



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

N° 882.583

Classif. Internat.: B60L/H02K

Mis en lecture le: 02-10-1980

Le Ministre des Affaires Économiques,

Vu la loi du 24 mai 1854 sur les brevets d'invention;

Vu le procès-verbal dressé le 2 avril 19780 à 10 h. 00

au Service de la Propriété industrielle;

ARRÊTE :

Article 1. — Il est délivré à Mr. Nicolas, F.J. TOURNEUR,
Rue d'Anvers, 44I-16B, 2650 Boom

un brevet d'invention pour: Procédé de propulsion,

Article 2. — Ce brevet lui est délivré sans examen préalable, à ses risques et périls, sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de l'exactitude de la description, et sans préjudice du droit des tiers.

Au présent arrêté demeurera joint un des doubles de la spécification de l'invention (mémoire descriptif et éventuellement dessins) signés par l'intéressé et déposés à l'appui de sa demande de brevet.

Bruxelles, le 2 octobre 19780

PAR DÉLÉGATION SPÉCIALE :

Le Directeur

L. SALPETEUR

Titre de l'Invention : ^U PROCÉDE DE PROPULSION ^u 9

I

MEMOIRE DESCRIPTIF

déposé à l'appui d'une demande de

BREVET D'INVENTION

AU nom de Nicolas TOURNEUR habitant: Rue d'Anvers 44I-I6B - 2650
à BOOM et concernant:

Un ¹¹procédé électrique de propulsion par la force électromotrice produite par la vitesse du courant d'air engendré par le véhicule en mouvement. Ce courant d'air actionne une aérogénératrice dans les vitesses les plus petites du véhicule.

Les dessins annexés illustrent, à titre d'exemple, une forme de réalisation conforme à l'invention:

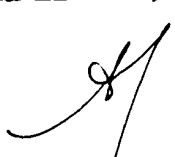
La fig. 1 est une vue de face du collecteur.

La fig. 2 est une vue longitudinale du procédé.

La fig. 3 est une vue en plan du système.

Pendant la marche du véhicule l'aérogénératrice produit le courant électrique indispensable pour alimenter les accumulateurs dont la force électromotrice sert à la mise en marche du moteur de traction et des autres récepteurs tout en assurant la charge indispensable de la batterie qui est protégée par un conjoncteur-disjoncteur réglé pour mettre automatiquement la génératrice hors circuit à l'arrêt du véhicule. Quant au moteur électrique de traction et les accumulateurs, un contacteur est installé entre ces organes pour la mise en marche et l'arrêt du moteur électrique de traction.

L'aérogénératrice est composée: 1° D'un alternateur(1) à intensité constante, d'une puissance déterminée, capable de subvenir aux besoins énergétiques de la machine; 2° D'une hélice(2) montée



sur le bout d'arbre de l'alternateur, à six ou huit pales concaves en forme de cuillère à soupe renversée et légèrement vrillées en direction du courant d'air sortant d'un collecteur(3) en forme d'entonnoir, faisant office de tuyère, accouplé à l'aérogénératrice par son ouverture la plus étroite afin d'obtenir une augmentation de vitesse d'écoulement du courant d'air qui débouche sur les pales. Cette hélice est montée de manière que les pales se présentent une après l'autre(—) à la sortie du collecteur(4) où le vent vient s'engouffrer par l'ouverture la plus large(5) pour en sortir avec une vitesse accrue provoquée par le rétrécissement du collecteur et déboucher sur les pales(6) par l'ouverture la plus étroite(4), qui est proportionnelle à la surface d'une pale, en y imprimant l'impact suffisant pour actionner l'aérogénératrice en un mouvement de rotation produisant l'énergie électrique indispensable à la bonne marche du véhicule. Les pales sont conçues de façon à présenter le maximum de leur surface, côté concave(8), au courant d'air sortant du collecteur qui est face au vent avec son ouverture la plus large (5). Cette ouverture est grillagée afin d'empêcher l'entrée d'objets pouvant nuire au bon fonctionnement de l'hélice. Cette ouverture peut avoir des formes diverses suivant les besoins esthétiques du véhicule tout en leur donnant le maximum de surface de captage de vent.

