PDFMAILER.DE Kostenfrei und werbegesponsert PDF drucken und direkt per E-Mail versenden >Test it free www.pdfmailer.de

Deutsch-englisches Team unter Leitung von Dr. Theo Almeida-Murphy bestätigt:

Hohe Treibstoffeinsparung mit GEET-Nachbauten!

Am Kongress "Revolutionäre Energietechnologien" vom 19.-21. Oktober in Sursee hielt Dr. Theo Almeida-Murphy einen Vortrag zu seinen Erfahrungen mit dem GEET-Nachbau (GEET heisst Global Environmental Energy Technology und wurde von Paul Pantone, Utah/USA, entwickelt). Nachdem Paul Pantone seine Resultate zum GEET-Reaktor (aus politischen, gesetzlichen und finanziellen Gründen) nicht vermarkten konnte, gab er Konstruktionszeichnungen im Internet frei. Jeder kann den GEET-Reaktor nachbauen zur Optimierung der Verbrennung und Einsparung des Treibstoffverbrauchs. Das wurde u.a. vom Team unter Leitung von Dr. rer. nat. Theo Almeida-Murphy gemacht, die sensationelle Resultate erarbeiten konnten. Mit dem Plasma-Reaktor kann ein grosses Spektrum von Flüssigkeiten so umgewandelt werden, dass Motoren sehr effizient und schadstoffarm betrieben werden können. Dr. Almeida-Murphys Vortrag am Kongress war so aufschlussreich, dass wir ihm hier ein Interview widmen. Auf Grund der rasch entstandenen Freundschaft ist das Interview im "Du" gehalten.

Das Interview

Theo Almeida-Murphy: TAM, Adolf und Inge Schneider as/is

as: Du hattest im Rahmen unseres Kongresses in Sursee über deine Experimente und Erfahrungen mit der GEET-Technologie und über bemerkenswerte, reproduzierbare Messungen berichtet[1]. Kannst du die wesentlichen Ergebnisse kurz zusammenfassen?

TAM: Der GEET-Treibstoff-Reaktor ist als Aufsatz konzipiert, so dass der vorhandene Otto-Motor nicht verändert werden muss. Lediglich der Übergang zum Treibstoff-Einlass und Abgase-Auslass am Motorblock muss entsprechend angepasst werden. Im GEET-Betrieb lassen sich in der ersten Prototyp-Phase bis zu 40% Treibstoff ohne Leistungseinbusse einsparen. Die Abgasmessungen haben gezeigt, dass der GEET-Betrieb Abgaswerte wie bei modernen Pkws mit Katalysator liefert. Erstaunlich niedrige CO/CO_2-Werte wurden gemessen. Es wurden verschiedene Treibstoffgemische eingesetzt: Benzin mit Ethanol (Spiritus), Benzin mit Wasser usw. Bei der weiteren Forschung wird noch mehr Einsparungspotenzial erwartet.

Die Begegnung mit dem englischen, in Deutschland bereits gut assimilierten GEET-Forscher Dr. rer. nat. Theo Almeida-Murphy (Mitte) am Kongress in Sursee war für die Redaktoren so bereichernd und die Resultate, über die er berichtete, so aufsehenerregend, dass sie noch an Ort und Stelle beschlossen, ihn zu interviewen.

is: Wie bist du überhaupt zum ersten Mal mit dieser Technologie in Berührung gekommen?

