

Direction Générale du Commerce  
SERVICE  
DIRECTION  
de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
INDUSTRIELLE

N° 438.189



## BREVET D'INVENTION

Le Ministre des Affaires Économiques, des Classes Moyennes et du Ravitaillement

Vu la loi du 24 mai 1854;

Vu le procès-verbal dressé le 4 mars 1940 à 11 h.

au Greffe du Gouvernement provincial du Brabant;

### ARRÊTE

Article 1. — Il est délivré à M<sup>r</sup> L. P. De Buyss, .....

21, rue Van Schoor, à Brussels, .....

un brevet d'invention pour : Moteur électrique fournissant  
son propre courant .....

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 30 avril 1940

Au nom du Ministre et par délégation:

~~Le Directeur~~ chef de service  
Le Directeur Général du Commerce,

*Caplan*

II

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES  
DES CLASSES MOYENNES ET DU RAVITAILLEMENT

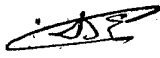
BREVET d'invention n° 438189

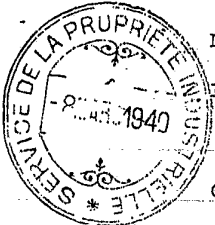
DEMANDE DÉPOSÉE, le -4. III. 1940

BREVET ACCORDÉ par arrêté ministériel du 30. IV. 1940

Je déclare De Buyst-Edouard Paul, avoir toute priorité sur ce brevet.

EXPLICATION:

 Le système de mon moteur se compose de trois pièces principale en (I) un moteur électrique en (II) une dynamos et en (III) un accumulateur, ils sont tous les trois de genres et de modèles commerciaux, mais la force, les tours, le voltage, l'ampérage, tout cela varie selon l'engin auquel il est adapté.

 Mon moteur démarre à l'aide d'un accumulateur qui a une capacité approximativement d'un quart de la capacité du moteur (exemple) si mon moteur doit avoir 12 à 13 ampères j'emploierai un accumulateur de trois ampères et de voltage de mon moteur, l'accouplage de mon moteur qui se trouve en 1V peu se faire à l'aide de poulie, volant, courroi, engrenage, chaîne, etc... le voici donc accouplé à ma dynamos, celle-ci est toujours de voltage de mon moteur et débite une capacité supérieure de celle consommée par mon moteur, cette supériorité est variable (exemple) si mon moteur emploi comme dans l'exemple précédant 12 à 13 ampères, ma dynamos devra débiter 13 à 14 ampères peut-être plus ou moins toujours suivant l'engin auquel il est adapté, et la durée que doit tourner le moteur. Je dois aussi attirer votre attention sur la façon que l'accumulateur est raccordé.

Celui-ci est raccordé du positif de la dynamos au positif de l'accumulateur et de la au moteur et le même raccord pour le négatif, comme il est marqué sur le dessin, il ne sagit pas de confondre, car si ont mais le positif de la dynamos au négatif de l'accumulateur, et le négatif de la dynamos au positif de l'accumulateur, ont doublerait le voltage et on brulerait le moteur.

En 5 et VI qui ce trouve entre l'accumulateur et le mo-

teur, vous verrez une interruption des fils conducteurs, celles-ci servent pour adapter voltmètre, ampèremètre, t.s.f., phare, appareil de télégraphe, téléphone, etc.. s'il y a plusieurs usages à faire on peut même intercaler un tableau électrique.

Maintenant on va revoir le fonctionnement d'une manière plus simple que voici.

Mon moteur démarre avec un quart de la capacité, de ce fait au démarrage il ne tournera pas au nombre de tours prévu pour l'engin, mais comme la dynamo débite plus que ce que consomme le moteur il atteindra petit à petit la vitesse prévue, et dès qu'il tournera à son régime normal il chargera l'accumulateur.

AVANTAGE:

Mon moteur est en générale applicable par-tout où fonctionne le moteur à essence (moteur à explosion) motos, autos, camions, autocars, avions, hydravions, canos, automobiles, bateaux, navir, etc..etc...

Son avantage à plusieurs points de vue, il n'a aucune consommation et comme entretien tout ce qu'il y a de simple et facile, en aviation il joue un rôle principale il ne faudra plus prendre de l'essence à bord, un point très intéressant car plus que jamais on ne verra tomber un appareil pour manque d'essence, ou fuite de réservoir, encrassement des bougies, du moteur à essence ou autre raison pour caller un moteur à essence, et combien d'appareils tombent et prennent feu: que tous les occupants sont carbonisés, dû toujours à l'essence qui s'enflamme très facilement.

