POLLUTION ACTUELS

Réponse à l'effet de serre

- Le PMC-GEET répond au problème du réchauffement global de la planète et aux émissions de gaz à effet de serre et ce, grâce à une modification facile et rapide des moteurs.

Le PMC-GEET peut :

- transformer les véhicules actuellement en circulation en véhicules à très faibles rejets
- éliminer jusqu'à 99 % de la pollution émise par les voitures et les camions
- augmenter l'autonomie jusqu'à 300 % grâce à la consommation de toute l'énergie disponible et ce quel que soit le carburant utilisé
- détruire des déchets qui normalement polluent notre environnement

Avec le PMC-GEET, qui élimine les deux principaux obstacles à l'utilisation de l'hydrogène - à savoir production et stockage, c'est une transition en douceur vers l'Ere de l'Hydrogène qui s'annonce avec un carburant hydrogène propre, disponible dès maintenant et avec la technologie et l'infrastructure actuelles des Compagnies Pétrolières. De plus, cette technologie générerait des milliers de nouveaux emplois.

Avec le PMC-GEET, plus besoin de pots catalytiques *, de pompes à injection ni d'accessoires coûteux dans les moteurs puisque c'est non seulement un système d'alimentation en carburant mais aussi un appareil qui élimine la pollution.

** libérant du platine, de l'acide sulfhydrique, du phosgène (gaz de combat) et du gaz innervant (ester-acide phosphoreux provenant de la réaction du MTBE de l'essence avec le phosphate alkydithique de zinc de l'huile du moteur) tous ces rejets entraînant des maladies dont le syndrome d'épuisement chronique.*

Comparaison avec d'autres technologies basées sur le plasma

La recherche sur le plasma est vraiment un nouveau domaine scientifique et selon les Américains, la plus grande partie de la littérature concernant ce sujet vient de l'étranger(NDLR : c'est plutôt rare !)

Le MIT-EREN-DoE et le Conseil Américain pour la Recherche Automobile - consortium composé de Ford, GM et Chrysler ont découvert que la technologie du " Reformateur à Plasma " fonctionne et en financent maintenant la recherche.

Au MIT, le Dr Daniel Cohn (premier nommé au Prix de la Découverte dans le domaine des Transports en 1999) utilise une technologie dénommée " Plasmatron " réduisant les émissions jusqu'à 90 %. A la base, une très grosse bougie produit le plasma qui ajoute de l'hydrogène au carburant. Mais avec cette technologie, on est encore loin de la production, elle exige d'énormes quantités d'électricité et un second alternateur est nécessaire pour convertir seulement 25 % du carburant...Pour comparaison les kits de GEET disponibles peuvent convertir 90 % des véhicules en offrant jusqu'à 99 % de réduction de leurs rejets...

S'intéressent également au " Reformateur de l'Essence à l'hydrogène " A.D. Little / Epyx, PNGV / DoE, Daimler-Benz / Ballard, Daimler - Benz /Ford.

Le PMC - GEET répond aux problèmes de pollution par l'élimination des déchets in situ

Lors d'un contrôle (filmé) de pollution dans une station de Californie, le moteur à essence d'un PMC-GEET a fonctionné au pétrole brut, et l'échappement était plus propre que l'air ambiant ! Les mesures de monoxyde de

carbone, de dioxyde de carbone et d'hydrocarbures étaient à 0,00, et l'oxygène à 21,1 !

Autre exemple, un moteur à essence classique rejetait 999 ppm (parties pour mille) d'hydrocarbures, après conversion, il n'émettait plus que 11 ppm !

On se demande si l'industrie automobile de Detroit peut arriver à battre un tel record, faut-il les croire quand ils disent " qu'ils font tout "pour purifier l'air que nous respirons ?

De nombreux témoins ont même parlé de l'odeur printanière dégagée par l'échappement. Un clin d'œil le sigle choisi pour la société est GEET et Pantone a appris par la suite que geet en Inde et au Pakistan évoque le parfum des fleurs...

Lors d'un autre essai, le moteur a été monté avec un système en boucle et a fonctionné sans apport d'air de l'extérieur en aspirant son propre échappement et par conséquent sans rejets !

La ville de Mexico, malheureusement réputée pour son niveau de pollution élevée, est intéressée pour appliquer la technologie PMC-GEET à d'énormes quantités de déchets toxiques, pour la plupart du pétrole mélangé à de l'eau et impropre au raffinage, mais cette " contamination " par l'eau convient parfaitement au PMC-GEET. Avec cette technologie, il est possible de transformer ces nuisances en carburant et produire de l'électricité tout en vidant des citernes sans polluer l'air avec du gaz carbonique et des hydrocarbures.

L'impact financier d'un tel programme de dépollution est phénoménal. Le gouvernement Mexicain qui doit faire face depuis des années à un manque de courant à Mexico, projette de construire des installations destinées à fabriquer le PMC-GEET chez eux. Ainsi, l'économie gagnerait en stabilité, l'air en pureté, de plus cela résorberait du chômage.

Il existe d'autres applications du PMC-GEET, en plus de la production d'électricité dans des centrales : le dessalement de l'eau de mer, le pompage... toutes installations qui achèteraient le carburant toxique destiné à leur fonctionnement tout en évitant les transports dangereux et coûteux de la côte Est à la côte Ouest.

Le Canada qui effectue des tests sur le PCB et d'autres déchets toxiques a essayé un appareil PMC-GEET de 10 CV et les résultats ont été jugés intéressants.

Autre projet chez GEET dont on ne peut prévoir la durée de la phase d'essais mais qui est formidablement excitant : commencer des tests sur la capacité du PMC-GEET à évacuer de notre environnement des déchets nucléaires...

Autres avantages du PMC-GEET

- Un moteur modifié avec le PMC-GEET est aussi moins bruyant que les autres, lors des essais, on n'entend que le bruit de la machine entraînée par le moteur Cet avantage amène GEET à développer une nouvelle gamme de tondeuses à gazon silencieuses.
- La durée de vie des moteurs transformés grâce au PMC-GEET est augmentée de 10 fois par rapport aux moteurs classiques où les particules de carbone agissent comme du sable sur les pièces de moteur. Le premier prototype construit par Pantone a tourné 7000 heures avec huile et bougies d'origine alors que son équivalent en fonctionnement classique est donné pour 700 heures.
- Si l'on dispose un dôme transparent sur le haut de cylindre, on voit que sur un moteur normal l'allumage saute d'un côté à l'autre sur tout le dessus du piston ce qui crée des pressions inégales, de la friction et de l'usure. Sur un moteur adapté à un PMC-GEET, l'allumage est complet, instantané et se fait même sur tout le dessus du cylindre.
- Autre avantage d'un moteur modernisé " retrofit " avec le PMC-GEET, on peut tourner au ralenti jusqu'à 100 tours minute ou tripler la vitesse maximum à plein gaz .
- L'efficacité accrue du PMC-GEET vient du fait que le carburant gazeux homogène à l'intérieur du moteur brûle pratiquement 100 % du carburant sur un allumage alors que l'essence a des points d'ébullition de 30 à 220 ° C et des températures d'auto allumage qui font que son efficacité est très basse et que le carburant est gaspillé. Il n'y a que la moitié de carburant qui est brûlée dans le moteur classique, le

reste brûle sur les valves, le collecteur et tout ce qui reste brûle dans le pot catalytique. Voilà pourquoi, l'utilisation d'un moteur adapté au PMC-GEET voit son efficacité de consommation augmenter de plus de 200 %. Par exemple, la Chevy " retrofitée " ne fait plus que 5,6 litres aux 100 km par rapport aux 16,8 litres consommés avant.

- De plus, on voit un autre avantage sur le tuyau d'échappement car le moteur fonctionnant en chauffant moins, le silencieux ne devient pas chaud si on fait le réglage convenable selon le carburant utilisé. Certaines conversions peuvent même supprimer la présence du radiateur (lors de réglages défectueux il est même arrivé que de la glace se forme sur le tuyau). Tout ceci est dû à une réaction endothermique ** qui est un changement chimique accompagné d'une absorption de chaleur qui se passe dans la chambre de réaction.

**** endothermique : s'applique à une transformation ou réaction qui absorbe de la chaleur au lieu d'en dégager - la fusion par exemple est une réaction endothermique, la décomposition de l'eau en est une aussi.**

Produits adaptés à la Technologie PMC-GEET

- Générateurs 5 KW Coleman "Gen Set " GEET disponibles depuis fin 1997 à \$1050



Modernisés avec la dernière technologie GEET, ces générateurs 5 KW Coleman sont alimentés avec des moteurs Tecumseh 4 temps de 10 CV dont le fonctionnement est fiable. Ils ont des chemises en fonte de fer, une coupure automatique lorsque le niveau d'huile est bas, un allumage électronique et une longue durée de vie. Ces groupes électrogènes peuvent donner jusqu'à 5 kW à 120 ou 240 VAC (volts en courant alternatif) pour tous les usages du type dépannage, camping... Ils pèsent environ 30 kg et s'inscrivent dans un volume de 60 cm³.

Ces adaptations sont plutôt destinées aux personnes ayant déjà des générateurs mais désireuses de commencer à se servir de la technologie de PMC-GEET.

D'autres modèles plus gros sont prévus, avec délais de livraison de 6 à 9 semaines, parmi eux :

- 7,2 kW 120/240 V Générateur Winco moteur à refroidissement à eau \$ 3500
- 10-12 kW moteur 3TC Toyota à générateur entraîné par courroie \$5500
- 12 kW moteur 4 temps diesel Isuzu , nouveau générateur 12 kw avec entraînement direct \$5900
- 20 kW Package Standby V-4 Ford industrial, générateur à un palier dans une enceinte \$11240

On peut aussi faire fonctionner ces générateurs avec du méthane provenant de fosses septiques, en le faisant passer dans une grande cuve servant de barboteur grâce à un tuyau vertical descendant à environ 30 cm du fond pour y attirer de l'air frais et en recueillant les gaz par un autre tuyau au bord du couvercle.

On modifie ensuite le moteur pour qu'il puisse passer de l'essence au méthane, et après démarrage sur l'essence, on bascule sur l'alimentation au méthane. Une famille moyenne de 4 personnes peut produire suffisamment de méthane pour alimenter un générateur 8 heures par jour.

Appareil de démonstration "Dealer Demo Unit "



"Dealer Demo Unit "



Photo de notre premier dossier sur Pantone paru dans la partie Carburants Alternatifs

De gauche à droite Adolf Schneider, Per Albertsson et Le Dr Hans Nieper (18 10/1998)

Ces appareils permettant de mieux comprendre les théories à l'œuvre, sont sortis fin 1996. Ils sont conçus aux fins d'études pour des tests spéciaux et pour faire des démonstrations. Ils ne possèdent pas de flotteur et doivent être actionnés manuellement. La chambre de flotteur est un bocal de verre qui permet aux observateurs de voir les "carburants " vaporisés dans le réservoir. Ces appareils sont ainsi faits qu'ils peuvent fonctionner avec des déchets, par exemple du gaz mélangé à du pétrole d'éclairage, des huiles moteurs neuves et usagées, du lisier de porc, du liquide de transmission, des gaz de soda, de la saumure de vinaigre etc.

Pour la sécurité on leur a retiré le vilebrequin et de plus, on ne branche aucune charge sur eux. C'est en faisant fonctionner ces appareils avec des carburants inhabituels que l'on démontre le mieux la réalité du fonctionnement de la technologie du PMC-GEET de Pantone.

Version spéciale de l'appareil destinée aux Universités

Cette version de l'appareil destinée à mieux comprendre les théories, permet de connecter ce qui est nécessaire aux tests en charge et de fonctionner au pétrole brut, aux diluants à peinture et aux solvants d'imprimerie... Pour une utilisation de produits très caustiques, il est possible d'avoir un modèle un peu plus cher réalisé avec acier inox spécial .

Cette machine est fondamentale et a montré dans certains tests qu'elle pouvait créer réellement plus d'oxygène que celui de l'atmosphère.

- 4 - PROBLEMES RENCONTRES PAR PAUL PANTONE

A) Les problèmes

Paul Pantone a passé une quinzaine d'années sur son processeur à Carburant GEET(PMC-GEET). Au départ, la plupart des tests ont été faits sur de petits moteurs à combustion interne. Pour mieux étudier la combustion, Paul Pantone a ensuite travaillé sur des applications destinées aux chaudières.

Les nombreuses démonstrations ne montrent pas de difficultés techniques majeures comme on peut le voir dans la vidéo de LightWorks (voir dans notre site dans la partie Catalogue / Vidéos) ainsi que dans d'autres reproductions d'expérimentations (dont la nôtre décrite dans la partie " réalisations et expérimentations de ce dossier) .

La modernisation des moteurs peut varier selon leur état, les conditions de fonctionnement, l'habileté de ceux qui y travaillent...

Les problèmes rencontrés ne se situent pas au niveau technique. Un retard dans les travaux en 1996 - une pénurie imprévue due au fournisseur de générateurs - a même eu un résultat positif ultérieur puisque avec le nouveau fournisseur, la qualité des générateurs s'est améliorée.

Les problèmes sont surtout financiers comme on l'a vu précédemment en évoquant la philosophie de l'inventeur et dus à la difficulté à persuader les " experts " comme nous en parlerons par la suite.

Pour sa part le Dr Wood ne pense pas : *"qu'il y ait des problèmes de fonctionnement ou de maintenance interne de moteur autres que ceux rencontrés avec du méthane, du gaz naturel ou avec des moteurs standard à combustion interne fonctionnant avec des " carburants classiques"*.

B) L'absence d'implication des scientifiques

La recherche relative au PMC-GEET a été empirique (Pantone la compare à celle d'Edison lorsqu'il mettait au point l'ampoule électrique). Elle a permis de vérifier que l'invention fonctionne bien, mais il faudrait des théories et des modèles informatisés pour l'amener à optimiser toutes ses possibilités. Pour cela, il est nécessaire que des scientifiques à l'esprit " ouvert " s'impliquent. Devant des prototypes qui fonctionnent bel et bien, les scientifiques devraient comprendre facilement cette technologie.

Malgré les invitations adressées à des centaines de scientifiques, seuls quelques-uns ont assisté à des démonstrations. Les nombreux financiers potentiels qui ont vu eux-mêmes démonstration sur démonstration se sont rangés à l'avis de gens dit " qualifiés " qui n'ont eux-mêmes pas pris le temps de venir voir les appareils.

Le plus grand obstacle à l'implication des scientifiques tient en un mot : Impossible . Le Dr Grant Wood qui a travaillé avec GEET a un terme plus approprié pour parler du PMC-GEET : Atypique .

Il est difficile de faire réaliser des tests dans de grands laboratoires comme Lawrence Livermore, Southwest Research Lab.. Il faut d'abord les convaincre que ça fonctionne et ensuite avoir énormément d'argent car les gens des laboratoires ne veulent gaspiller ni leur argent ni leur précieux temps. En fait, ils ne comprennent tout simplement rien à cet appareil.

