

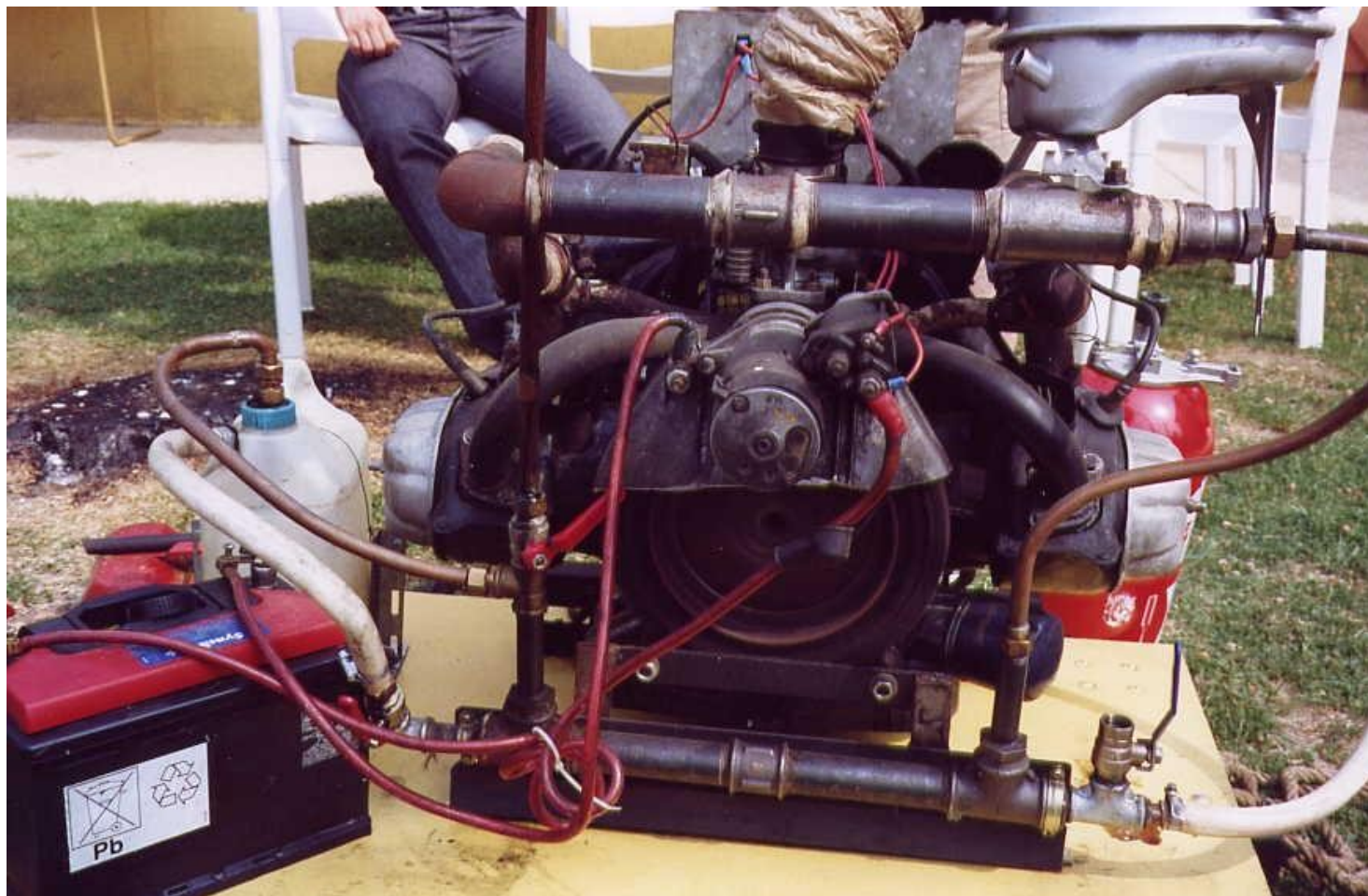
J'ai pu voir un moteur de 2CV dans le sud de la banlieue parisienne et un Renault Express près du Mont Saint Michel à Céaux.

