



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

N° 896.693

Classif. Internat.: F 036

Mis en lecture le: 01-09-1983

Le Ministre des Affaires Economiques,

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

Vu le procès-verbal dressé le 9 mai 1983 à 11h. 00
au Service de la Propriété industrielle;

ARRÊTE :

Article 1. — *Il est délivré à Mr. Luc DUCHENE*
rue P. Henricot 4, Court St. Etienne,

un brevet d'invention pour: L'énergie produite par un corps en
mouvement est supérieure à l'énergie nécessaire à
produire ce mouvement

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 31 mai 1983

PAR DÉLÉGATION SPÉCIALE:

Le Directeur Général

R. RAUX

805500

Page.I.
Monsieur DUCHENE LUC
Invention.

L'énergie produite par un corps en mouvement
est supérieure à l'énergie nécessaire à produire
ce mouvement.

Explications.

Pour comprendre la base du fonctionnement du plan IV il est
nécessaire de comprendre ce qui précède.

I. Je l'ai fabriquer en 3 parties, AC-BD E etc CB-DE etc
sur le dessin a l'échelle 1/200., en gyproc et la roue Z
est un aimant permanent et cela marche.

La roue Z roule de A à C et grace a l'inertie remonte
CB etc. Les plans incliné doivent-être parfaitement plat
et mat, dur, ne pas glissé et être sans courant statique ni
pouvoir être aimanté.

Si AC est trop long, la roue Z obtient son inertie
trop vite et CB sera trop long ou trop haut.
Il faut une certaine longueur; hauteur, pour I diamètre de
la roue Z. J'y suis arrivé par déduction.

Une roue de 7cm de diam. et 2 cm d'épaisseur environs
dans la même matère qu'un aimant permanent. La longueur
AC 1m50, la longueur CB 50cm et placé A et B a 40cm du sol
puis procédé par élimination, donc en diminuant la longueur
CB toujours pour une même hauteur pour A et B; ensuite en
diminuant la hauteur A et B.

II. La roue Z reste en contact avec le sol dans le cylindre
très léger X qui se déplace en pivottant de B' vers B''
La roue Z roule sur le plan incliné AC dans le cylindre
dont la hauteur est légèrement plus petit que le diamètre
de Z. Comme l'inertie de Z obtenue a C a tendance a
continuer de rouler X prendre la position B'-B3-B''.

Les dimentions sont a calculer comme dans le plan I et
il faut un minimum de poid a Z.

III. Il y a 2 aimants permanents A et C dont A est fixe
et attire C, qui tend la position C'.

Je dis que la force d'attraction AC' est supérieur a C'B
soit en tirrant soit en poussant C' vers B. et que au plus
vite C' va vers B au contact lubrifier, au moins il faut
d'effort et qu'a ce moment il produit de l'énergie.

9-5-83



8989898989

IV.

Ce moteur fonctionne sans aucun apport d'énergie et n'en consomme aucune, mais en produit.

Fig I Vue du haut

2 de face

3 Ordre de marche.

La Fig 3 représente l'ordre de marche sur 4 plan différent soit 2 aimants par plan ce qui donne 8 aimants au total.

Sur l'axe central(5) sont placés 4 aimants sur des plans différents Fig 2-3 mais a égale distance l'un de l'autre Fig I.

De même les 4 aimants fixes(I0) sont a égale distance l'un de l'autre Fig I mais sur des plans diff. Fig 2-3.

Tous les aimants sont amovibles dans un sens(8)

La Fig. I-2, représente l'action des aimants pour 1/4 de rotation, qui sera le même pour les 3 autres:

04-I I-2 2-3 3-40

Sur le volant(I3) est placé une démultiplication (I2)
Si le volant est trop lourd ou trop démultiplier l'aimant(3) ne sera pas suffisamment attirer par l'aimant(4) pour libérer I' de 2': de même si s'est le contraire; l'inertie du volant ne sera pas suffisant pour séparer I' de 2'.

Le fonctionnement est le suivant:

Départ de (I) avant d'arriver sur 2 de la distance (II)
(3) étant attirer par (4) a partir de la position(I0)
(I) arrive sur (2) et chacun pivote et glisse jusque(6)
(9) empêche les aimants de se retourner une fois dépassé ils se repoussent pendant que (3) est attirer par(4) etc.
La distance de (3) a (4) Fig I est égale a la distance (3) a (4) Fig(2 et 3)

Les aimants sont friables donc être protégé et de l'usure(8-9) et lubrifier pour une moindre résistance. A part le mécanisme aucun freinage ne doit être provoquer par du métal pouvant attirer les aimants, donc gabarit etc en époxy, plastique, all. etc.

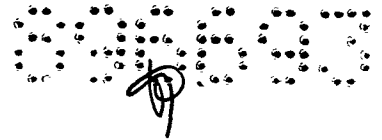
Pour autant que les résultantes de la fig. I soit respecter on peut ajouté autant d'aimants que l'on veut; mais a même distances les uns des autres.