C) Face au bureau des brevets

Ingénieurs et scientifiques disent donc : " c'est impossible ! " Apparemment, dans le cas des appareils de Pantone, le vieux dicton : " Voir c'est croire " ne fonctionne pas !! Il faut dire qu'ils ont tenté de comprendre l'inhabituel avec une pensée classique. Certes, tous ceux qui ont eux même constaté qu'aucune odeur ni pollution ne sortaient du générateur sont d'accord pour dire qu'il se passe quelque chose de différent par rapport à un moteur classique. Mais au lieu de s'attacher à découvrir pourquoi ça fonctionne, ils essaient d'expliquer pourquoi ça ne peut pas fonctionner ! La plupart d'entre eux craint qu'une approbation ou recommandation de leur part au sujet de la technologie de Pantone ne leur nuise, s'ils se trompaient... et c'est dans doute à cause de cela qu'ils ont encore besoin des inventeurs indépendants pour faire avancer la technologie ?

Un scientifique, Jim, employé dans un grand laboratoire d'Etat aux USA a souhaité aider Pantone. Après avoir

passé quelques jours à étudier l'appareil avec l'inventeur, il a déclaré qu'il parlerait à ses collègues de ce qu'il avait vu, et qu'il pensait obtenir un financement dans le cadre de la R&D. Jim pensait qu'une telle invention méritait le Prix Nobel. Mais lorsque Pantone l'appela la semaine suivante, il apprit que l'on avait contraint Jim à démissionner. Les interlocuteurs de Pantone ont ajouté que Jim devait prendre de la drogue pour croire vraiment avoir vu un moteur à essence fonctionnant au pétrole brut et sans pollution.

Une fois, une personne a contacté Pantone et lui a suggéré que sa présentation serait meilleure si le système était monté sur un tracteur de semi-remorque. Pantone accepta et deux semaines plus tard, il apprit que cette personne se présentait à ses amis comme co-inventeur de l'appareil... Une autre fois, un *attorney* du bureau des brevets a même déposé pour quelqu'un d'autre un brevet, en se servant d'un prototype dérobé à l'inventeur. Depuis, Paul Pantone est devenu plus méfiant...

D) Quelques explications extraites du brevet de Paul Pantone

18 / 08 / 1998

http://www.patents.ibm.com/details?patent_number=5794601

Il s'agit d'un nouvel appareil et d'une méthode de pré traitement de carburant alternatif (c'est à dire toute substance qui peut être préchauffée et ensuite brûlée) destinés à ce carburant utilisable dans des installations qui brûlent du carburant telles que moteurs à combustion interne, fours, chaudières et turbines.

Ce nouveau pré traiteur de carburant alternatif permet à ces installations d'utiliser en tant que combustible des produits comme le pétrole brut ou des produits non combustibles recyclés tels que de l'acide de batterie.

Ce carburant alternatif est introduit à l'état liquide dans une chambre de volatilisation de telle façon que l'énergie thermique fournie par l'échappement provenant du matériau en combustion puisse être utilisée pour aider à volatiliser le carburant alternatif. Un courant à 2 sens d'échappement peut être détourné et passer dans le carburant alternatif dans la chambre de volatilisation où on peut lui faire faire des bulles pour l'aider à se volatiliser et à être transporté à travers un réacteur pour que les gaz d'échappement le chauffent avant qu'il ne soit introduit dans l'installation.

Le réacteur se présente comme un tube possédant une tige réacteur montée de préférence de façon coaxiale à l'intérieur du conduit d'échappement ce qui laisse autour d'elle un espace annulaire réduit.

Le carburant alternatif volatilisé passe à travers cet espace d'échappement annulaire où il est soumis au pré traitement thermique provenant de tout ou partie de l'échappement avant son introduction dans le système d'alimentation de l'appareil qui brûle le carburant alternatif.

[54] **FUEL PRETREATER APPARATUS AND METHOD**

[176] Inventor: **Paul Pantone**, 41 E. 300 South, Price, Utah 84501

[21] Appl. No.: **858,085**

[22] Filed: **May 16, 1997**

[51] Int. Cl.⁶ **F02M 31/18**

[52] U.S. Cl. **123/538; 123/557; 123/575; 123/568**

[58] Field of Search **123/538, 557, 123/575, 1 A, 568**

[56] **References Cited**

U.S. PATENT DOCUMENTS

4,267,976	5/1981	Charwin	123/538
4,418,653	12/1983	Yoon	
4,524,746	6/1985	Hansen	123/538
4,567,857	2/1986	Housen et al.	
4,735,186	4/1988	Parsons	
5,059,217	10/1991	Arroyo et al.	123/538
5,074,273	12/1991	Brown	123/538
5,357,908	10/1994	Sung et al.	
5,379,728	1/1995	Cook	
5,408,973	4/1995	Spangier	123/538
5,443,052	8/1995	Askin	123/575

OTHER PUBLICATIONS

PCT Publication No. WO 96/14501—May 17, 1996.
Marin Independent Journal, Nov. 1992 "In quest of perfect engine".
Exotic Research Report, vol. 1 #2 Apr.-Jun. 1996, pp. 23-26.

Primary Examiner—Marguerite McMahon

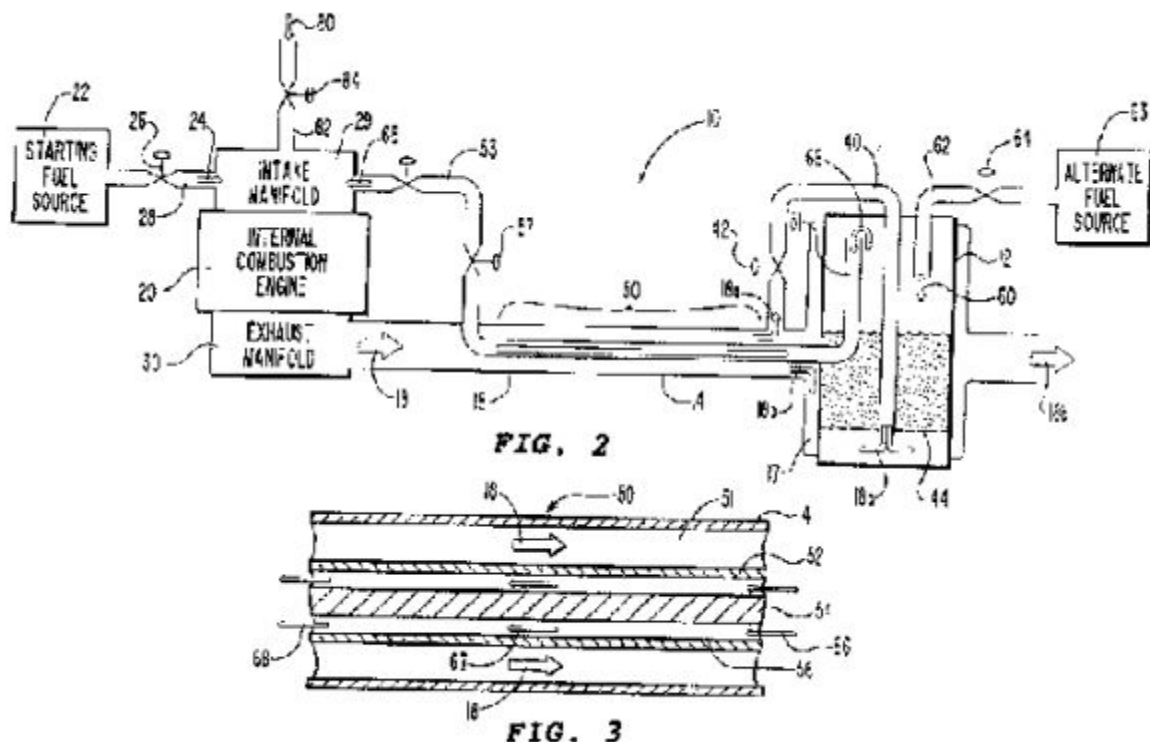
Attorney, Agent, or Firm—Mallinckrodt & Mallinckrodt

[57] **ABSTRACT**

A novel fuel pretreater apparatus and method for pretreating an alternate fuel to render it usable as the fuel source for fuel burning equipment such as internal combustion engines, furnaces, boilers, and turbines, includes a volatilization chamber into which the alternate fuel is received. An exhaust plenum may enclose the volatilization chamber so that thermal energy supplied by exhaust from the fuel burning equipment can be used to help volatilize the alternate fuel. A bypass stream of exhaust may be diverted through the alternate fuel in the volatilization chamber to help in volatilizing the alternate fuel and help carry the volatilized fuel through a heated reactor prior to its being introduced into the fuel burning equipment. The reactor is preferably interposed in the exhaust conduit and is formed by a reactor tube having a reactor rod mounted coaxially therein in spaced relationship. The exhaust passing through the exhaust conduit provides thermal energy to the reactor to pretreat the alternate fuel.

18 Claims, 2 Drawing Sheets

Un extrait de la première page du brevet de Paul Pantone



Schémas extraits du brevet de Paul Pantone

E) Relations avec les " experts " , les constructeurs automobiles et industriels

Si un constructeur adoptait cette technologie, il en voudrait l'exclusivité et en contrôlerait la divulgation ou l'étoufferait à jamais. Des constructeurs automobiles ont dit à Pantone qu'ils ne se souciaient pas vraiment de contribuer à la dépollution tant que les consommateurs ou les gouvernements ne les obligeraient pas à le faire. Plusieurs grandes sociétés - tout en affirmant qu'elles font " tout ce qu'ils peuvent " connaissent le PMC-GEET mais ne veulent pas réduire la pollution si cela leur coûte de l'argent...

Un exemple provenant d'une société de l'Utah : un déchet acide mélangé à de l'eau salée a été utilisé comme carburant dans un PMC-GEET. Mais le directeur a déclaré que sa société devrait fermer si on l'obligeait à stopper sa pollution et que, même en pensant à l'aide à apporter à l'humanité, ça n'en valait pas la peine. Au lieu de dépolluer (tout en produisant de l'électricité) et en menaçant de virer cent personnes si on l'obligeait à ne pas polluer, Mag. Corp. a choisi d'évacuer ses polluants dans l'atmosphère au dessus de Salt Lake City.

Chez Wawatosa, dans le Wisconsin, en 1987, des tests ont été faits et réussis, mais sachant que le moteur fonctionnait et serait controversé, il a été suggéré à Pantone de tenter, pour débiter, la commercialisation dans les pays du Tiers Monde, mais l'inventeur souhaite commencer dans son pays d'abord.

En 1990, Pantone qui cherchait à obtenir du pétrole brut pour faire ses tests, avait appelé *Chevron Research* à Richmond en Californie. La société lui envoya 7 bidons de 3,78 litres en provenance de divers points d'extraction du globe. Après quelques essais, Pantone fit part à Chevron de ses résultats, soit une pollution ZERO et leur adressa à leur demande des copies des vidéos des tests. Chevron lui demanda s'il lui fallait aussi un peu plus de pétrole ce que Pantone accepta. Des semaines passèrent et finalement " on " lui dit qu'on ne l'aiderait plus.

Pantone a contacté *Cooper Industries, Briggs and Stratton, Waukesha* entre autres. Les experts envoyés chez Pantone ont pu constater que les prototypes fonctionnaient, mais ils ont dit que c'était d'abord à l'inventeur d'acheter leurs produits, ensuite de les moderniser et enfin de s'occuper de les vendre. Briggs et Stratton a offert à Pantone un moteur de 10 CV à condition d'être la première société à amener cette technologie vers le public, une fois que l'inventeur l'aurait fait progresser.

En plus des essais effectués sur des voitures, un gros générateur 240 KW *Waukesha Generator - Model #H2475* (de 7 tonnes dont la photo est dans la partie " Réalisations et expérimentations ") a été adapté au PMC-GEET, il ne manque plus que des contrôles automatiques et de l'argent pour passer au stade de la production...

Pantone engage ses lecteurs américains à faire savoir que le PMC-GEET est une réponse aux problèmes de l'environnement, il les incite vivement à écrire aux sénateurs, à la Maison Blanche... **NDLR : nous incitons vivement nos propres lecteurs à diffuser le plus largement possible nos informations.**

Imaginons l'impact que représenteraient de nouveaux V-8 équipés dès 2001 avec cette nouvelle technologie : les constructeurs ne pourraient pas faire face à la demande... En attendant, c'est donc la modernisation (*retrofit*) , l'adaptation qui est la seule voie valable pour que cette technologie atteigne le public.

En mai 1999, Ford, un des premiers dans son domaine, a décidé de ne plus se ranger à la politique en vigueur dans l'industrie automobile américaine. Grâce à l'impulsion de la nouvelle direction (Président William Clay Ford Jr et du directeur Jacques Nasser) Ford compte réduire de manière significative, en 2000, les émissions polluantes sur tous ses nouveaux camions.

Lorsque Pantone a parlé aux " experts " du développement de la modernisation automobile avec le PMC-GEET , on lui a répondu qu'il n'y avait pas de problèmes et que cela pouvait se faire en l'espace de 6 mois à 2 ans et que le coût en serait faible, 25 millions de dollars - chiffres à comparer aux grands projets qui durent généralement de 5 à 15 ans avant d'aboutir. **Les industriels étaient très étonnés de découvrir qu'il ne fallait pas plus de 2 semaines - de la conception du prototype au fonctionnement et pas plus d'un mois pour sortir les premiers kits.**

Cependant, en deux ans il n'y a pas eu de réussite : les " experts " n'ont même pas construit le premier prototype en suivant les explications de l'inventeur, ils s'occupaient d'en améliorer la conception...

L'Arabie Saoudite est en négociations pour avoir la technologie de Pantone. Des contrats avec Mexico devraient arriver prochainement. Quant à l'Australie, elle en est au stade final des négociations...

Plus près de nous un scientifique d'une grande société automobile en Allemagne a contacté Pantone et la société envisage de tester la modernisation au PMC-GEET sur ses voitures...

Nous n'oublions pas la société Suisse TransAltec, animée par Inge et Adolf Schneider (voir dans nos Nouvelles), et qui, conquise par cette technologie a acquis un groupe électrogène de Pantone et en fait connaître activement les capacités.

F) Autres moteurs à adapter

La modernisation des diesels est assez simple. Il faut enlever la liaison de manette des gaz de la pompe à injection et la laisser inoccupée (NDLR : la laisser seulement sur la position ralenti : il convient de débrancher la commande d'accélérateur de la pompe ; ainsi la pompe à tous les régimes du moteur injectera toujours en ralenti ce qui permet l'autocombustion du Gaz GEET . La pompe à injection fournit ainsi l'allumage pour la combustion au lieu des bougies.

On peut aussi bien adapter des moteurs à injection, la seule difficulté étant la présence d'informatique dans la voiture. Pour tromper l'ordinateur de bord et lui laisser croire qu'il a encore le moteur en charge, il faut lui laisser contrôler d'autres aspects du véhicule comme l'approvisionnement en carburant, le timing des étincelles, le contrôle de vitesse etc.