Une place prépondérante doit être destinée au collecteur d'une longueur jugée suffisante pour imposer au courant d'air une augmentation de vitesse tout en ménageant la place nécessaire au mouvement de l'hélice d'une envergure jugée d'une ampleur suffisante pour absorber l'impact du courant d'air que lui imprimera le mouvement de rotation nécessaire à la bonne marche de la machine. L'hélice doit être protégée par un carter(9) en tôle très rigide qui la contourne en respectant un jeu de deux cm. environ(10) entre ce carter et l'hélice pour ne pas compromettre son bon fonctionnement; ce carter étant soudé à la sortie du collecteur.

L'aérogénératrice et le collecteur peuvent être placés à l'avant, à l'arrière ou sur le toit du véhicule, de telle manière



que l'hélice se présente verticalement face au vent dans la surface, ou de chanfrein pour recevoir le courant d'air sur une après l'autre(6).

Dans chaque paroi du collecteur est placé un volet(7) provoquer, par son ouverture, une dépression à la sortie d'alléger la pression exercée sur l'aérogénératrice qui atteint son intensité maximum. L'ouverture et la fermeture des volets sont commandées par l'intermédiaire d'une tringle au tableau de bord.

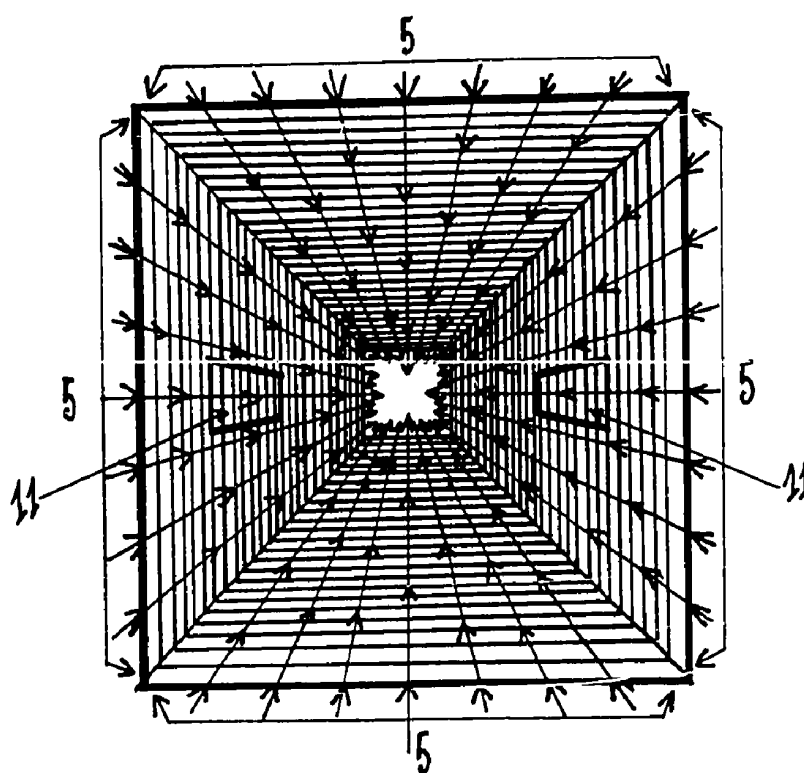
D'autres appareils de mesure sont à prévoir pour la mesure de l'intensité et de la tension, tels que: Voltmètre - A et Régulateur de tension.

RESUME DE L'INVENTION

La présente invention concerne un procédé de propulsion par force électromotrice produite par la vitesse du courant engendré par le véhicule en mouvement, mettant une aéro-génération en action qui produit l'énergie électrique nécessaire à la mise en marche d'un moteur électrique de traction par l'intermédiaire d'accumulateurs dont la charge s'effectue pendant la marche du véhicule. Ce procédé n'emploie aucun carburant, il n'est polluant, il dote les véhicules d'une autonomie indéterminée. La possibilité de réussir des performances importantes dépend de la puissance et l'importance des organes employés.

