

FEIDT Alphonse

(1919 -)¹

(Kaundorf)

Patents (details)

1 - Neuer fester gasentwickelnder Brennstoff

LU patent	28999
Application date	15 April 1948
Co-inventor	THEISEN Fernand

Als Brennstoff zu Heizzwecken werden gewöhnlich Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Kohlenstaubagglomerate, Holz, Mazout, Schweröl u. dergl. verwendet.

Vorliegende Erfindung bezweckt die Herstellung eines neuen Brennstoffes der aus verschiedenen Rohstoffe zusammengesetzt wird und, insbesondere, einen hohen Prozentsatz von Posidonienschiefer oder Oelschiefer (schiste bitumineux) enthält. Vorkommen dieses Schiefers findet man in der Liasformation im Süden des Luxemburger Landes, aber ebenfalls in Estland in der unteren Silurformation, in Schottland im Unterkarbon, sowie in Frankreich, und Deutschland.

Zur Herstellung des erwähnten Brennstoffes werden insbesondere folgende Rohstoffe und Substanzen benötigt:

Posidonienschiefer, Kohlenstaub der verschiedensten Qualitäten bezw. Herkommen, Sägemehl und Pech. Das Mischgut wird vorzugsweise mit Wasserdampf behandelt.

In seiner Zusammensetzung kann der Brennstoff, je nach Verwendungszweck oder je nach Qualität der Substanzen, abweichende Prozentsätze, aufweisen. Doch soll vorzugsweise die Mischung 40-50 Teile Oelschiefer, 2-5 Teile Sägemehl, 54-58 Teile Kohlenstoffe, gleich welcher Art, sowie 2-5 Teile Pech (Weich- oder Hartpech) enthalten.

...

Die Vorteile des neuen Brennstoffes ergeben sich aus folgenden Feststellungen:

Eine lange Brenndauer und einte Entzündungstemperatur welche bei 210°C liegt.

Der Heizwert kann mit 4000 bis 4500 Kcal, bemessen werden.

Der Brennstoff entwickelt Wärmetemperaturen von ca 700-800°C.

Die Verbrennungsflamme ist hoch, und hellrot.

Die Presslinge sind wetterfest und besitzen auch eine völlig ausreichende mechanische Festigkeit.

Im Feuer glühen die Körper lange nach und zerfallen regelmässig

(no drawing)

¹ [FamilySearch database](#) (GGVM-2YW)

2 - Flüssigkeitsdruckbremse neuer Art für Kraftfahrzeuge

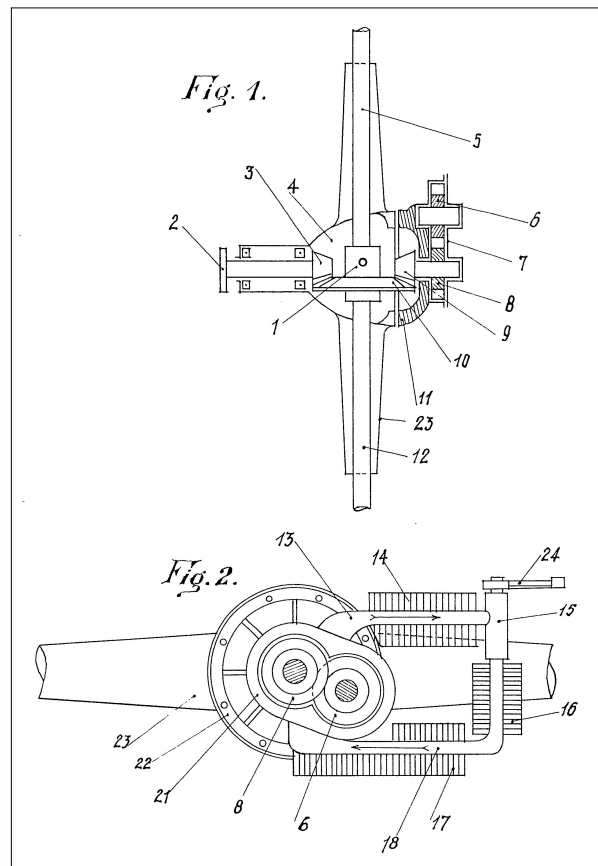
LU patent	36670
Application date	11 November 1958
Co-inventor	BALVE Robert ¹

Trotz der fortschreitenden Technik auf dem Gebiet der Kraftfahrzeuge sind in bezug auf die Bremsvorrichtungen noch keine zufriedenstellenden Bremsmöglichkeiten, insbesondere für Lastkraftfahrzeuge bei Talfahrten, vorhanden.