TAM: Durch euer "NET-Journal" und durch den direkten Kontakt mit Christophe Martz, der sich in Frankreich mit GEET befasste. Spannend fanden wir den Nachbau des GEET-Aufbaus durch Jean-Louis Naudin, der im Internet[2] publiziert wurde. Getrieben wurden und werden wir von einer technisch machbaren Möglichkeit, Benzin einzusparen und gleichzeitig die Umwelt von den schädlichen Abgasen zu entlasten. Zusammen mit meinem Partner, Jakob Christ, bauten wir einen Rasenmäher und ein Notstromaggregat erfolgreich auf GEET um.

as: Wir hatten ja schon mehrfach im „NET-Journal" über die GEET-Technologie von Paul Pantone berichtet, bereits 1999, als wir Paul Pantone in Utah/USA besuchten, aber wir berichteten auch über die Tagung "GEET und andere Energiesparsysteme" 2003 in Breisach. Dort hatten mehrere GEET-Forscher, vor allem aus Frankreich, ihre Erfahrungen mit GEET-Systemen vorgestellt. So konnte der von dir erwähnte Dipl.-Masch.-Ing. Christophe Martz sogar eine 110seitige Diplomarbeit[3] zu diesem Thema verfassen und viele Landwirte dazu motivieren, ihre Traktoren mit GEET aufzurüsten. In einem Bericht heisst es, dass ein Landwirt seinen Dieselverbrauch im

Traktor Massey Ferguson 95 PS mit GEET, der nach einem halben Jahr mit 1/4 Diesel und 3/4 Wasser fährt.

Laufe eines halben Jahres von ursprünglich 21 L/100 km auf eine Mischung von 5 L/100 km Diesel und 10 L/100 km Wasser reduzieren konnte[4]. Hat Christophe dir gegenüber solche fantastischen Resultate bestätigt und hast du ähnliche Erfahrungen gemacht?

PDFMAILER.DE Kostenfrei und werbegesponsert PDF drucken und direkt per E-Mail versenden >Test it free www.pdfmailer.de

TAM: Christophe Marz hatte uns auf seine Internetseite verwiesen. Dort erfuhren wir, dass in Frankreich eine rege Bewegung existiert, die sich praktisch mit GEET beschäftigt. Erstaunlich fanden wir die Umbauten im landwirtschaftlichen Bereich[5-8]. Sicherlich sind die angegebenen Verbrauchswerte Momentaufnahmen, aber sie zeigen doch, welches Potenzial hier vorhanden ist! Interessant ist auch, dass Christophe trotz der guten und reproduzierbaren Resultate keine Unterstützung seitens der Automobil-Industrie oder der Universitäten erhielt, nachdem er seine Diplomarbeit angefertigt hatte.

as: Leider sind solche Widerstände gegenüber Forschern unbekannter Richtungen "normal". Was für eine Funktion hat denn eigentlich das Wasser im Treibstoff? Eine direkte Aufspaltung des Wassers in Sauerstoff und Wasserstoff ist ja bei den im Reaktor vorkommenden Temperaturen kaum zu erwarten. Die Messungen von Christophe Martz bestätigen auch, dass am Ausgang des Reaktors – vor dem Eingang in den Motor – kaum Wasserstoff in reiner Form gemessen werden konnte[9]. Es scheint aber so zu sein, dass das im Reaktor produzierte Brenngas eine Art Mischgas ist, in dem Wasserstoff enthalten ist[10]. Möglicherweise handelt es sich um eine Art Wassergas (CO-H-Gemisch), wie wir es auch von den Browns-Gas-Reaktoren kennen. Was ist deine Meinung oder Erfahrung hierzu?

TAM: Unser Verfahren nutzt die Abgase nur als Wärmeträger, das heisst die Abgase geben ihre Energie über einen Wärmetauscher an das Treibstoffgemisch, bestehend aus Benzin und Wasser (Verhältnis 6:1) ab, so dass keinerlei Abgase im Reaktor vorhanden sind. Es dauert eine gewisse Zeit, bis das vorhandene Wasser mitverdampft wird und zusammen mit dem Benzindampf in den Reaktor eingesaugt wird. Auffallend ist es, dass das nach dem Reaktor entstandene Gas sehr stark nach Äther riecht. Wir vermuten, dass im Reaktorbereich das Benzin-Wasser-Dampfgemisch überhitzt wird und nach dem Austritt sich in ein Gas verwandelt hat. Der dort vorhandene überhitzte Wasserdampf trägt dazu bei, den Druck im Zylinder zu erhöhen und das Treibstoff-Luft-Verhältnis so zu ändern, dass netto weniger Treibstoff für die gleiche Leistung benötigt wird. Dieses Verfahren ist nicht neu und wurde schon im Zweiten Weltkrieg als Turbolader beim Starten der voll geladenen Bomber angewendet[11]. Außerdem läßt sich das gasförmige Treibstoff-Luft-Gemisch effektiver mischen, was wiederum zur Treibstoffersparnis beiträgt. Die Abgase am Auspuff sind relativ kühl, ca. 50 °C, und es entsteht eine stärkere Wasserdampfbildung.