- 5 - DES TEMOIGNAGES EN FAVEUR DE PANTONE ET DE SON PMC-GEET

Des consultants scientifiques auprès de GEET :Dr. Andreas Kurt Richter - Electromagnétisme, Dr. Grant Wood - Consultant en mécanique, Dr. S.X. Jin - Physique des plasma, Dr. Hal Fox - Physicien / NouvellesEnergies.

Dr Andreas Kurt Richter

Le Dr Andreas Kurt Richter a passé plus d'une semaine chez Pantone : des heures et des heures de discussion, tests sur tests. Le 03/07/1995, il écrit :

" En ma qualité de consultant auprès de Paul Pantone, je recherche des explications scientifiques et techniques pour comprendre le fonctionnement de l'appareil. Selon mes connaissances du moment ça ne devrait pas fonctionner, si je ne l'avais vu, de mes yeux vu, je ne le croirais pas. A mon avis, Pantone a inventé un appareil stupéfiant ou un moteur d'un potentiel inouï. J'ai observé le moteur entraînant une charge mécanique conçue selon mes directives : il fonctionnait avec une efficacité incroyable et une surprenante absence de pollution à l'échappement. La durée de fonctionnement a été suffisamment longue ce qui prouvait que l'appareil fonctionnait bien au delà du point où on utilise les composants les plus volatils du mélange du carburant. "

Dr. Grant Wood

Le Dr Grant Wood, universitaire, a enseigné pendant 35 ans dans le domaine des sciences relatives à l'automobile. Il est lui-même inventeur, a travaillé sur des moteurs Otto et Diesel et toutes les variantes conçues et étudiées dans les cinquante dernières années. Il est recommandé de consulter son article relatif au PMC-GEET intitulé *"The Paradigm Shift-Preparations of Pre - Mixed Gas - Plasma - Phase Fuels."* (à voir dans le site de Pantone indiqué au début de ce dossier).

Le Dr Wood approuve et soutient Paul Pantone dans ses efforts et dit :

"...même s'il reste certains aspects mineurs de la théorie que je cherche à comprendre complètement, la preuve du concept existe dans les appareils en fonctionnement...je recommande vivement que soient effectuées des investigations suivies et l'implication de théoriciens à l'esprit ouvert...Le succès de cette tâche aura un impact social et économique inestimable..."

Dr William M. Su

Après avoir passé 3 jours accompagné de son fils Félix, dans les ateliers de Paul Pantone, le Dr Su déclare :

" Ce que vous faites sur 30 cm avec des pièces du commerce, nous essayons de le faire dans des cercles de 11 km, avec des milliards de dollars. La différence, c'est que votre appareil fonctionne ."

Le Dr Su fait remarquer qu'après une journée entière de fonctionnement dans une pièce fermée, le générateur alimenté en pétrole brut n'avait pas rejeté d'hydrocarbures et la teneur ambiante en oxygène avait même augmenté de 3 %.

Lors d'un autre test au pétrole brut, le moteur avait été monté avec un système fermé et aspirait son propre échappement. Il a fonctionné sans apport d'air extérieur et sans émissions. De plus les niveaux sonores des moteurs adaptés au PMC-GEET sont moins élevés, ce qui a engagé GEET à promouvoir une nouvelle gamme - silencieuse - de tondeuses à gazon.

Mr. Derek Bawn

C'est après avoir observé le fonctionnement du modèle Spécial Universités du PMC-GEET de Pantone que Bawn a pu faire part de ses observations, incluses dans la troisième partie intitulée " Réacteur à plasma " de ce dossier.

- 6 - LA SOCIETE GEET EST PRETE POUR LA PRODUCTION

Après des mois d'attente, Pantone a un brevet posé sur la valve de contrôle d'air conçue pour s'adapter à tous les moteurs à carburateurs.

Depuis des années, chez GEET on parle de kits, mais même en ayant un bel atelier de R&D et en sortant 3, ou mieux, 5 nouveaux kits par semaine, il faudrait trop de temps pour toucher 50 % des véhicules en circulation.

Au lieu des kits, GEET produit des chambres de réaction, des valves de contrôle d'air, des vaporisateurs de carburant et du matériel permettant à l'installateur d'enlever le carburateur, couper une partie de l'échappement, installer les différentes pièces, cintrer les tuyaux et connecter les différentes prises, ce qui permettrait de toucher en un an 95 % du parc automobile.

Avec le principe du kit, la modification se tient dans les \$1250 plus \$250 d'installation. Avec les pièces : \$900 environ et \$600 d'installation ce qui revient à peu près au même. Mais la grande différence tient au fait que l'adaptation des véhicules peut être plus rapide quels que soient leurs marques et leurs modèles.

Les prolongements de l'invention de Pantone sont nombreux : en plus des travaux sur les véhicules à injection, on trouve les appareils de chauffage, les tondeuses silencieuses, les groupes électrogènes et également un appareil électrique destiné à produire de l'eau à partir de l'air, un tel appareil de 5 kW pourrait fournir, selon l'humidité de l'air ambiant, jusqu'à 10.000 gallons d'eau pure par heure. Mais là encore, reste le problème de financement.



GEET et l'Institut International GEET dirigé par M. Del Christensen se réorganisent avec des personnes compétentes pour faire fonctionner convenablement la société. Des inventeurs viennent de toutes parts à GEET en apportant avec eux des inventions qui rendent obsolète la technologie d'aujourd'hui.

- 7 - DES REPRESENTANTS DE LA TECHNOLOGIE DE PAUL PANTONE AUX USA



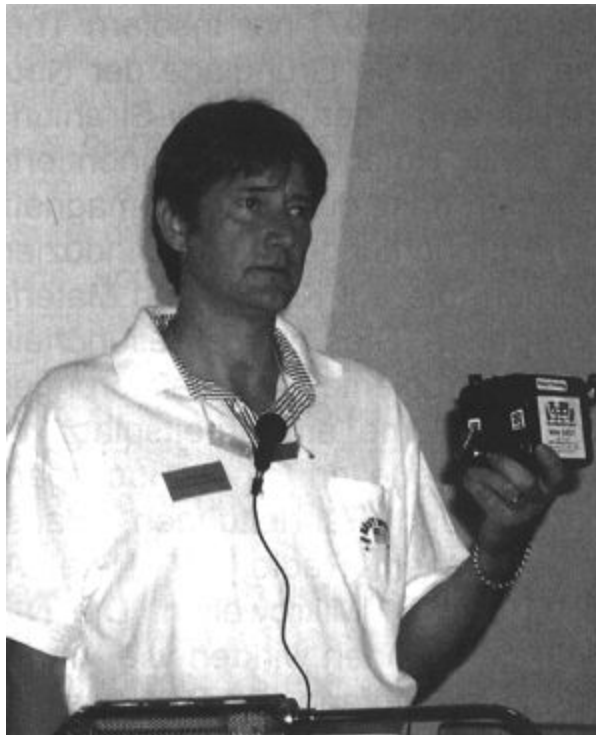
**Mike Holler, Président de GGET- Management LLC
3532 S. Westtemple, Salt-Lake-City, UT 84115
Fax : 001/281 4578**

Mike Holler travaille avec Pantone depuis plus de 3 ans. En décembre 1997, Mike est venu à Salt Lake City pour aider à la mise au point des générateurs de 5 kW. Avec son épouse Faith, ils ont vendu tout ce qu'ils avaient pour devenir distributeurs de la technologie de Pantone, en Pennsylvanie d'abord, puis dans le Delaware, et Washington DC. Il a accepté de présider GEET et diriger la société dotée d'une bonne équipe. Il s'occupe surtout de la modernisation de nombreux véhicules. Parmi les moteurs, citons une moto Yamaha donnée par le magazine "*Electrifying Times*" adaptée " rétrofitée " au PMC-GEET en vue d'en améliorer l'autonomie, les performances tout en diminuant les émissions polluantes, et les résultats sont déjà très prometteurs : un gain de puissance de 20 % !

Citons encore d'autres représentants (déjà au moins une vingtaine) de la technologie du PMC-GEET de Pantone : Kevin Britton (NJ), John Bolus (Ny, CT, NH, MF), Glen Hyde (TX, NM, RI, LA, FL, NV)

UN REPRESENTANT DE LA TECHNOLOGIE DE PAUL PANTONE EN EUROPE

Per Albertsson
PA Creative Energy, Sandasgatan 7, S 39245 Kalmar (Suède)
Tél : / Fax : 0046/480 29 088
e-mail : geet.sweden@spray.se



**Per Albertsson
(PHOTO NET-Journal Juin 99)**

Per Albertsson est chargé des accords de licence pour les pays d'Europe, chaque pays pouvant fabriquer lui-même et avoir ses propres centres de distributions. Il est en relation avec des gens en Irlande intéressés par la technologie du PMC-GEET et qui parlent pour leur pays entier sans question de Nord ou de Sud.

Il est souvent présent lors des congrès de INET à Zurich, en Suisse.

D'AUTRES REPRESENTANTS DE GEET

Pour les républiques Tchèque et Slovaque

George Gladic (9006 Ewing, Skokie, Illinois 60076 - Tél : 847-676-9184, Fax - 847-676-9184 , Cell phone - 847-722-7801, e-mails : g104gladic@aol.com ou g104gladic@home.com)

- 8 - QUE SE PASSE-T-IL DANS UN PROCESSEUR MULTI - CARBURANTS GEET DE PANTONE ?

A) Bases de la technologie

La technologie du PMC-GEET de Pantone n'est pas un défi à la physique classique même si l'échappement montre une pollution ZERO.

Le PMC-GEET est un générateur de plasma auto-induit. C'est une combinaison de principes scientifiques de base gouvernés par la plupart des lois de la thermodynamique. Le PMC-GEET réduit la pollution de 85 % et rend possible de faire fonctionner la plupart des moteurs avec de l'essence, du diesel, du kérosène tout en augmentant les performances des carburants classiques.

Le PMC-GEET de Pantone est tout simplement un nouveau type de carburateur possédant à l'intérieur sa micro - raffinerie.

En bref, dans un PMC-GEET la chaleur de l'échappement est transférée au carburant qui entre dans le moteur et se trouve dans un certain vide, l'appareil attire le carburant jusqu'au centre de l'échappement, l'ensemble du montage assure une cassure moléculaire dans le vide de tous les éléments les plus lourds. Un vide plus poussé augmenterait de beaucoup la vitesse de réaction moléculaire.

B) Que se passe-t-il dans un Processeur à Multi - Carburants GEET ?

C'est dans le Processeur à Multi Carburants GEET de Paul Pantone (PMC-GEET) qu'a été réussie la production d'un carburant non polluant provenant d'un mélange de 80 % d'eau et 20 % d'hydrocarbures. Le processus de fonctionnement du PMC-GEET utilise le vide et la chaleur produits par un moteur à combustion interne ayant un allumage à bougies.

Le système consiste en un tuyau d'échappement, une tige réacteur et une chambre à pyrolyse. Le tuyau d'échappement a une extrémité connectée directement au collecteur d'échappement et l'autre à la chambre à pyrolyse. Le carburateur classique et le système d'échappement y compris le pot catalytique ne sont pas nécessaires.

La tige réacteur formée d'une tuyauterie exiguë est reliée à la chambre interne de la chambre à pyrolyse à une de ses extrémités et va du tuyau d'échappement (en position centrale) au moteur et dépasse d'environ 15 cm du collecteur d'échappement où il est connecté avec une valve d'entrée d'air et à partir de là, entre dans le collecteur d'entrée. Il n'y a pas besoin de modifier le moteur lui-même si c'est un modèle à allumage à étincelles. Pour les moteurs à compression il peut y avoir certaines modifications.

Le processus commence quand on dirige le mélange de carburant précurseur (qui peut être un hydrocarbure ou un déchet toxique) du réservoir de carburant à la chambre de réaction (appelée chambre à pyrolyse par Derek Bawn)

Le carburant précurseur est aussi appelé prétraité ou alternatif selon les termes du brevet

http://www.patents.ibm.com/details?patent_number=5794601

Une partie des gaz d'échappement (voir 18, 18a et 18b dans le brevet) est captée à l'extrémité de la chambre du tuyau d'échappement et envoyée dans la chambre interne au collecteur d'échappement à l'autre extrémité, mélangée avec le carburant prétraité et vaporisée sous un certain vide (pression négative) fournie par le moteur et si nécessaire par une pompe à vide auxiliaire.

Le PMC-GEET fonctionne donc sur un vide et attire le carburant jusqu'au centre de l'échappement. C'est à ce moment qu'il semble se produire une dissociation atomique du carburant et une meilleure combustion de ce dernier qui est donc ainsi utilisé au maximum au lieu de sortir au bout du tuyau d'échappement.

Les gaz - en vapeur - qui en résultent sortent par le tuyau d'échappement (à l'intérieur de la tuyauterie à l'extrémité du moteur) et sont mélangés avec une quantité adéquate d'air ambiant à la valve d'admission et sont aspirés par le vide dans l'espace restreint de la tuyauterie de la tige réacteur où, à un certain point (avec un changement de température brusque il se produit un changement de phase des éléments. Ils entrent ensuite dans le collecteur d'induction pour être brûlés.

Il est intéressant de remarquer que la température de l'échappement à l'émission finale est de 1 ou 2 degré inférieure à celle de la température ambiante de l'entrée d'air. Si le tuyau à champ de plasma est trop court ou trop long par rapport à la densité du carburant utilisé, l'extrémité la plus proche du moteur est surchauffée ou bien de la glace se forme sur l'autre extrémité.

C) Analogie avec les éclairs

On peut décrire le phénomène qui se passe dans le PMC-GEET de Pantone comme étant un éclair contrôlé.

Quand dans la nature, les masses d'air chaud et froid entrent en collision en se déplaçant en sens inverse, il se produit une décharge électrique, soit un jet, soit une boule d'énergie. Cela dépend si la masse d'air a une conductivité correspondant à un type de décharge radial ou longitudinal. De nombreuses décharges de ce genre ne nous sont pas visibles, d'autres sont amplifiées par l'humidité et rayonnent dans un champ d'énergie perçu comme une lumière colorée.

C'est quand le champ électromagnétique est aussi bien radial que longitudinal et équilibré pour créer le centre de la réaction de plasma qu'il est à son maximum d'efficacité.

Dans la nature, l'éclair peut donner des températures allant jusqu'à 32.000° C et 1 milliard de volts. C'est ce champ de plasma auto généré qui est à l'œuvre dans le PMC-GEET dans la chambre de réaction sans utiliser de source d'énergie extérieure ou de pièces qui s'usent.

Les composants du PMC-GEET permettent le transfert de la quasi totalité de la chaleur produite dans le plasma qui stabilise ensuite le champ magnétique autant qu'il augmente le flux d'électrons pour n'importe quel besoin, à la demande. Le plasma est créé à volonté puisqu'on utilise un champ magnétique stable, auto entretenu et que l'on n'a pas le problème des amas de plasma aléatoires et que chaque molécule est maintenue à un potentiel constant tributaire de la demande et que celle-ci contrôle le champ qui se stabilise lui-même dans un rapport spécial.