Es ist bekannt, dass solche Schwerlasten vor Beginn einer Talfahrt den Motor als bremsende Kraft durch Rückschalten auf kleinere Gänge je nach Fahrzeuglast und Berggefälle heranziehen müssen, aus dem zwingenden Grund, dass die Radbremsvorrichtungen dieser Fahrzeuge den kontinuierlichen Bremsvorgang nicht aushalten. Bei diesen bisher gegebenen Bremsmöglichkeiten wurden vielfach Motor und Radbremsvorrichtungen in Mitleidenschaft gezogen, was auf die Dauer zu grösseren mechanischen Störungen oder Verkehrsunfällen führte.

Um diesen Mängeln weitgehendst entgegenzutreten ist nach der Erfindung eine Flüssigkeitsdruckbremse vorgesehen, welche unabhängig von der vorhandenen Radbremsvorrichtung des Kraftfahrzeuges eine zusätzliche Bremsmöglichkeit bietet, wodurch die infolge der Schubkraft zunehmende Fahrzeuggeschwindigkeit als grösste Gefahr bei Talfahrten auf ein für die Verkehrssicherheit zulässiges Mass herabgesetzt werden kann.

Dies wird dadurch erreicht, dass dem betreffenden Kraftfahrzeug eine Flüssigkeitsdruckpumpe zugeordnet wird, deren Antrieb in zweckmässiger Weise durch das Differential-Getriebe der Hinterachse oder das Gangschaltgetriebe zwangsläufig erfolgt. Als Druckflüssigkeit kann zweckmässig das vorhandene Öl des Differential- oder Gangschaltgetriebes für die Flüssigkeitsdruckpumpe gleich zeitig Verwendung finden, wobei das Öl der Flüssigkeitsdruckpumpe in jeder Fahrzeuglage selbsttätig zuläuft. Der zwangsläufige Antrieb der Flüssigkeitsdruckpumpe ist so gehalten, dass der Antrieb auch dann gewährleistet ist, wenn der Antriebsmotor des Fahrzeuges selbst aussetzt bei weiterrollendem Fahrzeug.



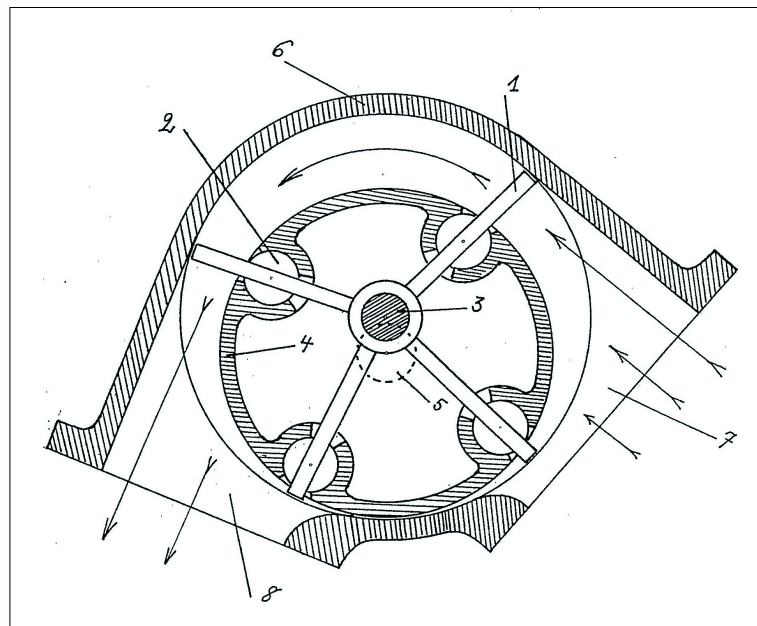
¹ [FamilySearch database](#) (G5CB-B7Q)

3 - Arbeitsverfahren und Einrichtung eines Flügelkolben-Rotors

LU patent	45000
Application date	11 December 1963
Co-inventor	BALVE Robert

Im Hinblick auf die bekannten Flügelkolben-Rotore, auch Drehkolben-Rotore genannt, die ihre Anwendung als Brennkraftmaschinen oder als andere Antriebsmotore mittels hydraulischen oder Luftdruckantrieb, sowie als Kompressoren und Flüssigkeitspumpen aller Art finden, sind die hierbei benutzten Dreh- bzw. Flügelkolben-Rotore noch immer mit technischen Mängeln behaftet, insbesondere die Beherrschung der Fliehkräfte, denen mit komplizierten Mechanismen entgegengewirkt werden muss, wodurch ihre Drehzahlbereiche stark beschnitten werden. Um diese Mängel weitgehendst zu verbessern, wird ein Flügelkolben-Rotor vorgeschlagen, dessen Verwendungszweck auf vielen Gebieten der Technik zur Anwendung kommt.