Son principe est simple. Il s'agit de récupérer la chaleur du moteur pour dissocier les molécules d'eau en hydrogène et en oxygène. L'hydrogène ainsi obtenu soulage le moteur et permet une importante économie de pétrole.

Le réacteur où se passe la réaction de dissociation de l'eau est une simple tige métallique aimantée avec autour d'elle deux tubes étanches. L'air d'admission rencontre à contre sens les gaz d'échappements, un peu comme dans un orage, les molécules d'eau se dissocient. L'hydrogène et l'oxygène séparés se recombinent en brûlant dans la chambre de combustion du moteur. Pour un même régime moteur on appuie moins sur l'accélérateur, la consommation d'essence diminue.

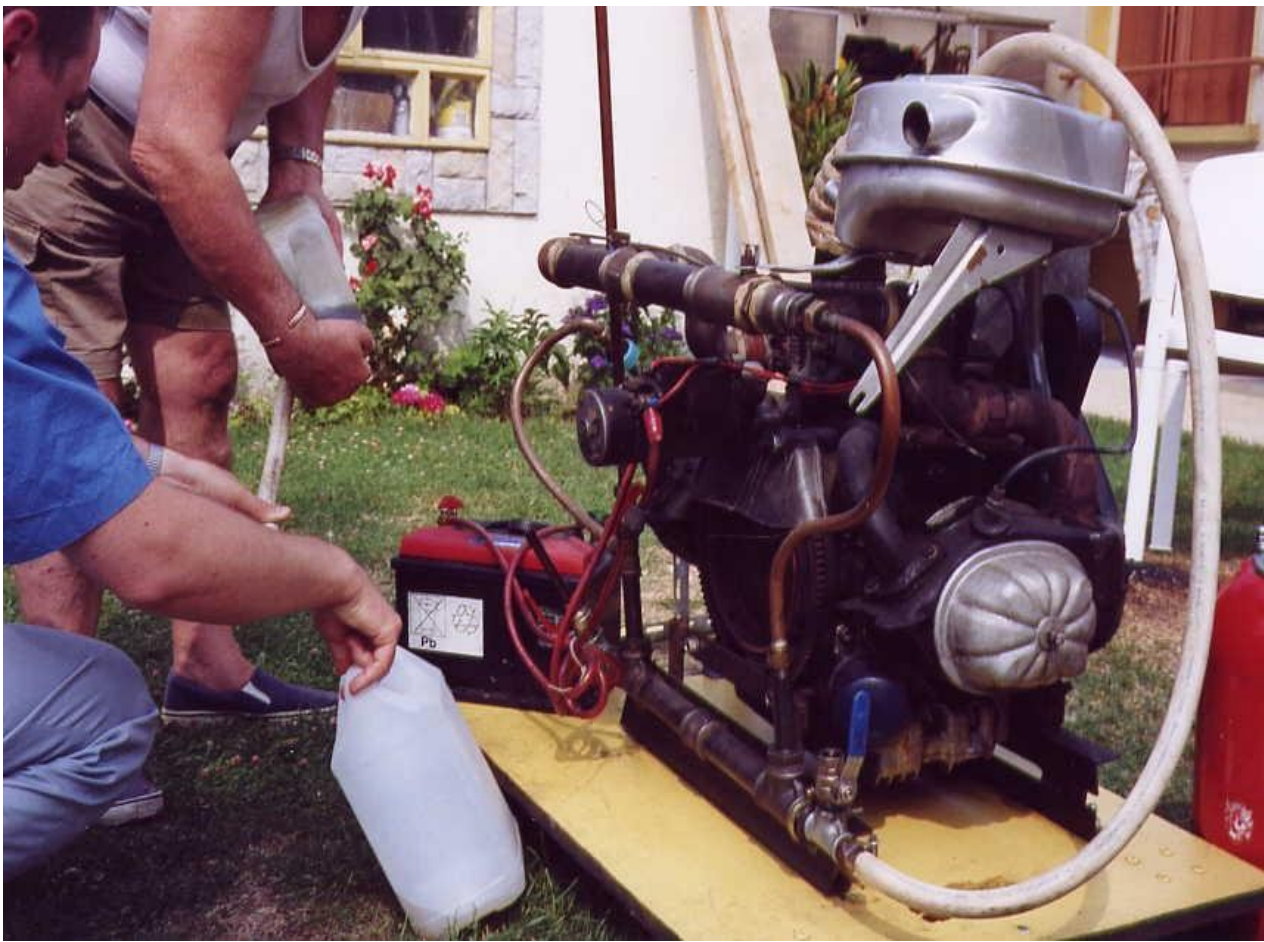
Ce moteur ne brûle pas que de l'eau, sinon on approcherait du mouvement perpétuel et celui-ci n'existe pas. Son principe est de récupérer une partie de la chaleur perdue lors de la combustion du pétrole. La montée en température du réacteur nécessite la combustion d'essence et on peut dire que ce moteur n'est vraiment intéressant que dans les longs parcours vu le temps de chauffe assez conséquent qui lui est nécessaire.

