

# Introduction au moteur GEET de Paul Pantone

*Le processeur multi-carburant de Paul Pantone,  
facile à réaliser et à installer, a des résultats époustouflants  
Une véritable réponse aux problèmes d'énergie et de pollution.*



La nécessité étant la mère de l'invention et le recours au cheval n'étant pas nécessaire, Paul Pantone s'est mobilisé depuis 1979 dans la recherche et la mise au point de produits demandés par le public. Il lui a fallu passer quatre ans et 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 prêté, 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. Le souhait de Pantone n'est pas de saigner à mort l'individu mais de l'aider à aller de l'avant. Avec tous ceux qui rêvent de soigner la planète, Paul et Molley Pantone forment les vœux suivants : "Que l'on puisse vivre dans un monde en paix débarrassé des déchets du développement technique dont les rejets souillent l'eau, l'air et le sol et qui nous a amené aux frontières de l'auto-destruction, que les gens s'entraident et 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."

C'est ainsi que Paul et Molley Pantone ont offert sur Internet, le 21 octobre 1999, tous les éléments permettant de construire soi-même un Processeur Multi Carburants GEET (par commodité, nous écrivons par la suite PMC-GEET).

## Pollution, consommation, des gains stupéfiants

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

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 (voir l'article [Comment fabriquer un moteur Pantone](#)).

La durée de vie des moteurs transformés équipés du PMC-GEET est augmentée de 10 fois par rapport aux moteurs classiques dans lesquels 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 du 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.

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 du 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 Ford Chevy "rétrofitée" 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.*

## Principes de fonctionnement du PMC-GEET

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 (pot catalytique compris) ne sont pas nécessaires.



Modèle de démonstration du PMC-GEET adapté à différents moteurs

La tige réacteur formée d'une tuyauterie exigüe 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. Une

des gaz d'échappement 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. Il est intéressant de remarquer que la température de l'échappement à l'émission finale est de 1 ou 2 degrés 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.

## Le plasma un phénomène mal compris mais réel

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'oeuvre 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 de 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 l'intensification arc électrique/champ magnétique soit 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.

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 responsables des laboratoires ne veulent gaspiller ni leur argent ni leur précieux temps. En fait, ils ne comprennent tout simplement rien à cet appareil.

## Expérimentations présentations et réactions

Une présentation a été faite à l'intention de Mike Strickl, 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 introduit dans le système et composé d'essence, de térébenthine, d'eau, de diesel, d'huile moteur usée et 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, y assistaient des envoyés du Ministère des transports, des scientifiques, des personnes de VEPA et 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 démarreur 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 son impact.

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 restaient bouche bée.

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

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 !

Contrôle des émissions de la VW		
Gaz	Résultats (en PPM)	Limite (en PPM)
Hydrocarbures	77	525
Monoxyde de carbone	0.13	5.63
Dioxyde de carbone	12.5	N/A
Oxygène	2.6	N/A
Oxyde d'Azote	1322	3427

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

On se demande si l'industrie automobile 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'oeil, 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 de 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 une pénurie 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 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...

## Application aux moteurs VW

Mais c'est sur un moteur de VW refroidi à air que les travaux ont d'abord 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) ainsi qu'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.



Le V-8 de la Ford Chevy retrofité GEET

Les mesures ont été faites selon les standards en vigueur dans l'Utah. Sur une vieille Coccinelle de 1969 au moteur si fatigué qu'il n'aurait pu passer au 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, ensuite il est descendu à 11 ppm. Avec de tels résultats, une Coccinelle VW 1969 qui n'a ni 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.

On avait dit à Pantone que cette coccinelle avait une consommation située entre 8,4 et 10,7 litres.



Moteur VW "Coccinelle" retrofité de GEET

Une fois modifiée avec le PMC-GEET, la consommation passait à 6 litres et est descendue en dessous des 4,7 litres depuis. Sa vitesse de pointe de 130 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.

## Les produits déjà disponibles

Pour le PMC-GEET modèle 1 pour les VW "Coccinelle" 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. La modernisation des diesels est assez simple. Il faut enlever la liaison de prise de la pompe à injection et la laisser vide, puis installer là soupape de contrôle d'air sur l'admission, chauffer le bulleur et placer la chambre de réaction dans l'échappement comme on le fait dans le cas du moteur à essence. La pompe à injection fournit (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...

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.



Camion équipé d'un PCM-GEET

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. GEET commercialise les plans permettant d'équiper de nombreux moteurs courants.