Avec mon moteur, je prétends éviter plus, de plus de 80 pour cent d'accidents d'aviation et j'assure les grands raids de 95 pour cent.

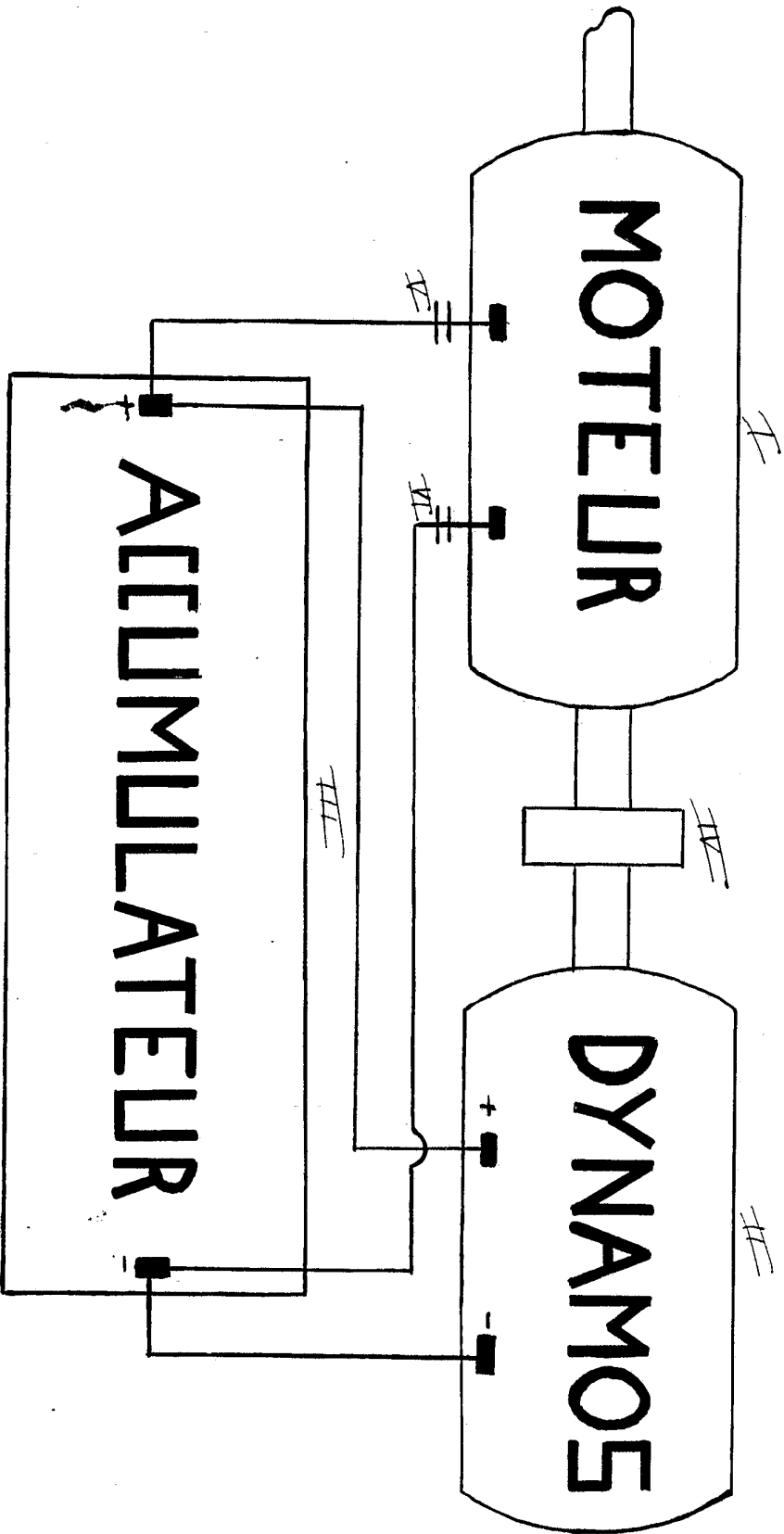
---

*Le 24 mars 1940*

*De Bauptz*

438189

# I SYSTEME DE MOTEUR ELECTRIQUE FOURNISSANT SON PROPRE COURANT



L. H. mats 1940  
Dr. Bruyère