Voici le premier moteur que j'ai pu voir , un moteur de 2CV sorti de son châssis :



On voit sur ces deux photos une vue générale du moteur. On reconnaît le bicylindre à plat de la Citroën 2CV. Son propriétaire l'a sorti du châssis pour en faire un moteur de démonstration. Peu de gens l'ont vu, je fus la troisième personne à le voir en fonctionnement. Depuis d'autres ont du passer chez Bernard pour lui demander des conseils.





Bernard a tenu à me montrer quelques détails qui intéresseront les bricoleurs.



Il s'agit d'un prototype de réacteur endothermique. De la simple plomberie avec quelques points de soudure effectués par les agents municipaux. L'intérêt que l'on peut porter à ces photos est d'identifier les composants essentiel du réacteur. Une tige métallique aimanté (grâce au champ magnétique terrestre) et deux tubes qui l'entourent d'une manière hermétique. On voit sur la photo de droite l'astuce pleine de simplicité de Bernard pour faire tenir la tige métallique dans le tube d'admission. Il a soudé à l'extrémité du tube des ailettes qui maintiennent la tige à distance des parois du tube.



La première photo n'est pas d'une très bonne qualité car j'ai voulu limiter la taille du document. On voit cependant deux gouttes d'eau qui descendent le long du tube d'échappement. Ce moteur brûle de l'eau et rejette de l'eau. Il viole donc le premier principe de la thermodynamique en apparence. En réalité le réacteur endothermique est juste un récupérateur de chaleur perdue lors de la combustion du carburant fossile.

La photo centrale droite montre Bernard qui remplit son bulleur d'eau du robinet, pour authentifier la chose.

La photo de droite montre le réservoir d'appoint en rouge qui contient l'essence et qui permet au moteur de démarrer, et le bulleur qui est un simple bidon en plastique et qui devient le seul réservoir de carburant une fois que le moteur est chaud. On voit sur cette photo que le bidon contient de l'eau (80%) et de l'essence (20%).



Sur la photo de gauche on voit Bernard qui explique à Eva comment il compte transformer cet extincteur vide en bulleur. Sur la photo de droite, on me voit à côté du moteur.

Nous avons voulu vérifier si le moteur, une fois qu'il était chaud, pouvait brûler uniquement de l'eau. On a donc fait tourner le moteur dix minutes avec le mélange d'eau et d'essence, puis Bernard a rempli son bidon uniquement d'eau (c'est la photo que l'on voit plus haut). Une fois les tuyaux branchés on a remis en marche le moteur, il a tourné pendant deux minutes et s'est arrêté sans qu'il soit possible de le redémarrer. Le mythe du moteur qui ne tournerait qu'à l'eau est encore loin de devenir la réalité.