is: Im Zusammenhang mit GEET ist immer wieder davon die Rede, dass man im GEET-Reaktor ein breites Spektrum an Treibstoffen einsetzen kann, wobei die Länge des Reaktors darauf abgestimmt sein muss[12,13,14]. Hast du konkrete Angaben oder Erfahrungen zu den verschiedenen Baulängen und Gesamtdimensionen je nach Treibstoffmischung? Paul Pantone hat dieses Know how ja immer geheim gehalten.

Wichtige Geometrie beim GEET-Nachbau

TAM: Wir benutzten in allen Versuchen die in den freigegebenen Baueinleitungen[15] angegebene Länge von 30,5 cm. Wir variierten das Material und die Beschaffenheit der Oberfläche, ohne dabei grosse Schwankungen im Verbrauch zu verzeichnen. Wir vermuten hier noch ein grosses Optimierungspotenzial, vor allem im Verhältnis des Reaktorvolumens zum vorhandenen Motorenhubraum. Der Stab im Rohr dient zur Abstimmung des Prozesses. Wir hatten festgestellt, dass wir bei der vorhandenen Geometrie wenig Wasser bzw. Ethanol zum Benzin beimischen durften (max. 15%), damit der Motor nicht an Leistung verlor.

as: Du hattest ja auch mal erwähnt, dass der Stab im Innern der Reaktorröhre offenbar keine entscheidende Funktion hat. Jedenfalls waren deine Ergebnisse nicht viel anders, wenn du den Stab ausgebaut hattest. Andererseits gibt es ja Vermutungen, dass in dem engen Spalt zwischen dem Stab und der Reaktorröhre eine spiralförmige Verwirbelung auftritt, was für die Ausbildung des GEET-Plasmas wichtig zu sein scheint[16]. Was ist deine Meinung hierzu?

