

### 3.. DE ZELFBOUW KIT

**De GEET plasma fuel processor kit is nu in productie en wordt te koop aangeboden.**

De kit is ontworpen voor doe-het-zelvers om zelf motoren aan te passen in de grootorde van 1 tot 16 PK. Met deze kit zou de brandstofefficiëntie met ten minste 30 procent verhogen. Met deze kit worden ook de inbouwplannen geleverd.

Het materiaal bestaat uit roestvrij staal en uit goede bron weten we dat deze kits daardoor niet goed werken. Men kan dus beter een deskundige raadplegen die bij Paul Pantone de nodige cursussen gevolgd heeft.



#### Contact

GEET International Institute Website

- op de officiële GEET website kan je heel wat informatie en video's vinden: [geetinternational.com](http://geetinternational.com)



#### BOUW ZELF JE GEET-PROCESSOR ?

In zeer veel landen zijn enthousiaststellingen aan de slag gegaan met dit GEET systeem. Met wisselend succes evenwel. Het is niet zo simpel als het eruit ziet en de regeling der kleppen vergt heel wat inzicht in de wetten van de thermodynamica. Zonder ondersteuning is het eigenlijk niet mogelijk om het systeem optimaal aan het werk te krijgen. En dan nog heeft men nog zelf de automatisatie uit te vinden. Wat als de bubbler leeg is , hoe automatisch vullen ? Het is allemaal technisch goed mogelijk maar vergt toch wel wat technisch inzicht en kunde.



*De magneetstroom van John Bedini op de werkbank van Eco Lodge(ic) Technologies;*

Een dot wc-papier op de opening van de uitlaat toont dat zolang de motor op benzine draait, er (logisch natuurlijk) een stinkende en zwarte walm uit komt die zijn sporen duidelijk op het papier achterlaat.

Zodra de motor echter op het mengsel water/benzine draait, blijft de prop papier volkomen schoon en ruikt naar... wc papier.



*In principe kunnen alle koolstofhoudende vloeistoffen in de bubbler gegooid worden: benzine, diesel, afgewerkte olie, accuzuur, vloeibare zeep, etc.*

### **Ervaringen met het bouwen van een Geet motor**

Over het waterverbruik van de GEET processor.

Men heeft gemerkt dat een kleine motor (tot 20 pk) minder water verbruikt dat in eerste instantie gedacht. De motor stopte met draaien zodra de benzine op was. Er bleef elke keer (veel) water achter in de bubbler.

Dit heeft o.a. te maken met de verschillende verdampingstemperatuur van water en de brandstof. Bij een sterk vacuüm zal de verdampingstemperatuur van water dalen.

Na bestudering van de Franse GEET motoren - voornamelijk op dieselmotoren toegepast - bleek dat een GEET dieselmotor ongeveer tussen de 0.25 en 1.5 liter water per 100 km verbruikt. Dit is afhankelijk van cilinderinhoud van de dieselmotor.

Een stationaire motor van 6.5 pk en een cilinderinhoud van 200 CC die slechts een kleine hoeveelheid benzine in de bubbler heeft en daarom slechts korte tijd draaien, zal nooit zoveel water gebruiken dan een 2 liter dieselmoto

Op het ogenblik is het oorspronkelijke enthousiasme wat geluwd en heeft men ingezien dat de afstelling van dit systeem niet zo simpel is. De vraag naar meer wetenschappelijk onderzoek en naar een optimale afstelling en de automatisering ervan komt steeds weer naar voor bij alle doe - het -zelters.

In Frankrijk bestaat er al een paar jaar behoorlijk wat aandacht voor de GEET Fuel Processor van Pantone en men rijdt er al een zevental mee. Bekijk de volgende website

<http://pagesperso-orange.fr/quanthommesuite/RealPMCPantone.htm>

### **VIDEO'S OP YOUTUBE**

Paul heeft geprobeerd om alles wat GEET is op youtube te laten verwijderen. Dus alles wat je vind is niet altijd de echte GEET-toepassing. Ook heeft hij bij het openbaren van de gratis plans de meest verouderde versie vrij gegeven...

Er zijn heel wat amateurfilmpjes te zien op youtube. Maar heel wat van die experimenten zijn eigenlijk slechte voorbeelden, ze tonen een systeem dat werkt, maar in de meeste gevallen niet optimaal. Tevens zijn het geen 'bewijzen' in de echte zin van het woord

Uit al het voorgaande kunnen we concluderen dat de geloofwaardigheid van dit systeem erg geleden heeft door deze amateuristische aanpak.