Le plasma concentré dans le tuyau intérieur sur la tige de réaction forme une boule de plasma que les vapeurs de carburant traversent en les transformant en gaz naturel synthétique riche en hydrogène.

La charge de plasma est si forte qu'un outil oublié sur la chambre de réaction d'un gros moteur en fonctionnement devient si magnétisé qu'il faut les deux mains pour l'arracher à un objet métallique. Tout film ou bande vidéo situés à environ un mètre de la chambre de réaction sera surexposé ou effacé définitivement sans possibilité d'enregistrer à nouveau. Des métaux non magnétisables et du verre ont aussi été magnétisés avec un PMC-GEET de Pantone. Il y a d'autres effets possibles : la perte des codes magnétiques des cartes de crédit comme le Dr Wood l'a expérimenté à ses dépens...

De nombreux essais ont été faits avec des appareils électriques extérieurs dans le but d'améliorer la production de plasma dans le PMC-GEET mais ils ont tous échoué. En effet, l'interférence venant de l'extérieur s'oppose au champ électromagnétique " naturel" créé de manière autonome dans le PMC-GEET ce qui provoque l'effondrement de la totalité du champ magnétique et tout s'arrête.

Dans le PMC-GEET le mouvement interne converge dans la direction spécifique du flux de plasma créé ce qui rend ainsi le champ magnétique plus puissant et améliore la dissociation moléculaire ou atomique.

Sans l'augmentation en proportions égales de tous les autres éléments, il ne faut pas s'attendre à ce que, en intensifiant l'arc électrique / champ magnétique ce soit là une raison suffisante à la réussite de n'importe quel essai. Quand la réaction de plasma idéale a été créée, c'est le moment de faire varier de concert en les augmentant ou non tous les paramètres visant à satisfaire à une augmentation ou une diminution du flux de plasma.

D) Réaction et Eléments

Selon le carburant prétraité, on a mesuré et identifié à l'extrémité de la chambre à pyrolyse du tuyau réacteur entre 52 et 72 éléments connus, alors qu'une grande quantité d'hydrogène, d'oxygène et d'azote étaient identifiés après le changement de phase des éléments.

Puisque l'on n'a pas identifié d'hydrocarbures ou de carbone entrant dans la chambre de combustion et

puisque les températures du moteur n'atteignent pas un niveau suffisamment élevé pour oxyder l'azote (créant ainsi de l'oxyde nitrique), les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, de gaz carbonique et d'oxyde d'azote sont virtuellement éliminées.

C'est ainsi que le PMC-GEET de Pantone est tout simplement un nouveau type de carburateur possédant à l'intérieur sa micro - raffinerie qui produit in situ un carburant DENUE DE TOUTE POLLUTION.

La réaction du re - formateur de plasma casse à la demande les chaînes complexes d'hydrocarbures de tout carburant issu du pétrole et en fait un gaz naturel synthétique consistant en éléments plus légers et plus simples constitués en majeure partie d'hydrogène, d'oxygène, de traces d'hélium et de carbone. Pour mémoire : on ne peut par des moyens chimiques séparer en substances plus simples les 103 substances connues.

Une grande Université a fait une analyse des éléments trouvés dans le PMC-GEET avant et après la chambre de réaction. Ils ont trouvé 73 éléments libérés dans la vapeur de pétrole brut et seulement 13 après la chambre de réaction. Parmi ceux-ci un élément non répertorié qui sera dénommé " Pantonium ". On notera également que la température d'échappement, au rejet final est inférieur de 1 à 2 ° à celle ambiante au niveau de l'admission d'air.

E) Au sujet du plasma

Le Dr Grant Wood dans son article "*The Paradigm Shift*" (à lire dans le site de Pantone) et dont nous trouvons important de citer quelques passages, dit :

"Les hydrocarbures peuvent être solides comme le charbon, ou liquides, on peut les dissocier en petits morceaux ou en gouttelettes que l'on appelle en général aérosols lorsqu'ils sont transportés et combinés avec de l'oxygène ou de l'air.

Un changement de paradigme s'est produit, on a observé que les aérosols ainsi que des carburants à l'état de vapeur (re - condensables) peuvent également être dissociés ensuite de manière mécanique dans une phase gazeuse (état de pré - mixage prêt à la combustion) Cette phase gazeuse est produite ou préparée à température ambiante grâce à des vitesses soniques brevetées, des vortex multiples, du carburant injecté et un système de flux d'air (CVS) et ensuite à un plasma de gaz identifiables dans le système de PMC- GEETde Pantone.

Les hydrocarbures solides, liquides (essence ou diesel) et même les carburants en phase gazeuse comme le propane ne brûlent donc pas complètement tant qu'ils ne sont pas convertis en phase gazeuse ou stœchiométrique plus pauvre.

Depuis plus de cent ans, toutes les améliorations de combustion ont été minimisées par la dépendance totale aux appareils à carburants aérosols. Tout ce qui est carburation et injection de nos jours a simplement produit des aérosols de carburant pratiquement inefficaces, et lesinconvenients qui en découlent sont bien connus(NDLR :entre autres pollution et coût des factures de produits pétroliers).

C'est seulement récemment que Cyclone Technologies Inc. a utilisé le CVS (Cyclone Vortex System) pour apporter une réponse à ces questions. CVS avec son système à phase gazeuse et PMC-GEET de Pantone à phase de plasma gazeux se trouvent être ainsi des initiateurs de ce changement de paradigme."

F) Spécifications technologiques relatives au plasma dans le PMC-GEET

Il existe une différence notable entre les générateurs à plasma étudiés de nos jours : en général ils poussent le plasma dans la chambre à plasma alors que le PMC-GEET de Pantone, avec sa pression réduite, son vide, tire le plasma ce qui améliore l'homogénéisation du carburant nouvellement créé.

Rappelons l'échec des nombreux essais faits avec des appareils électriques extérieurs dans le but d'améliorer la production de plasma dans le PMC-GEET. Le PMC-GEET a plus d'avantages pratiques que d'autres générateurs à plasma car il n'a pas besoin d'énergie extérieure. Puisque le champ énergétique qui est radial et longitudinal est auto généré et constant, on peut supposer que la caractéristique voltage - courant du champ de plasma est un courant continu et pulsant.

Une autre caractéristique supplémentaire de stabilisation dans un appareil à plasma PMC-GEET tient dans le fait que la masse chauffée re - circule en vortex à l'intérieur du flux de plasma. La zone de re - circulation se

situe dans et au-delà des extrémités du champ magnétique ce qui rend le plasma plus intense et le stabilise ultérieurement. La dimension de cette zone doit coïncider avec tous les autres paramètres dans des limites définies qui dépendent de la source de carburant et de l'importance de la demande énergétique.

La longueur exacte de la chambre de production de plasma doit être totalement réglable pour compenser les changements dans la densité moléculaire ou l'expansion de masse du carburant choisi et utilisé pour produire le plasma. Par exemple, dans le cas d'un carburant composé à 20 % d'acide de batterie mélangé à 80 % d'eau salée, il faudra une chambre plus courte que pour du pétrole brut de l'Alaska.

Si on choisit le même appareil ou un plus gros pour le mélange acide, les températures de fonctionnement normal sont dépassées, l'équilibre du champ de plasma est perdu. Et cet équilibre est au mieux quand l'air ambiant et la décharge finale sont à la même température et que la qualité de l'air à toutes les prises est la même.

9 - INFORMER AVANT TOUT

- C'est ce que font Paul Pantone et ses représentants
- C'est ce que fait Jean-Louis Naudin
- C'est ce que font Inge et Adolf Schneider du NET-Journal , INET et TransAltec et la DVR
- C'est ce que nous faisons ici même, convaincus par notre propre expérimentation
- C'est ce que nous espérons que vous allez faire

en reproduisant vous-mêmes l'expérience et en diffusant largement ce dossier qui fait suite au descriptif du système que Paul et Molley Pantone ont offert sur Internet le 26 octobre 1999, descriptif étudié par Jean-Louis Naudin et étoffé d'un excellent schéma que Paul Pantone a d'ailleurs repris dans son site.

Nous recommandons au lecteur de consulter directement les sites suivants :

<http://www.geet.com/>

<http://jlnlabs.imars.com/bingofuel/pmcjln.htm>

www.jlnlabs.org

Pour compléter utilement l'information, GEET dispose d'une vidéo (\$30), publie un bulletin annuel (\$65). Dans les pages du site de Pantone il est aussi fait mention d'excellentes émissions de radio : à consulter...

Last Update - 9/23/2000 - Added "French Testing"

NEW!France TestingNEW!

Nous empruntons à cette page d'accueil américaine cette citation :

" Rien n'est plus inquiétant qu'une idée dont l'heure est venue..."

Nous ajoutons cette phrase attribuée à John Kennedy : " On peut tromper tout le monde une partie du temps, on peut tromper une partie du monde tout le temps,mais pas tout le monde tout le temps. "

-10 - DES REALISATIONS QUI FONCTIONNENT

A) Une présentation dans le New Jersey

La société GEET souligne qu'il est important de présenter sa technologie aux diverses instances locales et gouvernementales. Les divers ministères supervisent la fabrication et l'élimination de nombreuses substances dangereuses. S'ils pouvaient bénéficier de la technologie du PMC-GEET, ce serait un bien pour TOUS.

Une présentation a été faite à l'intention de Mike Striskl, chargé des nouvelles technologies au Département Transport du New Jersey. Kevin Britton (distributeur pour le New Jersey) et Mike et Faith Holler avaient apporté leur moteur Tecumseh de 10 CV modernisé " rétrofité " avec le PMC-GEET.

Avec l'essence, les résultats en dépollution ont été stupéfiants. Malheureusement le mélange suivant introduit dans le système et composé d'essence, de térébenthine, d'eau, de diesel, d'huile moteur usée, de fluide de transmission auquel on avait ajouté un dégraissant comme surfactant a fait caler le moteur.

Néanmoins, au vu des excellents résultats en dépollution : 0.00 % de Monoxyde de carbone, 0.00 % de Dioxyde de carbone et 12 ppm d'hydrocarbures , une autre démonstration a été programmée deux semaines plus tard. Et là, outre les représentants de GEET et distributeurs dont nous avons parlé précédemment, assistaient des envoyés du Ministère des transports, des scientifiques, des personnes de l'EPA, de l'Armée...

La présentation fut réussie, même si, chez GEET on pense qu'elle aurait pu être plus figolée; en effet le matériel présenté n'était pas arrivé au stade abouti, prêt à la production. Dave et Paul de chez GAR avaient fait 4000 km avec leur Chevy 350 pouces/cube pour venir au New Jersey et n'avaient pas eu le temps de l'astiquer ce qui ne les a pas empêchés de faire une excellente démonstration avec, pour la première fois du diesel dans leur moteur.

John Bolus avait apporté son appareil à flotteur, un alternateur et un starter électrique, et il a pu faire fonctionner son appareil pendant 3 jours avec le genre de mélange cité ci-dessus et qui n'avait pas réussi lors de la première présentation. Tous les records anti-pollution étaient battus, et au bout de 20 minutes, le scientifique qui procédait au test disait : " Coupez tout, j'en ai assez vu ! "

Le représentant de Tecumseh, qui devait apprécier la façon dont la technologie de Pantone était perçue par des consommateurs potentiels, pouvait maintenant se rendre compte de l'impact qu'elle possède.

Le consultant de l'armée songeait à certaines utilisations positives aux fins de nettoyage de certaines " saletés " peu appréciées par les populations environnantes.

Quant aux scientifiques abasourdis parmi lesquels des gens désireux d'aider à expliquer le PMC-GEET, leur visage exprimait un " C'est impossible ! " ou ils en étaient bouche bée.

Cette présentation a ouvert à GEET de nombreuses portes ce qui permet à la société d'accélérer ses recherches et de parvenir plus vite au stade de la production. D'autres présentations sont prévues et Paul et Molley Pantone prennent des rendez-vous.

B) Référence de la vidéo de Lightworks

"Free Energy : The Race to Zero Point", dans la série New Energy (1997) chez Lightworks Audio et Vidéo

PO Box 661593, Los Angeles, CA, 90006 USA. Producteur Christopher Toussaint, producteur délégué Harry Deligter.

C) VW " COCCINELLE "



(Photo Mike Holler)

Nous reprenons ici un article de Exotic Research Report paru fin 1998.

La 350 Chevy n'étant pas prêt (à l'époque de la rédaction des textes dans lesquels nous avons puisé) Paul et Molley Pantone parcourent le pays avec leur 350 Suburban alimentée avec un PMC-GEET. Mais c'est sur un moteur de VW refroidi à air que les travaux ont le plus avancé. Ce choix vient du fait que Mexico a particulièrement besoin de trouver des techniques de dépollution * et que ces moteurs sont toujours produits et vendus à Mexico (80 % des taxis de la ville de Mexico sont des VW) et au Brésil.

GEET s'était fixé les objectifs suivants en " rétrofitant " la " Coccinelle " VW :

- réduire la pollution de 50 %
- augmenter l'autonomie de 50 %
- avoir une puissance raisonnable, le tout à un coût abordable.

Les mesures ont été faites selon les standards en vigueur dans l'Utah.

Sur une vieille *Volkswagen Bugde* 1969 au moteur si fatigué qu'il n'aurait pu passer un contrôle avec succès sans avoir été entièrement refait, l'autonomie a été augmentée de 50 à 80 %, et les émissions d'hydrocarbures réduites de 99 %. Avant modification, le moteur (à essence) émettait 2400 ppm d'hydrocarbures, et après il est descendu à 11 ppm.

Contrôles des Emissions de la VW

1,311 rpm	Reading	Target
Speed	19.1 mph	25.0 mph
Load	8.1 hp	12.1 hp
Gas PPM	Reading	Limit
Hydrocarbons	77	525
Carbon Monoxide	0.13	5.63
Carbon Dioxide	12.5	N/A
Oxygen	2.6	N/A
Nitrogen Oxide	1322	3427
P.E.F.	0.503	N/A

Avec de tels résultats, un Bug VW 1999 qui n'a pas de pot catalytique, ni soupape EGR, ni module de contrôle électronique, ni détecteurs, ni contrôle d'émissions d'aucune sorte peut passer haut la main les contrôles de pollution en Utah.

On avait dit à Pantone que ce Bug avait une consommation située entre 8,4 et 10,7 litres. Une fois modifié avec le PMC-GEET, la consommation passait à 6 litres et est descendue en dessous des 4,7 litres depuis.

Mais la voiture a-t-elle gardé de la puissance ?

Sa vitesse de pointe de 150 km heure est supérieure aux limites en vigueur. Pour un utilisateur non averti de la présence du PMC-GEET, la voiture a gardé puissance et souplesse. Et pour cela, rien de plus simple, monter dans la voiture, tourner la clé et attendre 15 secondes que le réacteur chauffe avant de partir !

Le prix du kit pour la VW serait de \$1250 mais au fur et à mesure de l'augmentation des ventes, il devrait chuter. Des sociétés adaptant des injecteurs sur des voitures pratiquent le même genre de tarif et même plus élevé pour des systèmes qui réduisent la pollution de 5 à 10 % seulement, tout en augmentant l'autonomie de 3 à 5 % avec une faible augmentation de puissance .