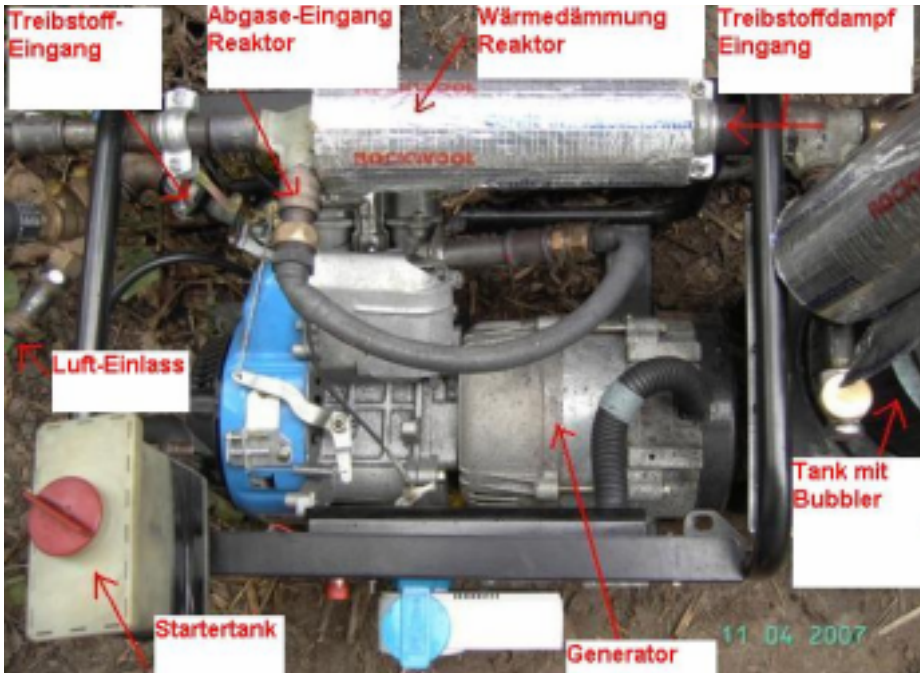
Dr. Theo Almeida Murphy, geb. am 9.11.1966 in England, in Spanien aufgewachsen, in Deutschland lebend, verheiratet und Vater von fünf Kindern, interessierte sich schon von Kindesbeinen an für die Ergründung der verborgenen Gesetze des Kosmos.
Als Jugendlicher gründete er einen Forscherclub auf Las Palmas de Gran Canaria und gewann zwei nationale Preise (Industrielle Archäologie).
Sein Forscherdrang brachte ihn nach Deutschland, das Land der großen Denker. Dort interessierte er sich für Philosophie, Medizin, Mathematik, Chemie und Physik. Er diplomierte in experimenteller Physik an der Philipps Universität Marburg und promovierte an der Humboldt Universität zu Berlin. Hier entdeckte er ein neuartiges Nanoteilchen, das in Quantencomputern Einsatz finden soll. Nach der Promotion ging er als IT-Berater in die freie Wirtschaft, wo er bis jetzt, nach verschiedenen Laufbahnen in der Softwareentwicklung, Netzwerkadministration, Projektleitung, Mobilfunkindustrie, immer noch in Forschungen der alternativen Energiesysteme interessiert und tätig ist. Ihm ist es klarer geworden, dass ein Durchbruch der neuartigen ökologischen Energiesysteme mit der Entwicklung des Bewusstseins gekoppelt ist, so dass er sich auch in spirituellen Techniken einübt.

Webseite:
http://www.freelancermap.de/freelancer-verzeichnis/profile/web-entwicklung/27329-profil-theo-almeida-murphy-itprojektleiter.html#

PDFMAILER.DE Kostenfrei und werbegesponsert PDF drucken und direkt per E-Mail versenden >Test it free www.pdfmailer.de

GEET-Aufbau mit Luft-Bubbler.

TAM: Tatsächlich brachte die Entfernung des inneren Stabes keine grosse Veränderung in den Verbrauchswerten, so dass wir denken, dass die vorhandene Geometrie und Stablänge nicht optimal ausgelegt sind. Die Enge zwischen Spalt und Reaktorrohr dient dazu, das Vakuum und die Verweildauer des Dampfes zu erhöhen, damit am Ende des Reaktors ein Gas in der richtigen Menge entstehen kann. Daher die Vermutung, dass die Reaktorgeometrie, also das Volumen und die Länge, entscheidend ist, um eine optimale Menge an Treibstoffgas zu produzieren. Wir haben keine Plasmaeffekte mit der vorhandenen Anordnung feststellen können.



Detailansicht des GEET-Aufbaus mit 500 Watt elektrische Last

is: Am Kongress in Sursee hatte auch der Münchner Dipl.-Ing. Walter Thurner referiert, der bereits an der Tagung in Breisach sein Konzept zur Verarbeitung von tierischen Rohfetten mittels GEET vorgestellt hatte[17]. Mit seinem Konzept könnten vorhandene Blockheizkraftwerke auf einfache Weise durch einen GEET-Reaktor ergänzt und damit bisher motorisch nicht nutzbare technische und natürliche Öle und Rohfette optimal verstromt werden. Hast du dich schon mit diesem Umbaukonzept befasst, das sogar noch etwas einfacher als die Original-GEET-Ausführung ist?