- Pour un petit moteur ou un générateur jusqu' à 20 CV: \$75.00
- 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 pour l'alimentation, d'une maison \$950.00

Avec le principe du kit, la modification coûte 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 quel 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.

### **Générateurs électriques**

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 5kW 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 cm<sup>3</sup> . Ces adaptations sont plutôt destinées aux personnes ayant déjà des générateurs mais désireuses de commencer à se servir de la technologie de PMC-GEET.



Des générateurs 5kW de Coleman

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.

## Première expérience réussie en France

(Essais du 20/09/2000 effectués suivant les indications de fabrication données par Paul Pantone, reprises par Jean-Louis Naudin)

Le réacteur à plasma et les adaptations ont été faites par M. David.

Afin d'être dans un cas défavorable, les essais ont volontairement été effectués avec un moteur au rebut. Il s'agit d'un moteur de motoculteur, de 240 cm<sup>3</sup>, à 4 temps, de marque Honda, en mauvais état général, et consommant de l'huile.

Le premier essai a été effectué avec du super 95 pur.

Le deuxième essai a été effectué avec du super 95 additionné de 40 % d'eau du robinet.

Le troisième essai a été effectué avec du super 95 additionné d'environ 70 % d'eau du robinet.

Dans le meilleur des cas, malgré des réglages manuels approximatifs et quelle que soit la proportion d'eau dans le mélange, l'analyse des émissions faite en plaçant la sonde au tuyau de sortie des gaz indique que :

- le volume de Monoxyde de carbone (CO) peut descendre à 0,2 - 0,3 %
- le volume de Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) peut descendre à 12 - 13 %
- le CO moyen est descendu à 0,2 - 0,3 %
- le nombre de ppmi d'hydrocarbures (HC) peut descendre à 150
- le volume d'oxygène tourne autour de 2 à 3 %

Les mesures (reprises dans la page de Jean-Louis Naudin que nous reproduisons ci-après) sont celles du deuxième essai avec du super 95 additionné de 40% d'eau du robinet.

*Remarque* : l'adaptation que nous avons réalisée à partir des indications de Paul Pantone n'est certainement pas optimale puisque les dimensions utilisées sont celles de moteurs de 2 à 3 litres.

De plus, nous n'avons aucun pot d'échappement, ni aucune régulation à l'admission.

Nous avons présenté plusieurs fois un mouchoir blanc au-dessus de l'échappement et constaté qu'il restait blanc.

Nous n'avons senti aucune odeur particulière même en mettant le nez au-dessus de l'échappement, et même à la suite d'accélération brusques. Les résultats relatifs à la dépollution sont stupéfiants et ont pu être observés par tous. On peut se demander ce que seront les résultats avec un bon moteur, bien réglé, avec un taux de compression adapté, nos résultats étant probablement altérés à cause de la présence d'huile due à un cylindre largement rayé suite à un serrage antérieur.



## Les Conseils de Quant'Homme pour adapter votre PMC

(Par M. David)

"A la demande simultanée de mon ami Jean-Louis Naudin et de mes amis Soarès, créateurs du site Quant'Homme, j'ai entrepris la réalisation d'un prototype du Processeur à Multi-Carburants GEET de Monsieur Pantone. Les 13, 14 et 15 septembre 2000, j'ai réuni les matériaux nécessaires et les ai assemblés selon les plans et explications fournis sur le site Internet de Monsieur Pantone. Ces plans sont élaborés pour permettre à n'importe quel bricoleur de réaliser très rapidement et à moindre coût l'invention en utilisant des éléments tout prêts, disponibles dans la plupart des rayons plomberie decertaines grandes surfaces ou autres magasins de quincaillerie ou chauffagistes.



J'ai respecté tout particulièrement les dimensions de la partie réacteur, c'est-à-dire que :

- le tube extérieur est du tube de chauffage 26/34, longueur 30 cm
- le tube intérieur est du tube chauffage 15/21 de longueur 40 cm
- la tige à l'intérieur du tube 15/21 fait 13 mm de diamètre et 30 cm de longueur

Comme vous trouverez difficilement une tige d'acier mi-dur ou STUB de diamètre 13, vous pouvez prendre du diamètre 12, moi j'ai utilisé du STUB de diamètre 13 (le STUB est un acier rectifié de haute qualité, mais un acier genre fer-à-béton peut convenir).