Pour l'installation, rien de plus simple, rien à couper ou percer, le kit convient à n'importe quel châssis avec un moteur VW refroidi par air ou à cylindre à plat. Pour une personne moyennement habile, tout peut être fait en 2 heures. Il faut juste remplacer le tuyau en " J " (départ des gaz brûlés vers le réacteur) du cylindre n° 1 du côté passager par la chambre de réaction, remplacer le carburateur par la valve de contrôle d'air, boulonner le carburateur à changement de phase (carburateur de tondeuse modifié) et faire les liaisons et alimentations. Les réglages fins ne devraient pas prendre plus de 15 à 30 minutes

Pour le PMC-GEET modèle 1 pour les VW "*Beetles*" refroidies à air, les Karman Ghias et les bus avec moteurs verticaux VW, GEET en est arrivé au stade de la production.

Les VW refroidis à air ne représentent qu'une petite partie de l'iceberg des possibilités offertes par le PMC-GEET De nombreux moteurs refroidis par eau de VW, Volvo, BMW, Fiat, Peugeot, des véhicules à anciens carburateurs de chez Mercedes, des modèles venus d'Asie etc. sont également intéressants à moderniser.

Pour plus d'informations plans et composants contacter la direction de GEET (801-281-4577) et / ou les différents distributeurs (voir ci-après) et aussi le site <http://www.geet.com>

* NDLR : c'est aussi Mexico qui montre un réel intérêt au moteur à air comprimé de Guy Nègre (voir dans notre site dans " Sur la piste de l'Energie Libre " Divers moteurs à air, eau, chaleur, son...

D) Différents modèles de PMC-GEET Modèles 1, 2 et appareil de démonstration



E) LE WAUKESHA 240 KW



Modèle fixe de moteur transformé au diesel alimentant un générateur de 240 kW

F) CHEVY 350

Voici une vue du moteur de la Chevy de Paul et Molley Pantone équipée avec un PMC-GEET. Avec leur voiture ils ont parcouru tous les USA par deux fois déjà (en mars 1997, ils étaient à Las Vegas). Cette voiture sert aux démonstrations, et leur permet d'avoir ainsi un modèle expérimental pour faire des réglages.

L'adaptation de la Chevy pourrait être installée sur la plupart des V-8 américains en rajoutant une plaque adaptatrice reliant le moteur au PMC-GEET. Suivront les 327, 305, 351, 302 et puis les V-8, V-6, I-6, I-4 pour une GM, une Ford...



Les groupes Tecumseh 10 CV

GEET annonce sur son site des groupes de ce type en stock pour \$895 pour des personnes possédant déjà un groupe et qui souhaitent l'adapter à la technologie du PMC-GEET de Pantone. Ils pèsent environ 30 kg et s'inscrivent dans un cube de 30 cm de côté. Le carburant recommandé est l'essence mais les utilisateurs devraient pouvoir tripler le temps de fonctionnement par rapport au groupe d'origine et ce, sans polluer.

G) Les applications du PMC-GEET se multiplient

Le département agriculture chez GEET a modernisé un tracteur John Deere de 1937.

Sont en cours d'adaptation : une moto Yamaha 650 4 temps, une Geo Metro, un générateur 16 kW / moteur 4 cylindres 22 R Toyota, un tracteur de semi-remorque Diesel Peterbuilt

En projet : des installations stationnaires allant de 3 kW au Megawatt pour l'agriculture et l'industrie, un moteur de 2300 cc Ford, un bloc moteur de Chevy alimentant un générateur.

D'autres appareils sont prévus dont certains portent sur un effet de dépollution nucléaire...il y a de quoi être excité chez GEET !

Plus de 20 états aux USA ont été contactés. Un petit fabricant de moteurs fournira des moteurs pour des petits

générateurs de démonstration destinés aux distributeurs et permettant de montrer les performances dans le domaine de la dépollution et l'augmentation de 200 à 300 % dans l'efficacité du carburant.

DE LA TONDEUSE AUX GROS CAMIONS...





Des trailers équipés et en cours d'adaptation à la technologie PMC-GEET de Pantone

- 11 - PLANS ET DOCUMENTS POUR CONSTRUIRE UN PMC-GEET

D'après les informations trouvées dans les sites et groupes de discussion (accessibles à tout le monde) de Paul Pantone, de nombreuses personnes ont réussi à construire leurs propres PMC-GEET pour des générateurs, des tondeuses à gazon, des motos et même des voitures. Certains ont pu tout finir en moins de 2 semaines

Les plans sont toujours disponibles, vous pouvez aussi moderniser vos propres moteurs pour fonctionner avec un certain nombre de carburants. Au début, vous pouvez utiliser des carburants traditionnels, essence, diesel, kérosène, par la suite, quand vous aurez acquis une certaine expérience vous pourrez devenir créatif et vous servir d'huile moteur usée, de fluide de transmission, de pétrole brut et même d' un peu de "Mountain Dew" et presque tout ce que l'on peut mettre dans un réservoir d'essence.

Extrait des tarifs annoncés dans le site de GEET (Global Environmental Energy Technology)

Pour un petit moteur ou un générateur jusqu'à 20 CV	\$75.00
Pour un moteur de voiture	\$175.00
Pour une VW avec les descriptions précises provenant du premier kit en production	\$150.00
Pour 10 voitures ou générateurs avec en bonus les plans Deluxe	\$950.00

Avec les plans Deluxe vous pourrez équiper toute votre maison, chauffage, réfrigération, cuisinière...Vous pourrez moderniser 10 voitures et bénéficier de mises à jour gratuites pendant un an.

GRATUITS :

les plans du Processeur de Carburant GEET de Paul Pantone

Copie de la page d'origine GEET Avec l'aimable autorisation de [Paul & Molley Pantone](#)

Page créée le 21/10/1999 par JLN Labs, dernière mise à jour 19/11 /1999, traduction Quant'Homme

Paul et Molley Pantone, fondateurs de GEET (Global Environmental Energy Technology) et GEET Management LLC viennent d'annoncer qu'ils donneraient gratuitement leurs plans pour un petit moteur inférieur à 20 CV. Ce don est uniquement réservé à un usage privé et pour convertir de petits groupes électrogènes jusqu'à 10 kW.

Des étudiants d'une grande école sans bases techniques particulières ont pu construire et faire fonctionner un moteur en un week-end à partir de ces plans.

Ce qui suit est une version "*proof of concept*" très simplifiée du Processeur de Carburant GEET que n'importe qui peut construire en un week-end en achetant ses fournitures localement dans un magasin.

On utilisera un vieux moteur de tondeuse pour la démonstration, ainsi les choses seront plus faciles à voir sans que rien ne gêne. Pour ceux qui ne connaissent pas le PC-GEET, c'est un "*Reformer*" de plasma simplifié qui accepte n'importe quel carburant, hydrocarbure ou déchet et le transforme en hydrogène riche (gaz naturel synthétique.)

Les plans du petit moteur montrent combien de pièces peuvent être achetées et ensuite montées en partant de pièces de plomberie que l'on trouve dans tous les magasins de matériaux.

Les avantages comprennent la disponibilité de carburants multiples et une réduction des émissions allant jusqu'à 99 % et le doublement du temps de fonctionnement ou MPG.

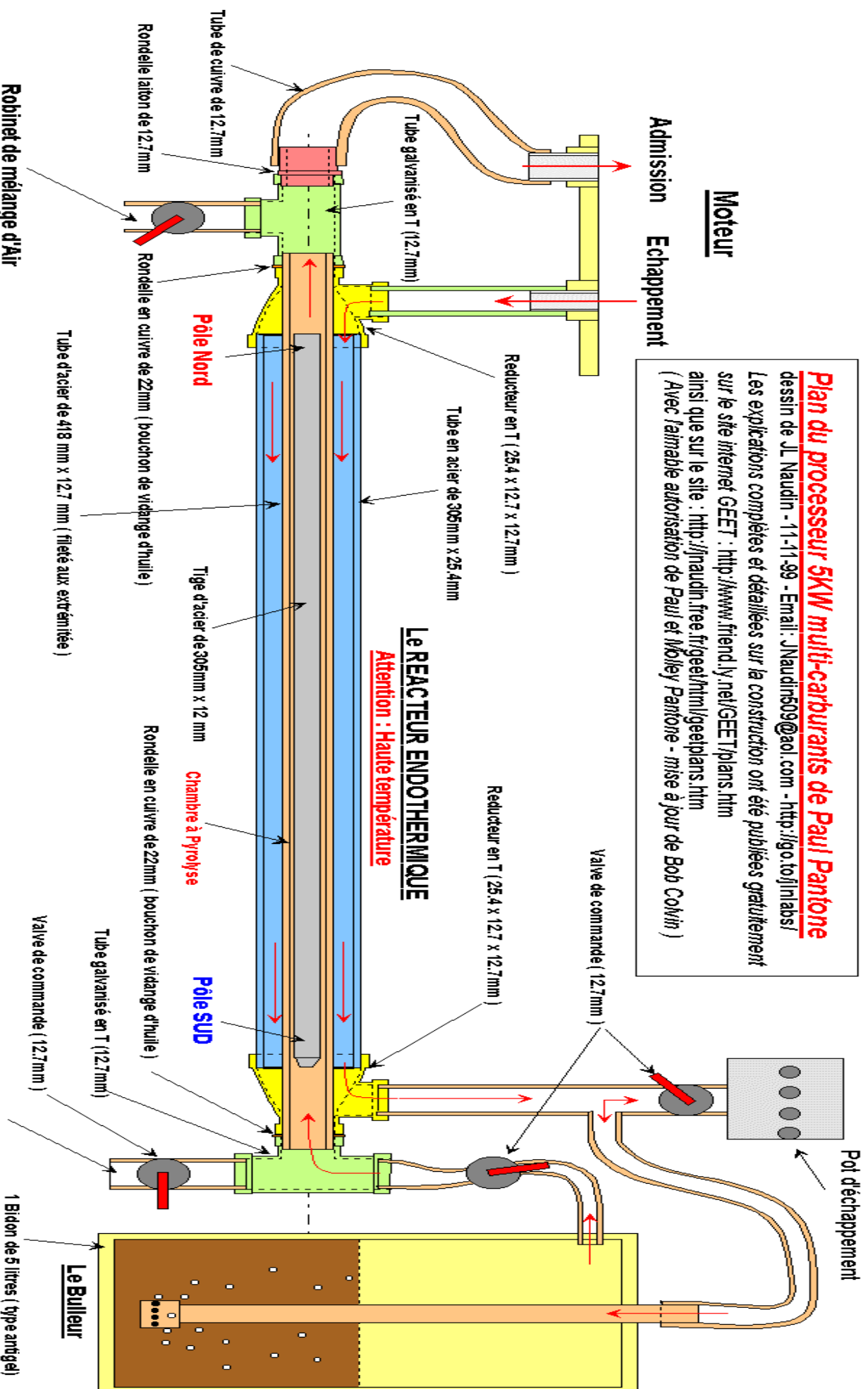
Plan du processeur 5KW multi-carburants de Paul Pantone

dessin de JL Naudin - 11-11-99 - Email: JNaudin509@aol.com - <http://go.to/jlnabsl>

Les explications complètes et détaillées sur la construction ont été publiées gratuitement sur le site internet GEET : <http://www.friend.ly.net/GEET/plans.htm> ainsi que sur le site : <http://jlnaudin.free.fr/geet/html/geetplans.htm> (Avec l'aimable autorisation de Paul et Mollie Pantone - mise à jour de Bob Colvin)

Moteur

Admission Echappement



Robinet de mélange d'Air

RODAGE : Une période de rodage de 20 minutes est nécessaire, pendant cette période de rodage, l'axe du réacteur doit

être placé dans l'axe magnétique terrestre Nord-Sud (Echappement côté moteur vers le Nord magnétique, et le côté Bulleur vers le Sud)

afin de magnétiser la tige d'acier du réacteur.

Vers un Bulleur auxiliaire pour les carburants non hydrocarbures

La configuration de base reste la même pour toute conversion et adaptation à des moteurs. Des versions plus perfectionnées sont maintenant disponibles à partir de GEET qui utilisent des soupapes de contrôle d'air, qui combinent les fonctions des trois soupapes avec une répartition automatique et aussi un carburateur ou des systèmes à injection destinés à remplacer les bulleurs dans les véhicules.

ETAPE 1

Les outils requis sont les suivants : clés à pipe, clés en croissant ou à ouverture variable, plieuse de tuyaux à ressorts, coupe-tuyaux, outils pour évaser les tubes, clé Allen, matériel de soudure, lime et tournevis.

Procurez-vous toutes les pièces et outils à l'avance, voir la liste des pièces ci-après.

La plupart des magasins de plomberie professionnels ont en stock des pièces de meilleure qualité que celles des grands centres de bricolage où elles sont moins chères. Mais les économies ne sont pas importantes sur un petit projet comme celui-ci.

La pièce dont la qualité est la plus cruciale est le tuyau interne, les problèmes se présentent à partir d'épaisseur de paroi incompatibles, pas rondes, des joints aux soudures épaisses etc. sur les tuyaux de mauvaise qualité.



ETAPE 2

Démontez le moteur en enlevant le réservoir d'essence, le silencieux, et le carburateur. Enlevez la lame de la tondeuse et remplacez-la par un volant en acier, un disque de 12" (30cm) de diamètre de la même épaisseur que la lame pour être en sécurité.



ETAPE 3

Prenez les T de réduction de 1"x1/2"x1/2" et montez les sur un raccord de 1" (un tube court), ensuite en vous servant d'un tour, usinez - en l'extrémité pour l'adoucir, et alésez le trou dans l'extrémité de 27/32" (21mm) de telle manière que le tuyau intérieur de 1/2" puisse glisser (coulisser) à l'intérieur .

On peut aussi faire cela avec une perceuse sur colonne pour percer le trou de 27/32" ou 7/8" au bout du T et se servir ensuite d'une lime pour adoucir et enlever les parties rugueuses.

Le connecteur en tube de 1/2" et le T de 1/2" devront avoir chacun une extrémité lissée pour recevoir les rondelles de cuivre destinées à faire une bonne étanchéité.

Si quelqu'un a un atelier de mécanique et aimerait faire ça pour d'autres personnes, contactez GEET qui pourrait aussi offrir (s'il y a suffisamment de gens intéressés) le kit complet dont toutes les pièces seraient prêtes à être assemblées en quelques minutes.



ETAPE 4

Demandez à un plombier de couper votre tube réacteur intérieur de 1/2" à 16 + 7/16" et fileter les deux extrémités.

Ici, utilisez des tuyaux noirs parce que les tuyaux galvanisés dégagent des fumées toxiques si on les chauffe trop. Limez la tige acier multi carburant de 12" x 1/2" en forme arrondie sur une extrémité seulement. (7 + 3/8" x 1/2" pour l'essence seulement). Ceci vous évitera d'avoir ensuite des ennuis si vous ne pouvez plus vous rappeler de quel côté est pointée la tige. Le moteur ne fonctionnera pas si la tige est mise à l'envers après avoir eu une signature magnétique.