TAM: Unser GEET-Aufbau erreicht die hohen Temperaturen, die zur Verstromung von Fetten oder Ölen erforderlich sind, nicht. Es müssten technische Anstrengungen in Bezug auf den Wärmetauscher gemacht werden, um durch erhöhte Temperaturen schwer verdampfbare Treibstoffe nutzen zu können.

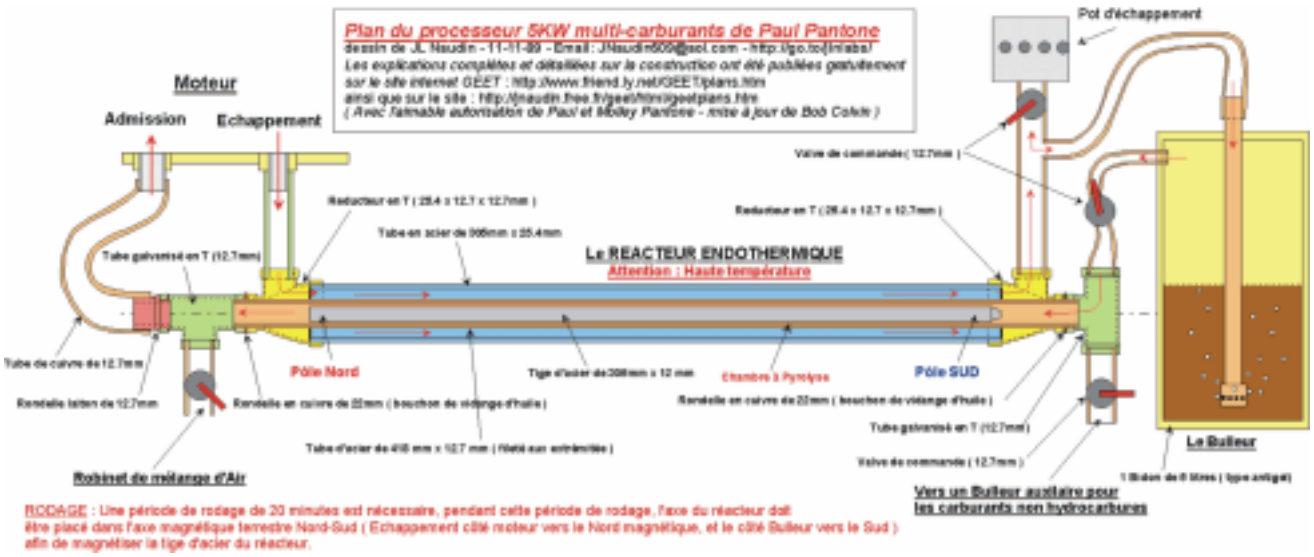
as: Paul Pantone, der Erfinder des GEET-Systems, sprach auch uns gegenüber, als wir ihn vor zehn Jahren in Provo/Utah, USA, besuchten, davon, dass das Herzstück seiner Erfindung ein selbst induzierender Plasma-Generator sei, wobei sich elektromagnetische Ströme und Felder ausbilden würden[18]. Dies würde bedeuten, dass die Stahlröhre des Reaktors magnetisch wird und dass Funkenentladungen im Umfeld der Röhre beobachtet werden, was wir selbst – im abgedunkelten Labor – sehen konnten. Theoretisch sollte aber so etwas gar nicht möglich sein, weil zur Plasmaausbildung - wobei Atome voll ionisiert werden - viel höhere Temperaturen erforderlich sind. Pantone behauptet ja, dass die Unterdrucksituation in einem Motor entsprechende Bedingungen schafft, wodurch Plasmaprozesse – im GEET-Reaktor - schon bei wenigen Hundert Grad auftreten können. Was meinst du als Physiker dazu?