Les aimants (I)(2) comme le montre la Fig I se touches de biais et sont décaler légèrement de façon a avoir moins de résistance aux pivots et rotations.

Le poid du nombres des aimants peut faire office de volant. (I6) est le rappel de l'aimant a sa position initiale.

Déplier la circonférence de la Fig I (I0) et vous avez le rail, pour le train, qui reçoit les aimants de l'axe et le rail ceux du gabarit.

9-5-83

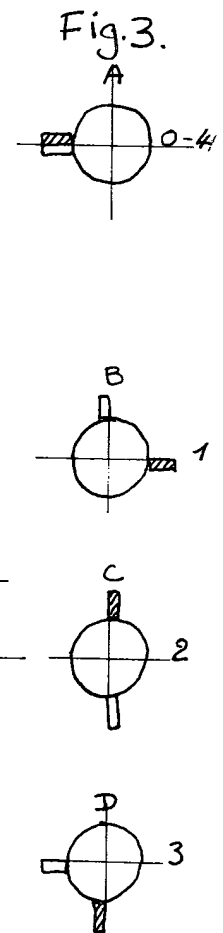
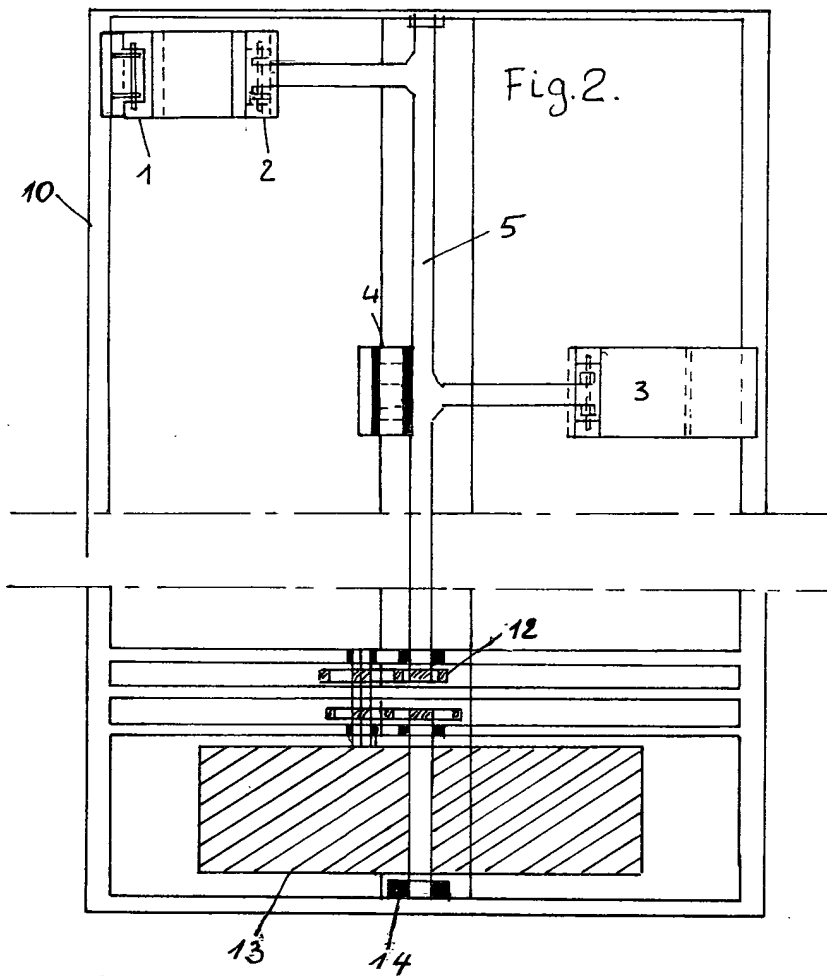
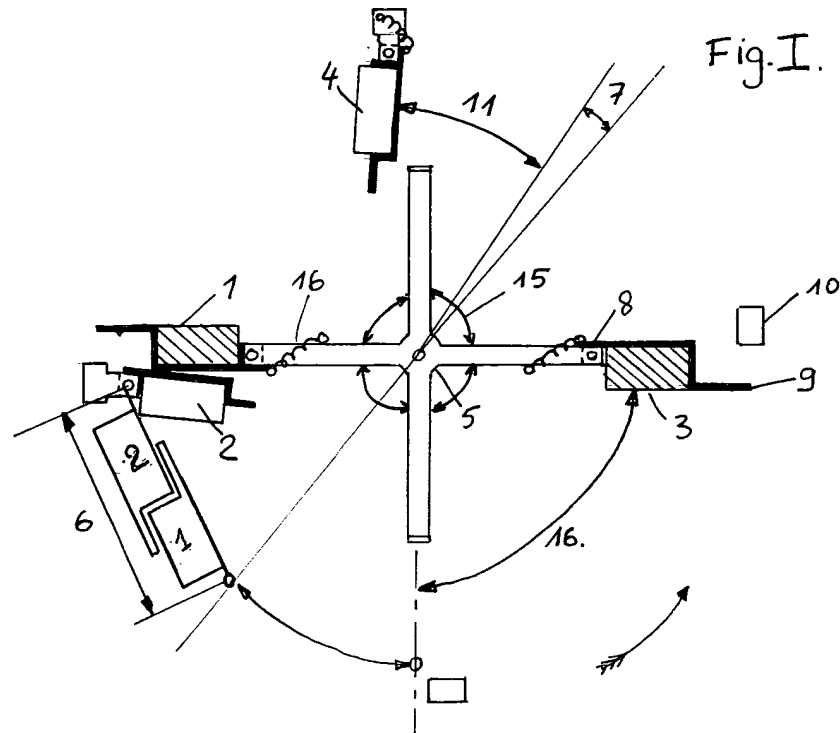
Page.3.