Assemblez les pièces dans l'ordre comme dans la photo ci-dessous en utilisant des rondelles de cuivre de 7/8" / 22mm utilisées pour les bouchons de vidange de carter d'huile - (2 T de réduction usinés de 2 - 1"x1/2"x1/2" , joints par le raccord de 12" de long sur 1" , glissez le tuyau réacteur de 16 + 7/16" de long sur 1/2" à l'intérieur et ajoutez une rondelle de cuivre à chaque extrémité puis ajoutez ensuite le T de 1/2" , l'ajustage évasé mâle en laiton de 1/2" NPT / 1/2" , puis un raccord de 1 1/2" et une soupape de mélange d'air de 1/2"



ETAPE 5

Assemblez les autres sous-assemblages de composants de soupapes ci-dessous. La plaque adaptatrice entrée sortie en acier d'épaisseur 1/2" ci-dessous est utilisée seulement sur quelques moteurs comme Tecumseh et des moteurs à soupapes en tête (voir Etape 9). Ajoutez un ajustage évasé mâle en laiton de 1/2" NPT / 1/2" à l'admission d'air sur la plaque adaptatrice.

Quelques moteurs Briggs et Stratton etc. ont en général déjà l'échappement fileté pour un tube de 1/2 " mais l'admission est sur l'autre côté du moteur ce qui fait qu'il faut une plus grande longueur de tuyau. Il faudra aussi un connecteur de tuyau de compression (raccord) ou un morceau de tuyau de caoutchouc avec des colliers de serrage à connecter à partir de l'admission du moteur pour aller au tuyau du bulleur. {Soupape auxiliaire de bulleur de 1/2", raccord de 1 1/2" x 1/2", T de 1/2", raccord de 1 1/2" x 1/2", soupape de 1/2" (soupape de bulleur / régulateur), bague réductrice de tuyau de 1/2" à 1/4", raccord demi 3" x 1/4" et silencieux, valve à bille de 1/2" (soupape de pression de retour en option), raccord de 3" x 1/2", un T de 1/2", une bague réductrice de tuyau de 1/2" to 1/4", raccord demi 3" x 1/4", raccord de 1 1/2" }.



ETAPE 6

Assemblez les pré-assemblages ci-dessus sur la chambre de réaction ci-dessous en faisant attention d'installer la tige de 12" à l'intérieur en l'orientant loin du moteur.

C'est maintenant que l'on peut commencer le bulleur.

Assemblez les pré-assemblages ci-dessus sur la chambre de réaction ci-dessous en faisant attention d'installer la tige de 12" à l'intérieur en l'orientant loin du moteur.

C'est maintenant que l'on peut commencer le bulleur.



ETAPE 7

Prenez un tuyau de cuivre de 10 3/4" x 1/2" et soudez un adaptateur de tuyau de 1/4" NPT - 1/2" à une extrémité et un bouchon de 1/2" à l'autre.

Percez un trou de 1/16" , tournez de 90 ° et percez encore , et aussi un autre jusqu'au fond. Prenez l'autre adaptateur de 1/4" NPT - 1/2" et coupez la partie de paroi fine pour faire un écrou évidé pour passer le tuyau et limez bien lisse pour mettre dans le bidon " Anti-Gel " (bulleur).



ETAPE 8

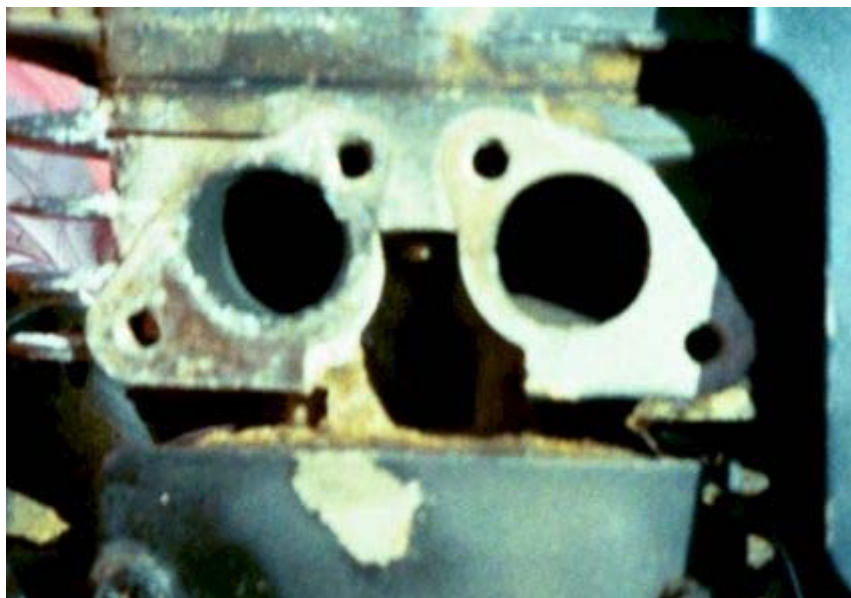
Prenez un bidon d'antigel d'environ 4 litres et percez un trou de 1/2" près du haut du pot à travers le bouchon comme sur la photo. Assemblez les pièces ensemble dans l'ordre suivant : tuyau, raccord demi de 3" x 1/4", connecteur de tuyau de 1/4", raccord court de 3/4", bague, trou dans le pot, bague et écrou évidé et tuyau de pression retour - en option, raccord demi de 3" x 1/4", coude de 1/4", raccord court de 3/4", bague, trou dans le bouchon du pot, bague et tuyau soudé.



ETAPE 9

L'adaptateur de port a été formé en nettoyant les ports d'admission et d'échappement. Ensuite en plongeant le doigt dans le port d'échappement pour récupérer un peu de suie afin de la frotter sur du ruban adhésif collé avec un large débord sur les ports.

Ceci laisse alors un gabarit parfait pour percer ensuite dans une pièce d'acier de 1/2" d'épaisseur, ensuite percez le montage et les trous de port et tarauder les ports avec un taraud de 1/2" NPT .

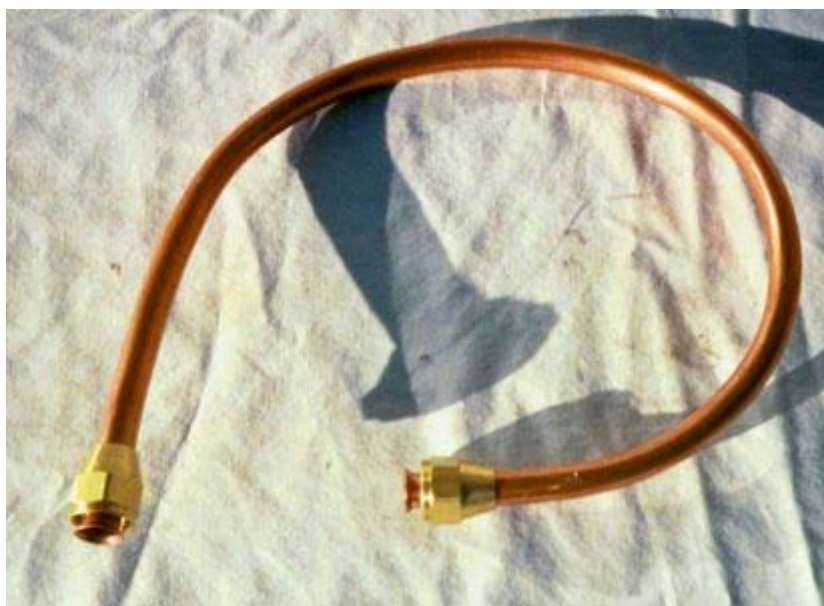


ETAPE 10

Utilisez du tube de 1/2" pour 10 CV ou moins (* du tube de 5/8" et des ajustements évasés pour 10 à 20 CV) avec un cintreuse de tube à ressort de 1/2" et formez une boucle et ensuite enlevez le ressort.

Glissez les écrous évasés à chaque extrémité et glissez ensuite l'outil à évaser (faire les collets) de telle façon que le tube dépasse d'environ 3/16", évasez les extrémités.

(Les climatiseurs domestiques ont des ajustements évasés si vous avez des difficultés à les former)



ETAPE 11

Assemblez toutes les pièces sur le moteur et ajoutez ensuite un support de tube de 1" ou un suspenseur de sortie de 1 1/4" . Remplir le bulleur sans dépasser le quart jusqu'à ce que vous l'utilisiez (ensuite on peut le remplir à moitié). Demandez à quelqu'un de tenir fermement le bidon tout en démarrant le moteur pour éviter qu'il ne se déverse dans les tuyaux, si du carburant mouillait la tige de réaction, cela arrêterait le fonctionnement et vous devrez sécher la tige et les tuyaux. Vous pouvez l'accrocher au guidon de la tondeuse si vous le souhaitez bien après que le moteur ait démarré. Il faut orienter l'extrémité d'émission de la tige plein Nord tout en faisant démarrer le moteur la première fois et le laisser tourner 30 minutes pour que ça rode la tige. La tige se centrera magnétiquement toute seule après avoir fonctionné ou alors vous pouvez souder 3 tétons à chaque extrémité pour centrer la tige (limez les pour les ajuster exactement).

Laissez totalement ouverte la soupape de pression de retour en option, mettez la manette des gaz à mi-course et ouvrez un peu la soupape de mélange et faites démarrer le moteur en faisant varier la valve de mélange d'air.

S'il fait très froid, vous devez mettre le starter en bouchant la valve d'air avec le doigt. Ensuite, augmentez lentement l'ouverture de la manette des gaz tout en réglant la valve de mélange d'air, le moteur tournera facilement à nouveau si vous êtes proche du bon réglage. S'il est difficile à entraîner régler à nouveau la manette des gaz ou des soupapes d'air. Veillez bien à peindre tous les tubes extérieurs et raccords avec de la peinture supportant de hautes températures sinon après ils rouilleront très vite (sauf le cuivre, le laiton et le galvanisé).



ETAPE 12

Pour une installation sur un générateur, vous pouvez aussi utiliser des coudes à 90 ° pour que les tuyaux soient à l'intérieur de la cage du bâti. Montez le Processeur de Carburant GEET aussi loin que possible du champ magnétique du générateur, pour qu'il n'interfèrent pas entre eux. Faites aussi très attention aux cartes de crédits dans vos poches ou caméras vidéos, ne les approchez pas trop près du moteur en fonctionnement sinon il y aura effacement.



POUR TERMINER

Faites les essais avec

- la valve de pression retour pour fonctionner en circuit fermé avec des carburants alternatifs. N'utilisez pas d'hydrocarbures car ils seront contaminés avec l'eau venant de l'échappement (l'hydrogène et l'oxygène se combinant)
- différents matériaux pour le tube intérieur et la tige de réaction
- différentes longueurs de tige et aussi de la tige filetée

- des emplacements pour le mélange d'air et / ou les soupapes de manettes de gaz
- du tube de cuivre chauffé de l'échappement allant du bulleur à la valve de manette de gaz
- des bulleurs de 20 litres environ
- des double bulleurs pour les carburants non solubles
- des jauges de vide etc. etc.
- et aussi des carburants alternatifs.

Ce qui est bien, c'est que en quelques minutes, on peut reconfigurer cette conception.

Nous (Paul et Molley Pantone) projetons d'ouvrir un numéro en 900 bientôt pour les questions techniques, aucun appel pour info technique ne sera pris sur le numéro principal (de GEET) . Nous mettons aussi sur pied un [newsgroup](#) et une rubrique sur les questions qui reviennent souvent (FAQ) afin que les expérimentateurs échangent leurs expérimentations et découvertes.

Amusez-vous bien et faites savoir aux Pantone comment ça marche !

Liste des pièces

(Sur quelques moteurs seulement : - Plaque adaptatrice en acier de 1/2" avec 4 écrous allen à tête encastrée de 3/4" et un disque d'acier de 12"

Processeur de carburant

- 1 - tube noir de 16 7/16" x 1/2" (coupé et fileté)
- 1 - raccord de tuyau noir de 12" x 1" (peint)
- 1 - tige d'acier de 12" x 1/2"
- 2 - Tés réducteurs galvanisés de 1" x 1/2" x 1/2" (Ward - le meilleur)
- 2 - Rondelles de cuivre de carter de vidange de 22mm / 7/8"
- 1 - raccord de tuyau galvanisé de 2" x 1/2"
- 1 - suspenseur de tuyau galvanisé de 1" avec boulons et écrous
- 4 - raccords de tuyau galvanisé de 1 1/2" x 1/2"
- 1 - raccord de tuyau galvanisé de 3" x 1/2"
- 4 - soupapes à bille de 1/2" NPT (B&K - les meilleures)
- 1 - silencieux NPT galvanisé de 1/2"
- 3 - Tés de tuyau galvanisé de 1/2"
- 2 - bagues réductrices de tuyaux galvanisées de 1/2" x 1/4"
- 1 - boîte de peinture (à grill) haute température du tube de cuivre de 27" - 1/2" (* 5/8")
- 2 - bagues évasées mâles en laiton de 1/2" NPT / 1/2" (* 5/8")
- 2 - boulons évasés en laiton de 1/2" (* 5/8")

Bulleur

- 1 - bidon d'antigel de 4 litres
- 4 - colliers de serrage pour tuyau galvanisé de 1/2"
- 6 - tuyaux Vinyle transparents de 1/2" ID (coupés en 2)
- 2 - raccords de tuyau galvanisé de 3" x 1/4" (coupés en 2)
- 4 - rondelles bagues galvanisées de 9/16" (et de 1/8" d'épaisseur)
- 1 - coude de tuyau galvanisé de 1/4"
- 2 - raccords de tuyaux galvanisé de 3/4" x 1/4"
- 1 - connecteur de tuyau galvanisé de 1/4"
- 1 - tuyau d'eau en cuivre de 10 3/4" x 1/2"
- 1 - bouchon de tuyau en cuivre de 1/2"
- 2- adaptateurs de tuyaux en cuivre de 1/2" x 1/4" NPT

QUESTIONS - REPONSES

Nous comprenons fort bien l'intérêt qu' a pu susciter la parution du récent dossier concernant le PMC GEET de Pantone sur notre site : ce système représente un espoir de réduire la pollution et de faire des économies de carburant.

C'est pourquoi nous recevons ce genre de questions : J'aimerais bien équiper ma voiture (ou ma moto) avec un PMC GEET de Pantone, pouvez-vous me dire :

1 - A combien reviennent les pièces ?

2 - Me donner la documentation pour une : modèle de la voiture ?

3 - M'indiquer quel est le garagiste qui peut me l'installer, avec quelle garantie ?

Nous répondons :

1 - Pour réaliser une expérimentation sur un petit moteur (tondeuse par exemple) il convient de se reporter à la liste de pièces achetées par Jean-Louis Naudin (voir dans les pages précédentes ou directement sur

<http://jlnlabs.imars.com/bingofuel/pmcjln.htm>

Il faut compter environ 400 francs, cette somme n'est qu'indicative car on peut disposer déjà de pièces de récupération qui peuvent convenir.