TAM: Es ist richtig, dass in einem geeigneten Vakuum und beim Vorhandensein eines elektrischen Po-

PDFMAILER.DE Kostenfrei und werbegesponsert PDF drucken und direkt per E-Mail versenden >Test it free www.pdfmailer.de

Vakuum-Gas-Technologie für Otto-Motoren

Der grundsätzliche Aufbau eines GEET-Treibstoff-Reaktors besteht aus einem Wärmetauscher A), hier als Reaktor bezeichnet, mit dem ein großer Teil der Auspuffwärme auf den angesaugten Treibstoff B) geleitet wird. Es werden Temperaturen von über 400°C im Innern des Reaktors gemessen. Der angesaugte Treibstoff wird zusätzlich einem starken Unterdruck ausgesetzt. Dadurch setzt eine Verdampfung ein, und die schweren langkettigen Kohlenwasserstoffmoleküle werden in kleinere Moleküle aufgespaltet. Ein Gas entsteht C). Je höher das Vakuum und die Temperatur ist, umso stärker wird der Prozess beschleunigt. Das erzeugte Gas vermischt sich mit Luft und wird dem Motor über den vorhandenen Vergaser zugeführt.



Schema eines GEET-Reaktors (Global Environmental Energy Technology) bei einem 5 kW-Vielfach-Treibstoff-Aggregat

Der GEET-Treibstoff-Reaktor ist als Aufsatz konzipiert, so dass der vorhandene Otto-Motor nicht verändert werden muss. Lediglich der Übergang zum Treibstoff-Einlaß und Abgas-Auslaß am Motorblock müssen entsprechend angepasst werden.

Im GEET-Betrieb lassen sich in der ersten Prototyp-Phase bis zu 36% Treibstoff ohne Leistungseinbuße einsparen. Die Abgasmessungen haben gezeigt, dass der GEET-Betrieb Abgaswerte wie bei modernen Pkws mit Katalysator liefert. Erstaunlich niedrige CO/CO_2-Werte wurden gemessen.

Es wurden verschiedene Treibstoffgemische eingesetzt: Benzin mit Ethanol (Spiritus), Benzin mit Wasser usw. Es wird mehr Einsparungspotenzial erwartet.

Die Länge des Reaktors ist auf den verwendeten Treibstoff anzupassen. So braucht es für bestimmte Treibstoffmischungen von 20% Batteriesäure mit 80% Salzwasser einen kurzen Reaktor, bei Verwendung von Altöl dagegen einen längeren. Hierzu sind weitere Versuche notwendig.

Der GEET-Treibstoff-Reaktor benötigt keine weitere externe Energiezufuhr, wie dies etwa beim Plasmatron[20-22] erforderlich ist. Die Einsatzmöglickeiten des GEET-Prinzips reichen von kleineren Notstromaggregaten bis zu größeren autarken Energie-Inseln. Der Einsatz im Pkw-Antrieb muss noch weiter erforscht werden.

Der ursprüngliche Erfinder, Paul Pantone, hat eine einzigartige Lösung im Energiebereich entwickelt, mit einem Potenzial, das bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.

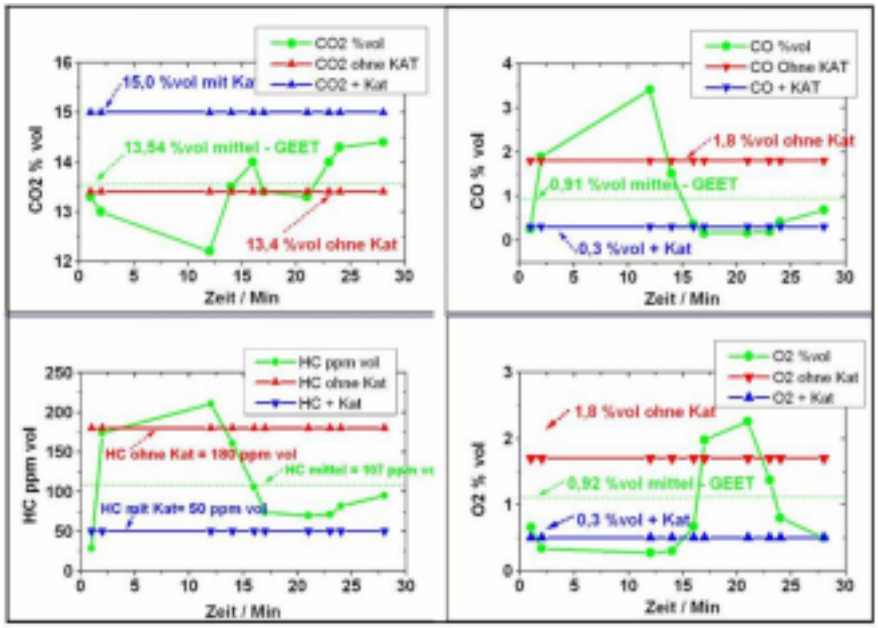
Dr. Theo Almeida-Murphy, Düsseldorf, Oktober 2007