Maurice
le 4 avril 1980

Fig. 1



Maunier
le 2 avril 1980

Fig. 2

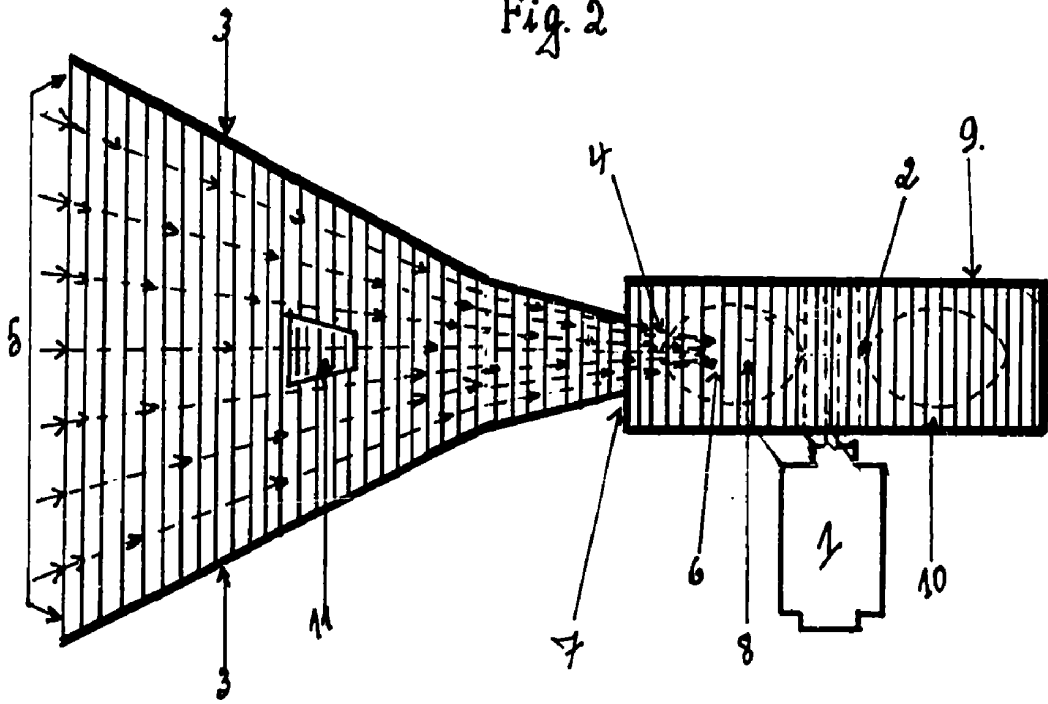
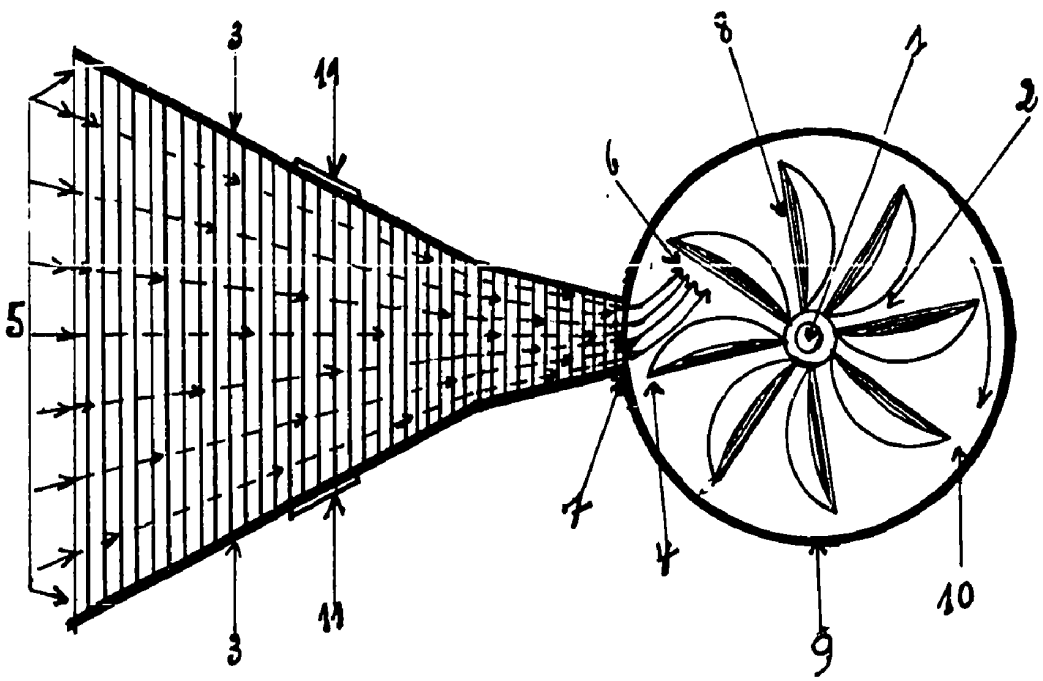


Fig. 3



Heumard
le 2 avril 1980