Deze website kan je vertrouwen: [geetinternational.com](http://geetinternational.com)

### **De ervaringen met de GEET van Marco van Kekem (Nederland).**

Zijn e-mail: [dutchpatriot@gmail.com](mailto:dutchpatriot@gmail.com)

Marco heeft iemand ontmoet die na veel proberen het GEET systeem 'toevallig' in werking had gekregen. Zijn nieuwsgierigheid was wel erg geprikkeld omdat hij een 1 cilinder 4takt benzinemotor van 257cc op diesel en motorolie (15w40) had zien draaien! Hiervoor moest de brandstof tot hoge temperaturen verwarmd worden met de uitlaatgassen om zo de dampen te verkrijgen waarop dan de motor draaide. Het was echter geen echt GEET systeem, maar wel een 'vaporiserende carburator' ! Omdat dit vaporatiesysteem werkte had men de idee om het vaporiserende systeem verder te ontwikkelen. Want ja, het is goedkoper om een benzinemotor op diesel of motorolie te laten



draaien. Toen kwamen ze in direct contact met Paul Pantone. Via skype hadden ze contact met de uitvinder zelf, welke jammer genoeg op 15 december 2015 aan een longaandoening overleden is. Via skype heeft Paul voorgesteld om een paar Engelse GEET-dealers, die op dat moment in Groningen verbleven, langs te sturen voor een paar weken zodat de kennis kon doorgegeven worden, om zo een Nederlands en/of Europees dealerschap te kunnen stichten.

De Engelse dealers hebben een magnetisch veld scanner ontwikkeld waarmee de reactorpen (ROD) kan gemeten worden. Het magnetische veld dat ontstaat in de reactorpen is namelijk meetbaar met hun de zogenaamde RODREADER. Dit is van belang omdat men dan zeker weet dat het echte GEET-mechanisme optreedt.

Ze hebben een EC2200 van Honda generator getest. Na 2 dagen bouwen aan de Honda generator verkreeg men de echte GEET reactie. En dan begint het moeilijke: het afstellen. Want er zitten 2 kogelafsluiters op welke heel nauwkeurig bediend moeten te worden omdat met regulier materiaal alles veel te groot is. Met een conventionele motor heb je carburator met een lucht inlaat van enkele centimeters, met een GEET is dat millimeter werk.

Daarna werd een fibonacci ring als uitlaatpijp naar de reactor toegevoegd, prachtig gebogen, alles weer in elkaar gezet en klaar ... Met de fibonacci boog (logaritmische spiraal) wekte de GEET veel beter nu klonk de motor, een Rockworth 3000 watt generator met een 320cc motor erop, ineens als een turbinemotor! Alsof de motor net compleet was gereviseerd en getuned zo klonk het.

Ze hebben heel wat getest, met bubblers, carburateurs en injectoren. De ROD van de Honda had magnetische velden welke ze nog nooit hadden gemeten, en de ROD van de Rockworth gaf ook aan dat er wel degelijk allerlei door hun zelf nog nooit eerder geconstateerde effecten vertoonde.

Als een reactor echter condenswater vertoont, dan is er geen echte GEET reactie, maar de motor draait wel en je hebt het normale vermogen. Ook is de motor zuiniger en schoner, maar draait niet optimaal, met te weinig waterverbruik. Dus tussen een vaporiserende carburator en een echte GEET reactor zit een groot verschil, maar het is moeilijk te merken.

Het is thans nog nodig om te onderzoeken hoe en op welke voorwaarden er de optimale GEET reactie optreedt. Hier is nog veel research voor nodig. Om het optimale vacuum en optimale temperatuur te verkrijgen is veel delicaat handmatig regelwerk nodig met afsluitkranen . Men is bezig dit te automatiseren. Echter, zodra de GEET-reactie echt op gang komt is het moeilijk om dit te doen vanwege de elektromagnetische velden van de GEET-reactie: de radio gaat storen, de meters slaan op hol en camera's gaan kapot als deze te dicht in de buurt van de GEET-reactor komen.

In Januari hoopt men met de Engelse partners een 4 cilinder motor om te bouwen.

Dit proces zal men rapporteren met een video-opname.