Ayant à disposition un atelier de mécanique, je n'ai eu aucune difficulté à réaliser les différents petits usinages préconisés par Monsieur Pantone, mais avec des limes et un peu de patience vous pouvez y parvenir aussi.

J'ai utilisé des vannes à boule de 3/4 de pouce à la place des vannes de 1/2 pouce, parce que je les avais en stock. J'ai utilisé un vieux moteur de motoculteur qu'il m'a fallu remettre en état (rodage de soupapes etc...) de marque Honda, de 240 cc à 4 temps.

Il faut évidemment utiliser systématiquement des moteurs à 4 temps qui possèdent leur graissage car les moteurs à 2 temps graissés par le mélange essence-huile ne peuvent convenir puisque l'huile ajoutée dans le carburant n'atteindra jamais le moteur et sera transformée en gaz synthétique (hydrogène).



Le 15 septembre au soir, toute mon installation était prête à démarrer, installée sur une simple planche posée sur le sol en respectant l'orientation Nord-Sud du réacteur conseillée par Pantone (sortie réacteur côté Nord).

Je mets dans le bidon un demi-litre d'essence de mélange à 5 % d'huile que j'utilise habituellement pour ma tronçonneuse (je n'avais que cela sous la main). J'ouvre toutes les vannes à fond, avec une burette, j'introduis un peu d'essence dans la vanne tout près de l'admission du moteur, je tire sur la ficelle, le moteur toussote un peu mais ne se lance pas. Je rajoute un peu d'essence avec la burette et je ferme toutes les vannes à moitié. Je tente à nouveau un départ, le moteur démarre franchement, quelques tours et l'échappement fume comme celui d'un moteur normal. Puis rapidement, en manipulant au hasard les vannes, et en moins de 5 secondes, le moteur prend de la vitesse et obéit immédiatement à mes manipulations de vannes et à ma stupéfaction, plus aucune fumée ne sort de l'échappement. Toujours à ma stupéfaction et après seulement une trentaine de secondes de fonctionnement, le moteur réagit de mieux en mieux à mes manipulations de vannes et est capable d'atteindre une vitesse très importante ou de tenir un ralenti extrême.

Je constate que, selon la position des vannes, je fais tenir au moteur tout régime de vitesse de façon stable. Les accélérations sont nettes et instantanées et, à chaud, le moteur redémarre sans problème, sans mettre d'essence dans la première vanne. Pendant le fonctionnement, on peut, constater à travers les parois du bidon-bulleur le bouillonnement plus ou moins intense selon la vitesse du moteur et qui est donc produit par une partie des gaz d'échappement détournés (réglables par la vanne sur la sortie d'échappement).

Les jours suivants, le moteur a toujours fonctionné de la même façon sans problème.

Finalement, le 20 septembre, nous nous sommes rendus chez un garagiste, nous avons fait le contrôle de pollution, avec de l'essence, puis avec un mélange d'essence avec 40 % d'eau et enfin avec 70% d'eau dont on peut voir les résultats ci-dessus.

Maintenant, il nous reste beaucoup à faire pour comprendre et adapter à nos désirs et nos besoins l'incroyable invention de Monsieur Paul Pantone, et maintenant, à vous de jouer !!!"

Si vous reproduisez l'expérience et si vous voulez échanger vos commentaires, idées, astuces etc... allez sur le site de [QuantHomme](#) ou venez nous en faire part sur notre forum.

Même si la reproduction d'un PMC-GEET ne présente pas de risque, nous ne sommes pas responsables des éventuels déboires subis par de futurs expérimentateurs.

 [Voir l'article sur la conception d'un moteur de tondeuse Pantone](#)

---

#### Sources

**Nexus n°11 Novembre/décembre 2000**

**<http://www.multimania.com/quanthomme/AccueilPantone.htm>**

**[http://www.multimania.com/quanthomme/PageM\\_David.htm](http://www.multimania.com/quanthomme/PageM_David.htm)**

---

Cet article a été lu 2633 fois

[Home](#) • [Editorial](#) • [Accueil](#) • [Actualité](#) • [Articles](#) • [Forum](#) • [Le meilleur du forum](#) • [Le Bickel du mois](#) • [Chat](#) • [Téléchargements](#)  
[Bibliographie](#) • [Le saviez-vous ?](#) • [Historique](#) • [Lettre d'information](#) • [Livre d'Or](#) • [Liens](#) • [Rechercher](#) • [Contacts](#)  
[Onnouchetout.com](#) • [Reproduction et distribution autorisée sous réserve d'indiquer les sources](#)