Principe du système.

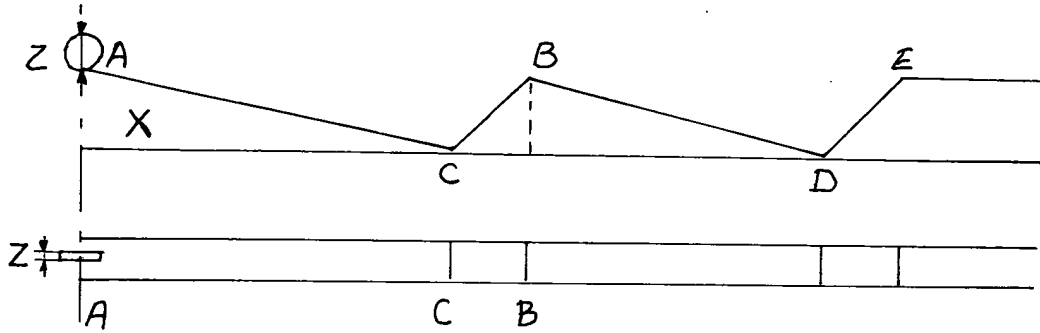
Un certain poid, diamètre, épaisseur d'une roue sur un plan incliné; produit une inertie qui permet de remonter la pente. De même l'attraction de 2 aimants entre eux produit une énergie supérieur a celle nécessaire a les écartés sur un plan différent et on peut augmenté l'énergie produite de plusieurs façons voir plan IV.

9-5-83

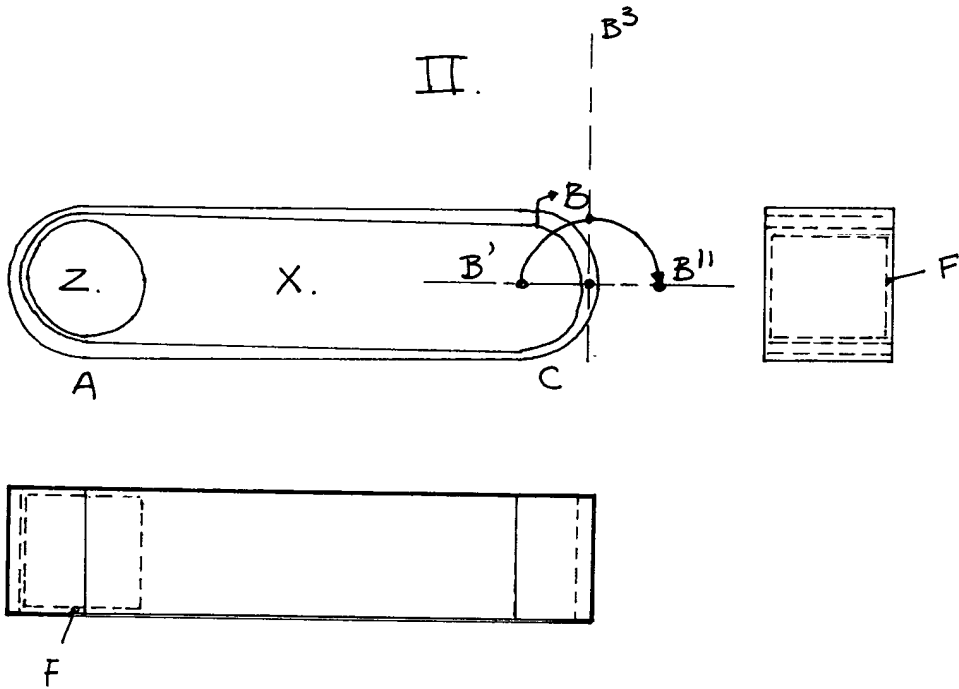
IV.



I.



II.



III.