tenzials ein Plasma leicht zu erzeugen ist. Das ist das Prinzip der Gasentladung. Die äussere Temperatur ist nicht ausschlaggebend. Wir konnten in den verschiedenen Versuchen keine äußeren magnetischen Variationen am Reaktor feststellen.

is: Wir haben bei verschiedenen Tests, die wir vor etwa fünf Jahren mit einem 5-PS-GEET-Aggregat machten, festgestellt, dass die Abgase einerseits relativ kühl sind und anderseits kaum einen Geruch aufweisen. Messungen bei verschiedenen Forschern zeigten auch, dass der Sauerstoffgehalt im Auspuff erstaunlich hoch ist. Wie erklärst du dir dies?

TAM: Die Abgase am Auspuff sind kühl, da diese ihre Energie in Form von Wärme im Reaktor und im Tank abgegeben haben. Die Abgase sind fast geruchlos, da durch die bessere Verbrennung kaum Kohlenwasserstoffe bzw. Rußteilchen vorhanden sind. Werden sogar die Abgase im Bubbler-Verfahren durch den Treibstoff geleitet, so bleiben die Rußteilchen dort hängen. Einen besseren Filter gibt es in dem Fall nicht! Wir hatten auch eine Erhöhung des Sau-

PDFMAILER.DE Kostenfrei und werbegesponsert PDF drucken und direkt per E-Mail versenden >Test it free www.pdfmailer.de



GEET-Betriueb, 500 W Last elektrisch, Benzin/Wasser 6:1, Messung 21.5.2007
Die Abgasmessungen wurden bei der Handwerkerkammer in Düsseldorf am Prüfstand durchgeführt (am 21.05.2007). Das eingesetzte Notstromaggregat von Güde lief mit einer Treibstoffmischung von Benzin/Wasser im Verhältnis 6:1 mit einer Last von 500 Watt elektrisch. Nach ca. 15 Minuten sieht man, wie sich der GEET-Betrieb mit exzellenten Abgaswerten (gefüllte Punkte) gegenüber den Vergleichswerten eines Pkws mit Kat (Dreieckespitze nach unten) bzw. eines älteren Pkws ohne Kat (Dreieckspitze nach oben) deutlich unterscheidet.

erstoffgehalts von ca. 2,5 % gegenüber den üblichen 0,3% gemessen. Wir vermuten hier eine Verschiebung des stöchiometrischen Verhältnisses von Treibstoff zu Luft, so dass durch die optimale Verbrennung genug Sauerstoff übrig bleibt. In der Literatur werden Werte von 12% Sauerstoff angegeben, die wir nicht nachvollziehen können[19].

GEET-System mit Implosionseffekt?

as: Im Bericht zu euren Experimenten mit der GEET-Technologie hast du am letzten Kongress auch erwähnt, dass du die originale Anordnung von Paul Pantone entsprechend seinem Grundlagenpatent und den Veröffentlichungen im Internet etwas verbessert hast. Mit dieser Verbesserung soll angeblich ein Implosions-Effekt entstehen, also ein vergrössertes Vakuum. Kannst du hierzu noch etwas sagen?