2 - Nous n'avons pas de documentation pour " rétrofitter " une voiture, nous ne sommes pas en mesure de vous donner des éléments précis pour vos véhicules. Nous ne représentons pas GEET en France, nos recherches sont individuelles et nous n'en sommes qu'au début de l'expérimentation - vérification (que nous vous faisons partager) du procédé de Paul Pantone. Si nous avons déjà fait une adaptation de moteur de voiture, vous l'auriez vu dans nos pages.

Si vous voulez " rétrofitter " vos véhicules il faudrait vous mettre en relation directement avec GEET Pantone, acquérir les plans correspondants à votre gamme de moteurs, et par la suite, pour " rétrofitter " plus facilement et de manière précise, appeler Pantone au téléphone comme il le conseille.

Voir aussi avec le délégué pour l'Europe, Per Albertsson (toutes les adresses sont dans nos pages).

3 - Nous aimerions bien pouvoir vous donner ce genre d'adresse, cependant, à notre connaissance, il n'y a encore pas de garagiste (ni d'industriel) qui ait acquis la licence pour fabriquer, et commercialiser des adaptations de PMC - GEET de Pantone en France.

Nous ne pouvons que souhaiter que des écoles spécialisées, des motoristes se penchent sérieusement sur ce type de carburateur.

**D'AUTRES QUESTIONS ET REPONSES EXTRAITES DU SITE DE GEET
(Global Environmental Energy Technology)**

- Q) Qui a inventé GEET ? *(NDLR : abréviation utilisée dans le texte d'origine et que nous gardons par commodité au lieu d'écrire Processeur à Carburants GEET de Pantone)*

R) C'est Paul Pantone, charpentier de profession. Les premiers appareils de démonstration et des générateurs de 5 kW ont été fabriqués (50 à 75 par mois) dans un simple garage par Paul et Molley 2 mois seulement avant de commencer leur tournée dans 45 états du pays.

- Q) GEET est-il breveté ?

R) Après avoir eu de nombreux attorneys, Paul Pantone en a trouvé un qui avait bien compris toutes les possibilités de cette nouvelle technologie convenant à tout ce qui brûle du carburant. (Il existe des technologies qui ressemblent au brevet de Paul Pantone comme celle du M.I.T : le Plasmatron - brevet 5.425.332 du 20/06/95 - mais qui a besoin d'un apport de chaleur extérieure pour fonctionner au lieu d'utiliser la chaleur gaspillée).

- Q) Les livres de physique sont ils dans l'erreur ?

R) Dans la réaction complète du GEET il se produit 38 phénomènes identifiables. Et en effet, il est difficile d'expliquer pourquoi un moteur à essence alimenté en pétrole brut rejette de l'oxygène à un taux supérieur à celui qui est dans la pièce...Difficile aussi à expliquer les taux zéro de CO, CO2 et HC... Et pourtant les démonstrations ont été faites et archi faites...

- Q) Comment l'idée du GEET est-elle venue à Paul Pantone ?

R) Le GEET a été inventé en 1983, mais tout avait commencé en 1975, le jour où une vieille dame de Sacramento (CA) avait demandé à Paul Pantone de venir lui rendre visite. Ce jour là, elle lui délivra pendant plus d'une heure un message d'origine divine selon elle et dont une partie traitait du fait que Paul Pantone devait apporter à l'humanité une technologie destinée à dépolluer la planète.

L'autobiographie de Paul Pantone , en préparation, comporte davantage de détails à ce sujet, entre autres la présence d'un homme qui s'approchait de Paul Pantone lors de ses tournées dans l'Ouest des USA et qui lui tendait un morceau de bougie en lui disant que Dieu souhaitait qu'il fasse marcher ses moteurs avec ça...

Après cette visite, Paul Pantone a vécu des années frustrantes pendant lesquelles il a fabriqué des

appareils de toute taille et toute forme jusqu'à ce que, enfin il tombe sur le GEET. Il avait entendu parler de carburateurs réduisant la consommation de carburant et pensait donc que c'était réalisable et que ces systèmes avaient tout simplement été censurés par les autorités. Et ses études (courtes) ne lui avaient pas appris que c'était une chose " impossible " ...

NDLR : pour en savoir un peu plus sur ces super carburateurs , cliquez ici

- Q) Pourquoi les grands constructeurs automobiles n'équipent-ils pas leurs voitures avec des GEET ?

R) Dès 1984, Paul Pantone a essayé de travailler avec eux, mais il n'a reçu que des réponses allant de : sans intérêt " à laissez nous votre idée, nous vous ferons signe " . Ils ont réellement semblé être ni intéressés, ni y croire.

- Q) Et les Compagnies Pétrolières ?

R) Pendant les deux premières années d'essais, avant de passer à la télévision, PAUL PANTONE a reçu de Texaco plusieurs sortes de pétrole brut pour faire ses essais. Après ces premières émissions, ils n'ont plus répondu au téléphone. Chevron à Richmond (CA) a fourni ensuite à Paul Pantone 7 bidons de 3,78 litres de brut. C'est seulement à ce moment que Paul Pantone a filmé et, brisant les scellés du moteur à essence fonctionnant au brut et ceci sans pollution, a montré davantage son système.

A Sacramento, à City Smog Repair, sur un analyseur de pollution dûment certifié par l'Etat , 15 témoins ont pu constater que l'échappement était plus propre que l'air ambiant.

Les années passant, de petites compagnies ont donné à Paul Pantone de petites quantités de brut pour ses essais mais là encore, sans manifester grand intérêt.

- Q) Pourquoi ne pas aller vers une organisation qui veut dépolluer l'environnement ?

R) Paul Pantone a essayé de le faire auprès de toutes les organisations (de A à Z mais toutes veulent bien recevoir des dons mais ne souhaitent pas de solutions comme il le dit). Paul Pantone a très souvent eu de profonds chagrins en voyant à quelle corruption il était confronté et que pas une seule organisation ne montre vraiment le désir de nettoyer cette planète.

- Q) Et l'E.P.A ?(Environment Protection Agency)

R) En 1996, Paul et Molley Pantone ont faxé à l'EPA à Washington une cinquantaine de pages. Le soir même ils recevaient des réponses leur expliquant que l'EPA n'a pas qualité pour approuver, entériner ou certifier quoi que ce soit pour une utilisation après vente.

Ce n'est rien moins qu'un rideau de fumée gaspillant l'argent du contribuable en étudiant les problèmes mais sans trouver de solutions. Pourtant, ajoute Paul Pantone nous avons fait des essais réussis avec tout types de déchets.

- Q) Puis-je fabriquer un GEET ?

R) Tout dépend de vos capacités. Trois étudiants d'une grande école californienne ont fait le leur en moins de 3 heures. On peut trouver un article sur leur expérimentation dans le magazine Exotic Research Report ou sur le site <http://www.exoticresearch.com>

Aujourd'hui, Mike Higham, professeur à Hanford High School enseigne les bases de cette construction à tout étudiant désireux de l'apprendre. Nous avons eu des rapports (supprimés de notre site à la demande de leurs auteurs) qui témoignent d'une augmentation d'autonomie multipliée par 3 ou 4. *(NDLR : A l'époque de la mise en ligne de ce texte, Paul Pantone annonçait que ces informations allaient paraître)*

- Q) Si le GEET est si facile à faire pourquoi certaines personnes disent qu'il ne fonctionne pas ?

R) Dans les groupes de discussion certains passent beaucoup de temps à dire que ça ne peut pas marcher et puis il y a ceux qui sont sérieux et construisent.

Pour la plupart, ceux qui se plaignent ont pris les plans gratuits sur Internet, ce sont des conceptions déjà anciennes avec pas mal de limitations et qui conviennent à de petits moteurs.

Paul Pantone a passé plus de 20 ans à avoir un réseau et un système permettant de faire arriver cette technologie jusqu'au public. Il y en a beaucoup qui prennent le petit moteur (stationnaire) et essaient de l'appliquer à leur voiture, bonne chance leur dit Paul Pantone !

Ceux qui se plaignent le plus sont des ingénieurs qui ne peuvent laisser les choses telles qu'elles sont et n'ont qu'une envie les changer d'abord.

Quand Paul Pantone a sorti les cent premiers générateurs et les appareils de démonstration, de nombreuses personnes les ont ouverts et les ont examinés avant de les faire démarrer. Une fois sur deux ils avaient inversé le sens de la tige et les moteurs ne marchaient pas. C'est seulement deux ans plus tard que Paul Pantone a trouvé que l'inversion de la tige donnait des résultats négatifs. Il répète : si l'appareil marche, laissez-le tel qu'il est.

- Q) Combien ça coûte pour en construire un soi-même ?

R) Si vous êtes doué en mécanique, avec un équipement de base de soudure, une perceuse, une rectifieuse, vous pouvez le faire avec des pièces du commerce, cela a été fait des centaines de fois(NDLR : *Quant'Homme et Jean-Louis Naudin eux aussi ont témoigné de leurs réussites !*). Cela peut vous coûter environ \$25 ou plus selon ce que vous souhaitez dépenser : il y en a qui ne sont heureux que si c'est tout chromé mais est-ce que ça a besoin de paraître joli ? Une voiture peut être " rétrofittée " pour moins de \$75 (c'est ce que j'ai dépensé sur mon Duster®. Pour les petits moteurs cela tourne entre \$50 et 75, pour une automobile de taille moyenne de \$200 à 1000.

- Q) Si j'achète les plans et que j'installe un GEET en les suivant, quelle puissance aurais-je ?

R) Si c'est correctement fabriqué, la puissance restera la même. De nombreuses installations font montre d'une légère perte de puissance, mais il y en a plusieurs, que je connais qui ont eu une augmentation de puissance notable. Il existe une version performance / économie qui utilise deux réacteurs étagés comme un carburateur 4 - bbl. Pour économiser, vous tournez au ralenti sur le premier réacteur, quand vous ouvrez les gaz, vous ouvrez le second réacteur pour avoir de la puissance.

- Q) Si j'achète les plans, pourrais-je faire fonctionner ma voiture avec de l'eau ?

R) Non pas directement. En utilisant de l'essence en tant que carburant principal, vous pourrez aller jusqu'à 40 % d'eau effectivement. (Rappelez-vous qu'il est illégal de circuler avec n'importe quel carburant sans payer de taxe. Jusqu'ici il n'y a que le Kentucky qui accepte une taxe sur l'eau). En prenant des hydrocarbures plus lourds que l'essence (pétrole brut ou diesel) vous pourrez utiliser davantage d'eau, jusqu'à 80 %. Cependant la chaleur est un des principaux éléments du processus de réaction et jusqu'à ce que le réacteur soit chaud (1 à 2 minutes) , le moteur tourne avec le carburant que vous lui avez fourni. Il faut démarrer le moteur avec quelque chose qui le fera tourner comme de l'essence, du propane, ou même du Gaz GEET provenant d'un précédent fonctionnement (mis dans un réservoir et avec un système de pompe). Une fois que c'est chaud, vous commutez sur le carburant - déchet - alternatif.

- Q) Quelle est la durée de vie des moteurs équipés GEET ?

R) Le double. Cependant notre distributeur du Colorado (Tom et Wendy Berry) ont fait fonctionner leur générateur 5 fois plus de temps que la durée de vie annoncée ! Nous avons opéré une résurrection sur deux moteurs complètement tués et qui ont rejeté quelque chose de nouveau.

- Q) Si le GEET a été inventé en 1983, pourquoi a-t-il fallu autant de temps pour arriver sur le marché ?

R) Pendant les 5 premières années de démonstration, le " quidam " moyen s'éloignait en disant " c'est impossible " ou tout simplement " il doit y avoir un réservoir caché " (NDLR : c'est aussi la réaction classique en France aujourd'hui !) Il a fallu arriver au milieu et à la fin des années 90 pour voir se dessiner la façon de commercialiser et obtenir l'accord des scientifiques.

Les investisseurs disaient : " Si ça marchait vraiment vous seriez milliardaire ". Quelques mécanos racontaient à Paul Pantone des histoires parlant de types qui avaient des carburateurs à forte autonomie et qui sont morts ou ont disparu.

Les gens instruits disent que le système paraît violer les Lois de la Mécanique et que, par conséquent ça ne doit pas fonctionner. Ceux qui ont vu et compris que ça marchait (il y en a peu) étaient seulement motivés par l'argent à gagner. Paul Pantone s'est vu offrir 10 % ou même un dixième de 1 % en royalties...d'autres souhaitaient vendre le système aux Pays Arabes pour 2 ou 3 millions afin de le laisser dormir à jamais. Ceci n'arrivera pas car Paul Pantone croit qu'il accomplit le travail de Dieu pour nettoyer SA planète.

- Q) Si vous savez comment faire pour arriver à multiplier l'autonomie des moteurs par 10, pourquoi commercialisez-vous des versions qui n'obtiennent que 50 à 80 % d'augmentation ?

R) Le monde est dans un état sérieux de désorganisation écologique. Ca n'est pas arrivé du jour au lendemain. La grande prostitution de notre Mère Terre a débuté il y a un siècle et petit à petit n'a fait qu'empirer. Nous n'allons pas tout dépolluer du jour au lendemain, cela doit être fait progressivement. Savez-vous combien de personnes travaillent dans l'industrie du pétrole et dans des services publics (y compris les industries qui les soutiennent) ? Que se passerait-il si nous sortons des produits qui éliminent totalement la nécessité du pétrole, l'énergie des lignes et les communications (que nous avons la capacité de faire) ? le bouleversement coûterait en fin de compte des dizaines si ce n'est des centaines de millions de vies et des millions d'emplois ! Comment ferions-nous pour être responsables d'une telle chose alors que nous nous qualifions d'humanitaires ?! En démarrant à 50 à 80 % d'augmentation d'autonomie tout en réduisant la pollution de 75 %, et augmentant ensuite de 2 à 3 fois etc. le marché peut s'adapter avec la création de nouveaux et meilleurs emplois.

- Q) Quels phénomènes se produisent ? Qui les a découverts ?

R) C'est à contre cœur que Paul Pantone accepte de donner cette information car il préférerait

disposer pour cela d'un langage scientifique convenable pour satisfaire l'académie. Ce qui suit est donc une version en langage courant.