Dies wird nun dadurch erreicht, dass ein oder mehrere einarmige Flügelkolben, gleicher Länge und Breite, unabhängig voneinander wirkend, radial und scharnierartig auf einer fest oder drehbar angeordneten Achse als Drehstützpunkt drehbar angeordnet sind, wobei diese Drehstützpunktachse in zweckmässiger Weise im Gehäuse, worin die Flügelkolben umlaufen, zentrisch angeordnet ist, und jeder einarmige Flügelkolben einzeln durch eine Führungsgleitnute, Wälzlagerführung oder andere bekannte Steuerorgane eines zweckmässigen Pendelführungsbolzens gehalten und geführt wird, während die Pendelführungsbolzen drehbar auf einem bestimmten Teilkreisdurchmesser eines Rotors, dessen Achse in zweckmässiger Weise exzentrisch aus der Mitte der Drehstützpunktachse, und somit auch als der Mitte des Gehäuses, versetzt ist, in gleichen Abständen voneinander gelagert sind, sodass der Rotor, mit allen einarmigen Flügelkolben innerhalb des Gehäuses mit geringem Laufspalt umläuft, und dem Gehäuse in zweckmässiger Weise, je nach Verwendungsart ein Einlass- und Auslasskanal zugeordnet ist.



Corresponding patent

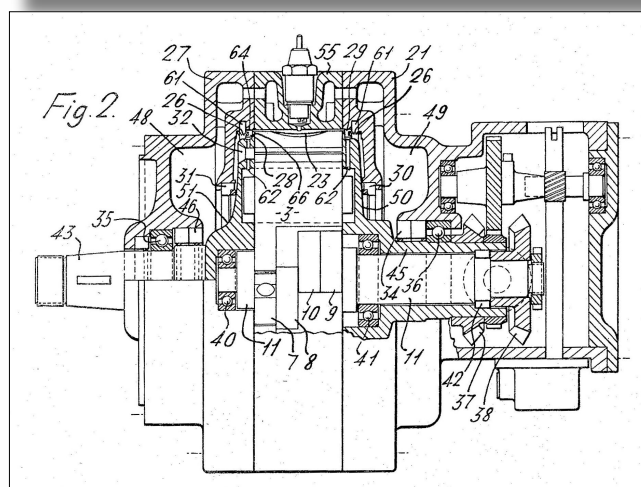
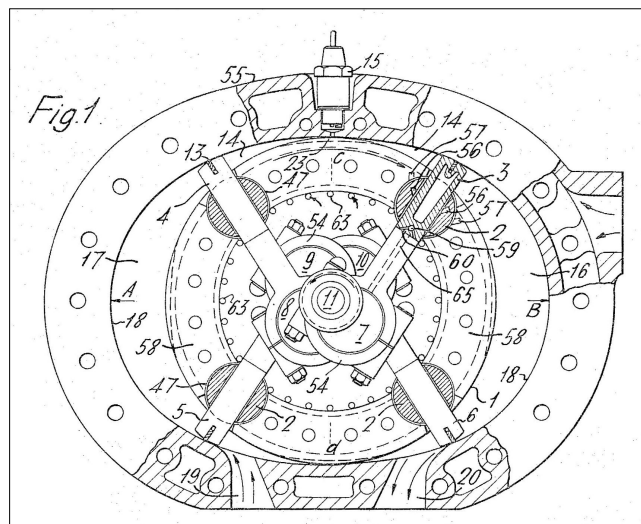
FR

4 - Rotary blade piston engine

US patent	3323501
Application date	26 June 1965
Co-owner	BALVE Robert

This invention relates to rotary blade piston engines and more particularly to an internal combustion engine and its operating process in which a plurality of suitably profiled blade pistons are mounted individually and independently from each other freely movable on an eccentric segment of an eccentric shaft which is disposed centrally of a rotor wherein the pistons operate in an elliptical path during their revolutions.

It is a primary object of this invention to provide a rotary blade piston engine with a substantially increased ratio of effectiveness and to provide a process for operating blade piston internal combustion engines comprising rotating a plurality of profiled blade pistons travelling on each side axially in the same plane in a centrally rotating rotor independently of each other on relatively spaced eccentric segments of an eccentric shaft mounted centrally and axially in the rotor and guided in a positive manner radially in an elliptical path to provide between the piston blade work surfaces, the radial rotor face, the elliptical inner housing track of the housing and parallel axial inner housing walls of the housing continuously moving suction, compression, working and expansion chambers, the blade piston face surfaces positively controlling an inlet and outlet canal for producing the gas exchange, the eccentric shaft rotating in the opposite direction of the rotor and the blade pistons with the same number of revolutions.



Corresponding patents

LU, FR, DE, GB, CA