TAM: Ein Otto-Kraftstoffmotor hat grob beschrieben zwei Phasen, die eine verläuft explosiv, die andere implosiv. In diesem Fall geht es darum, beide Effekte zu 100% auszunutzen. Wir haben den implosiven Teil optimiert, indem wir die Abgase nicht durch den Treibstofftank leiten.

Strategie zur Verbreitung der GEET-Technologie

is: Wie siehst du die Chancen, dass die GEET-Technologie in breitem Maße eingeführt werden kann? Ist das vielleicht leichter bei stationären Aggregaten, zum Beispiel mit Blockheizkraftwerken, umzusetzen als bei Autos? Was ist deine Meinung hierzu und wie willst du persönlich diese Technologie voranbringen?

TAM: GEET ist vom Prinzip her eine sehr einfache Optimierung der Verbrennungsmotoren, die dazu beiträgt, den Treibstoffverbrauch und die schädlichen Abgasen durch verbesserte Verbrennung zu minimieren. Da vorhandene Bordmittel benutzt werden, ist diese Technologie sowohl für größere Energieaggregate wie für den Antrieb von Personenwagen sehr geeignet. Wir versuchen diese Technologie publik zu machen und sind interessiert an Kontakten mit Investoren. Interessant ist diese Technologie vor allem für Länder, zum Beispiel der Dritten Welt, die nicht über Hightech-Werkstätten verfügen, da - wie Pantone mehrmals in seinen Workshops gezeigt hatte - man mit einfachen Mitteln mit der GEET-Technologie recht gute Ergebnisse erzielen kann.

as/is: Wir danken dir für das aufschlussreiche Gespräch und wünschen dir und deinem Team mit GEET und anderen Projekten viel Erfolg!

Kontaktnahme unter:
theo_almeida@web.de

Literaturnachweise:

1 Schneider, I: Bericht über den Kongress „Revolutionäre Energietechnologien“, in „NET-Journal“ Nr. 9/10, S. 4 – 28, speziell S. 23
2 http://www.go.to/jlnlabs/ s.u. „Bingo Fuel“, „Alterntative Fuel Researches“
3 http://quanthomme.free.fr/pantone/martz/SyntheseC_Martz.htm
4 http://quanthomme.free.fr/pantone/martz/PageC_Martz.htm
5 http://pagesperso-orange.fr/quanthommesuite/Real2006SystPantone.htm5 s.u. „tracteur“
6 http://quanthomme.free.fr/pantone/realisations/FrancePMC4.htm
7 http://pagesperso-orange.fr/quanthommesuite/RealPMCPantone.htm
8 http://pagesperso-orange.fr/quanthommesuite/imagesreal05/fichespadapte.pdf
9 Schneider, A.+ I.: GEET-Forschungen in Frankreich – Interview mit Christophe Martz, in „NET-Journal“ Nr. 1/ 2, S. 4 – 22, speziell S. 6 o.
10 siehe 9, S. 22 l.o.
11 http://waterfuel.100free.com/water_injection.html
12 Schneider, A: GEET – Das Geheimnis des Treibstoffprozessors, in „NET-Journal“, Nr. 5/6, 2002, S. 22-23.
13 http://www.rexresearch.com/pantone/pantone.htm
14 http://www.teslatech.info/ttstore/articles/geet/geet.htm
15 http://www.rexresearch.com/pantone/geetbig1.jpg
16 http://www.rexresearch.com/pantone/pantone.htm#demyst
17 http://www.rafoeg.de/20/Dokumentenarchiv/10.Personenbezogenes_Archiv/Thurner-Walter/Geet.pdf
18 Schneider, A.+I: Mit Plasma-Reaktor für eine saubere Umwelt – Interview mit Paul Pantone, in „NET-Journal“ Nr. 10/11, 1997, S. 13-16.
19 http://www.geocities.com/waterfuel111/water_plasma.html
20 http://waterfuel.t35.com/geet_plasma.html
21 http://web.mit.edu/newsoffice/1997/plasmatron.html
22 http://web.mit.edu/newsoffice/2003/plasmatron.html