Selon Paul Pantone, certains des phénomènes relatifs à son GEET sont :

1 - Quand du Chaud et du Froid se déplacent dans des directions opposées, il se produit une charge et une décharge électrique

- a. Eclair (dont on trouve la description scientifique dans tous les manuels) discuté par Paul Pantone
- b. Inertie thermique / Couple (Miss Molley en a fait une théorie)
- c. La dissociation électrique par les trajectoires naturelles est créatrice d'une aura (Miss Molley)
- d. L'effet gaz des marais : quand la pression de surface permet à la masse de pénétrer ou d'être auto enveloppée, l'énergie endothermique et exothermique simultanément fait naître un plasma (Paul Pantone)

2 - Ressemblances et différences suivant les hémisphères

- a. Dans les 2 hémisphères, Nord et Sud, le moteur ou l'appareil qui soutient la tige du réacteur doit être dirigé vers le Nord magnétique ou redressé avec une légère inclinaison vers le Nord magnétique pour un maximum d'efficacité (découvert par Paul Pantone)
- b. Dans l'hémisphère Nord, on améliore la vapeur qui entre dans la vanne de contrôle d'air en faisant entrer le mélange venant du côté négatif du vortex naturel. Dans l'hémisphère Sud, c'est juste le contraire (découvert par Paul Pantone)
- c. La tige réacteur a de nombreuses particularités la principale étant ce qui paraît être un champ mesurable avec la boussole.

NDLR : deux éléments de réflexion en cliquant ici

" Hémisphériquement parlant " la tige utilisée dans l'hémisphère Nord doit avoir un Nord à l'extrémité qui délivre et un Sud à son extrémité d'entrée. En utilisant une boussole ordinaire, on peut déterminer si la tige a la longueur qui convient au carburant utilisé. En inversant la tige après utilisation à l'extérieur du tube, on peut dire à quelle latitude l'appareil vient de fonctionner en dernier lieu.

3 - Les tiges - réacteur

- a. Bien que toutes les formes et tous les types de tige aient été essayés dans les tests, les résultats sont plutôt étonnants. Plus la tige et le tube sont lisses, plus forte est la réaction dans la plupart des cas et pourvu que tous les autres éléments soient en concordance convenable. Les tests faits par

PAUL PANTONE de 1983 à 1996 ont montré plusieurs variables et il fallu toutes ces années pour les comprendre.

- b. En 1995 et 1996, des scientifiques ont commencé à étudier les différents faits naturels qui se produisent dans le GEET. Une de ces équipes, à Berlin, a fait savoir à Paul Pantone que lors de leurs tests la température au centre de la tige (en acier doux) était de 32 ° F au point où une boussole donnait le Nord et 120 ° F au point Sud de la tige. C'est ce qui arrive quand la tige est orientée au Nord magnétique.
- c. Les derniers résultats venant de tests effectués dans l'hémisphère Sud sont attendus afin de vérifier ce qu'on a préalablement découvert au sujet d'une inversion de température.
- d. Nous avons trouvé à maintes reprises des marques visibles confirmant les tests effectués à Stuttgart à savoir que le carburant sur une surface bien lisse tourne naturellement 3.14 (sic) dans le sens horaire entre les points Nord et Sud, mais seulement quand on est orienté au Nord pendant le fonctionnement. Quand l'appareil est tourné vers le Sud, le flux naturel circule en ligne droite sur la tige ce qui réduit les effets globaux de la réaction et est en relation avec le différentiel de température.
- e. Certaines tiges ont été usinées pour faire tourner les carburants dans les deux sens, horaire et anti horaire mais le seul sens qui ait fait quelque chose pendant n'importe quel test était le sens horaire quand on était orienté au Nord. Cependant les résultats obtenus en forçant le spin n'étaient pas aussi bons que ceux qui se produisaient en laissant libre cours au flux. Quand le flux était contraint d'aller au Sud, les résultats diminuaient considérablement.

Il y a eu d'autres formes de tige, carrées, triangulaires, plates etc. mais aucune d'elles ne s'est approché de celle à surface ronde et polie.

- f. Une des caractéristiques les plus inhabituelles : quand vous rôdez la tige vous devez faire fonctionner l'appareil selon une orientation Nord pendant 30 minutes, seulement pour la première fois. Une fois ceci convenablement fait, vous pouvez enlever la tige et la distance entre le Nord et le Sud sur la tige indiquera la longueur convenable que votre tige aurait du avoir pour le carburant choisi et pour votre type d'appareil.
- g. Arrivé à ce stade, d'autres phénomènes sont aussi visibles, l'un d'eux est dénommé " effet Molley " car c'est Molley Feichko-Pantone qui l'a découvert en 1998. C'était lors d'un congrès au Nevada. Dans le stand voisin, il y avait des gens qui faisaient des photos Kirlian, ils avaient donc une plaque où on pose la main et qui permet de voir une aura ou champ d'énergie. A ce moment Molley a dit à son mari que le champ que l'on a dit être magnétique sur la tige n'en est pas un spécifiquement, mais est un champ d'aura. Paul Pantone a placé la tige sur la plaque et il y avait une belle aura bleue comme le serait une aura humaine

- h. De nombreuses autres forces extérieures ont également été constatées ainsi que d'autres caractéristiques qui seront publiées sur le site (de GEET International Inc.) après avoir été reproduites afin d'en vérifier l'authenticité.

Paul Pantone espère que tous continueront à aider GEET Inc. grâce à leurs propres recherches visant à apporter une aide désintéressée à l'humanité. Actuellement, il y a des centaines d'expérimentateurs qui s'amusent avec - et étudient - cette nouvelle énergie. Qu'ils soient pris individuellement ou vus dans leur ensemble, ils sont de l'équipe de recherche de Paul Pantone, joints dans son grand effort destiné à dépolluer sa planète, notre planète.

- Q) Comment GEET Inc. essaie de commercialiser cette technologie ?

R) Paul Pantone a mis en place une structure commerciale au bénéfice du monde entier, pays par pays à partir des instructions qu'il a reçues en 1975. Au sujet des prix par exemple, un produit qui serait vendu \$400 aux USA, le serait à \$600 en Allemagne et à \$100 en Corée. Le prix déterminé par plusieurs facteurs se baserait sur l'économie du pays considéré.

Les distributeurs achètent les droits d'établissement pour tous les pays. Une partie de chaque pays ou région d'un pays se prépare pour s'entraîner, fabriquer et distribuer à l'intérieur de sa propre zone de licence et exclut tout droit d'exportation. Chez GEET on essaie d'encourager le soutien de la main d'œuvre locale afin de construire les appareils et dépolluer le pays en question tout en donnant du travail à sa propre population. Il est prévu que 25 % de l'argent gagné dans chaque pays soit donné ou alloué aux populations du pays avec certaines limites. GEET Inc. ne soutiendra aucune organisation qui vit de dons et ne souhaite pas trouver de solutions. Les sommes doivent être données à l'utilisateur final et pas à ceux qui abusent (GEET se positionne ainsi : ne pas donner d'exemples qui pourraient être interprétés comme de la calomnie).

- Q) Avez-vous des investisseurs ou en cherchez-vous ?

R) Oui, nous en avons quelques uns, petits, des mécènes du genre Papa et Maman, juste assez pour que nous soyons présents ici. N'oubliez jamais que, sur cette planète, tout équipement ou partie d'équipement fonctionnant avec du carburant peut être " rétrofitté " ou remplacé afin d'être 3 fois plus efficace et polluer 90 % moins.

Nous étendons les licences vers d'autres champs d'application. Si vous souhaitez soutenir GEET Inc. contactez ou laissez un message au 801-274-0241 à Paul Pantone qui depuis la démission de la dernière équipe de direction est PDG et seul propriétaire de GEET International Inc.

- Q) Assisterez-vous à la conférence de Exotic Research en Juillet ?

R) Oui, nous ne manquerons pas d'y être(*NDLR : la conférence en question est probablement celle de juillet 2000*). Si 25 personnes s'inscrivent, un stage suivra la conférence.

- Q) Actuellement, y a - t-il des stages ?

R) Nous les avons commencés il y a 4 semaines environ chez nous mais cela nous a occasionné trop de stress dans la famille avec des gens 7 jours sur 7 dans les jambes. Nous nous réorganisons pour ouvrir le stage à nouveau en commençant à Salt Lake City le 10 juillet. Nous sommes désolés des désagréments que cela peut donner mais nous avons besoin d'un peu de temps libre pour bien nous porter.

Le stage petits moteurs se déroule du Lundi au Jeudi, il est à \$1000, pour le cours complet de 6 jours destiné à l'automobile et aux gros moteurs, c'est \$1500, les deux formules étant payables à l'inscription.

- Q) Est-ce que ce stage me donne la qualification d'installateur ?

R) Non, c'est juste un stage. Pensez que n'importe qui peut aller en classe, passer un test quand tout est frais dans sa tête et échouer une semaine après les cours. Pour être déclaré technicien GEET, il faut faire tout le stage et réaliser ensuite 10 installations dans le domaine choisi, GEET vérifiant que les clients sont satisfaits. Une fois que c'est fait, vous avez votre certification et votre nom figure dans la liste d'installateurs publiée sur le web.

- Q) Puis-je acheter les plans et commencer à vendre des kits ou " rétrofitter " les moteurs d'autres personnes ?

R) Les plans officiels fournis par GEET sont pour votre usage personnel seulement. Vous pouvez devenir vendeur/ Installateur officiel GEET par l'intermédiaire de votre distributeur de pays / province / état et ensuite commercialiser la technologie auprès d'autres personnes.

- Q) Si j'achète seulement les plans, est-ce que je peux en fabriquer un pour ma voiture ?

R) Vraisemblablement, oui. Ce n'est pas tout le monde qui est capable de le fabriquer avec succès. Paul Pantone a remboursé intégralement 3 ingénieurs qui ont refusé de suivre ses instructions et discutaient au sujet de la science qui est derrière cette technologie. Ils insistaient sur le fait que les rapports air-fuel n'étaient pas corrects et Paul Pantone a été fatigué de leurs arguties. Bien que des personnes de 13 à 94 (ans ?!) aient fabriqué des modèles qui fonctionnent à partir des plans, il est difficile de dire si vous pouvez ou non en faire un. Il y a des gens qui peinent à changer une ampoule ou un pneu...

- Q) Quelle sorte de carburant puis-je utiliser et quelle autonomie puis-je en attendre ?

R) Durant les 18 dernières années, Paul Pantone a essayé une large gamme de carburants, essence, diesel, kérosène, diluant de peinture, pétrole brut, acide de batterie, solvant usés etc. en tant que carburants principaux. Paul Pantone a ensuite commencé à faire des mélanges - c'est ce qu'il appelle carburants exotiques - basés en général sur 20 % d'hydrocarbures mélangés avec de l'eau salée, des boissons gazeuses, des jus ou n'importe quel autre liquide disponible.

Comme aucun de ces carburants ne " brûle " de la même façon, on doit faire des réglages pour le carburant qui est brûlé.

C'est là qu'il est important de comprendre TOUS les phénomènes pour être à même d'utiliser tout nouveau carburant. L'équilibre délicat exigé entre le vide, le niveau de liquide (dans le vaporisateur), les différences de température et de contrôle d'air, tout cela est décisif pour avoir un plasma complet.

Puisque tous les carburants sont différents les gains en autonomie le sont aussi. Les rapports vont de 80 % d'amélioration jusqu'à 500 et 600 %. Certaines personnes ont une meilleure autonomie et une légère réduction de puissance (en chevaux) tandis que d'autres, qui souhaitent augmenter la puissance sont heureux en doublant seulement leur autonomie(*ce qui revient à réduire de moitié leur consommation*). Et encore, si vous payez \$1,50 par gallon ce n'est peut-être pas aussi important pour vous que si vous payez \$7,50.

Paul Pantone a fait don récemment à Hal Fox à Salt Lake City d'un appareil destiné à tester de l'eau radioactive.(*NDLR : les tests ont été retardés car Hal Fox attendait un détecteur de neutrons, ils doivent être en cours à l'heure où nous publions ce texte*).

- Q) Paul Pantone a dit qu'avec le PMC GEET les moteurs fonctionnaient directement à l'hydrogène. Doit-on modifier le moteur pour pouvoir le faire fonctionner à l'hydrogène (piston, arbre à cames) ?

R) Une réaction à bas niveau fait entrer dans un cracking thermique et résonnant où de grosses molécules de carburant sont dissociées en deux ou trois molécules plus petites. Vous pouvez vous attendre alors à une augmentation allant du double de l'efficacité jusqu'au triple.

Une réaction moyenne dissocie le carburant jusqu'à un état atomique dans un champ de plasma. C'est là que l'on peut utiliser un déchet comme carburant avec jusqu'à 80 % d'eau. Le gaz GEET ressemble plutôt à du gaz naturel synthétisé. Une efficacité allant jusqu'à 10 fois est courante, et on a même enregistré bien plus.

Dans une réaction de haut niveau, le carburant est dissocié à un niveau subatomique. Le carbone, le soufre et d'autres éléments de base sont d'une certaine manière transformés en hydrogène avec des traces d'hélium. Dans une telle réaction, il n'y a plus de carbone (HC, CO, CO₂) qui sort du tuyau d'échappement ; et le taux d'oxygène de l'échappement du moteur est même plus élevé que celui ambiant. Il nous est parfois arrivé d'observer des réactions de niveau balistique où le moteur semblait tourner sur l'air, délivrant des puissances irréalistes pour sa taille et faisant devenir la chambre de réaction presque transparente ! Nous ne savons pas vraiment comment reproduire cela, ni n'en connaissons les risques(rayonnements, etc.)

Les plans fournissent une configuration de réaction de faible à moyen niveau, aussi il n'y a pas de nécessité à modifier le moteur.

- Q) Pouvez-vous garantir une autonomie triplée ?

R) Non. Nous ne contrôlons pas les matériaux que vous utilisez, ni le travail ni le niveau de réglage. Sur ma voiture Duster® la différence entre 33 l. et 2,5 l. aux 100 km était due la plupart du temps au réglage. Cependant la plupart des gens qui ont fabriqué un GEET réussissent à avoir au moins 40 à 50 % d'augmentation, le double de l'efficacité étant la norme.

- Q) Pourquoi n'enseigne-t-on pas le GEET à l'Université ?

R) Jusqu'à l'an dernier, aucune école publique n'aurait laissé cette technologie arriver sur le campus car ils ne peuvent expliquer pourquoi ça marche et craignent leurs supérieurs, et dans quelques cas leurs collègues.

Il existe aujourd'hui un intérêt : il y a environ 40 universités de par le monde qui attendent la littérature à partir de laquelle l'enseignement sera donné. Paul Pantone en regroupe les éléments aux fins de publication.

- Q) Mike Holler est-il le fils de Paul Pantone ?

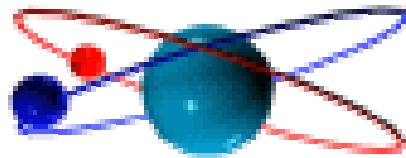
R) En esprit seulement.

- Q) Mike Holler paraît bien jeune pour diriger une société, quel âge a-t-il donc?

R) Il est plus âgé que Steve Jobs quand Apple est devenu multimillionnaire et plus vieux que Bill Gates quand Microsoft a déclaré des revenus en multimillions de dollars...

- Q) N'avez-vous pas peur de ce qu' "ils " pourraient vous faire ?

R) Non, j'ai davantage peur de rendre ma femme folle plutôt que de quoi que ce soit d'autre. Il n'y aura pas de menaces parce que j'apporte la technologie au public et qu'il l'accepte.



www.quanthomme.com

www.quanthomme.org

<http://quanthomme.free.fr>

