Extrait gratuit

L’eau comme carburant — Électrolyseurs à sur-unité

David Giquello - édition numérique du 25 octobre 2026

Cet aperçu réunit une couverture, le sommaire d’origine et une sélection de pages de l’édition complète. Les coupures entre les passages sont signalées ci-dessous. Les pages conservent leurs numéros d’origine.

1990, Stanley MEYER

Pages physiques du PDF complet sélectionnées : 53 à 62. La première de couverture est la page physique 1.

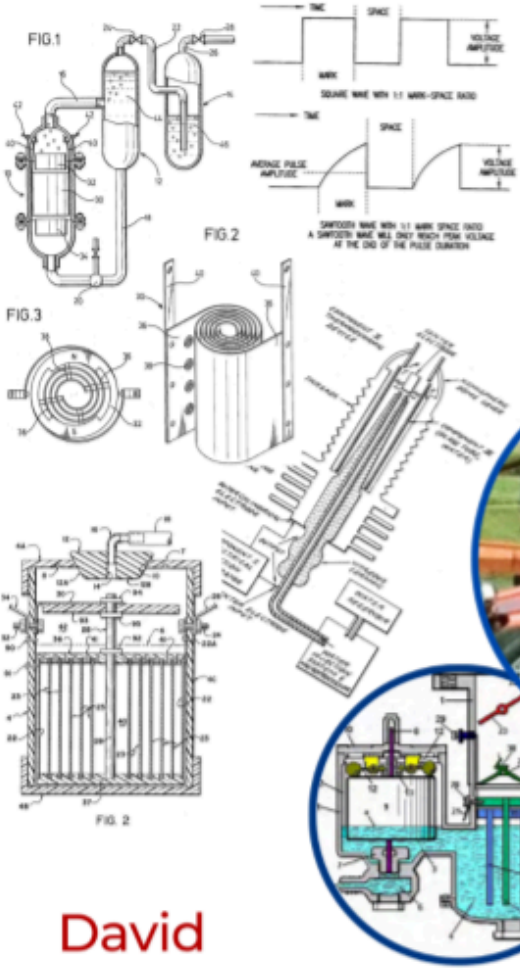
Le livre complet est proposé sur Tesla3.com en PDF couleur et EPUB. Le PDF garde la mise en page ; l’EPUB adapte le texte à votre écran.

Les sources, crédits et permissions de reproduction restent ceux de l’ouvrage. Les liens internes de retour au livre complet ont été retirés de cet extrait ; les liens externes utiles sont conservés.

L'EAU COMME CARBURANT

Electrolyseurs à sur-unité

Brevets depuis 100 ans
et explications scientifiques





2020



1980

1920

David
Giquello

www.tesla3.com

Sommaire

Introduction 5

La dissociation de l’eau et la découverte de l’hydrogène 7

1766, Henry CAVENDISH 7

1770, Antoine LAVOISIER 7

1776, Martinus van MARUM 8

1789, Paets van TROOSTWIJK et Joan DEIMAN 9

1800, William NICHOLSON 9

1803, Robert HARE 9

1820, William CECIL et Sir William GROVE 9

1826, Thomas DRUMMOND 10

1832, Michael FARADAY 10

1866, John KEELY 10

Les premières voitures 12

1769, Joseph CUGNOT 12

1804, François Isaac de RIVAZ 13

1860, Etienne LENOIR 13

L’électrolyse d’eau comme carburant 14

1918, Charles FRAZER 14

1932, Charles GARRETT 15

Deuxième guerre mondiale 18

1962, William RHODES 19

1972, Eric COTTELL 21

1974, Yull BROWN 25

1977, Shigeta HASEBE 29

1980, ingénieur Daniel DINGLE. 33

1978, Sam Leslie. LEACH 35

1978, Archie BLUE 39

198O, Kiyoshi INOUE 41

1983, Carl CELLA 45

1983, Pr Andrija PUHARICH 49

1990, Stanley MEYER 52

1990, Dr Yoshiro NAKAMATSU 62

1991, Juan Carlos AGUERO 67

1992, Francesco PACHECO 69

1995, Ross SPIROS 72

1998, Herman ANDERSON 80

Sommaire (suite)

1998, Christopher ECCLES 88
1998, Stephen Barrie CHAMBERS 96
1998, les DELAKOS 104
2000, Mario De SUZA et Gabi BALAN 108
2001, Benjamin HOFER 112
2002, Bob BOYCE 112
2005, Ronald Classen 116
2006, Antonio TEVES 118
2008, Ryushin OMASA 126
2017, Moray KING 135
Brevet de SURATT et GOURLEY 150
Utilisation du ‘gaz d’eau’ pour souder 174
1991, la société B.E.S.T. Korea 175
La société WATERTORCH 178
2006, société de Singapour 180
2024, Générateurs pour souder en vente 181
2024, OKAY Energy Equipment, Chine 181
2024, sur Alibaba/Ali Express, Chine 184
2024, Corée du Sud 187
Quelques propriétés du ‘gaz d’eau’ 191
Générateurs HHO en vente 193
Paragraphes datant de 2006 : 194
1972, AQUATUNE Water Injection 197
2005, un système français 199
La société Private Power 200
Hydrogen Boost 202
Le HyPower Pak 205
Autogas India 205
Hydrotech CC 206
La société Roy Union 208
2001, Technologie HyZor 210
Electrolyseurs pour les poids lourds : 211
2024, sur Ali Express, il y a plein de modèles 220
Appareils fabriqués en France 224
Dédicace 224

1990, Stanley MEYER

Aux USA, peut-être le plus connu des inventeurs de voiture à eau, avec plus d'une douzaine de brevets sur le sujet de l'eau comme carburant, et des reportages télé multiples :

Brevets accordés : US# 4,936,961 – Méthode pour la production d'un carburant gazeux/ US 4,826,581 - Production contrôlée d'énergie thermique à partir de gaz/ US 4,798,661 - Circuit de contrôle de voltage pour un générateur de gaz/ US 4,613,779 ~ Générateur de pulsations électriques / US 4,613,304 ~ Générateur électrique de gaz hydrogène / US 4,465,455 ~ Mécanisme d'arrêt et d'allumage pour brûleur de gaz hydrogène/ US 4,421,474 ~ Brûleur de gaz hydrogène / US 4,389,981 ~ Système d'injection de gaz hydrogène pour moteur à explosion/ US 4,275,950 ~ Lentille de guidage de la lumière/ US 3,970,070 ~ Système de chauffage solaire / US 4,265,224 ~ Système de stockage solaire a multiples étapes/ US 3,970,070 - Système de chauffage solaire.

Mr Meyer a démontré au moins deux systèmes différents pour faire rouler une voiture a l'eau seule. Il a d'abord fait fonctionner sa Volkswagen pendant 4 ans avec son procédé de super électrolyse de l'eau, et ensuite son Buggy de démonstration a fonctionné avec le système d'injection plasmatique de l'eau, qui était encore moins encombrant que le système précédant. De nombreuses vidéos sont disponibles sur le web. Il traversait au volant de ce dernier Buggy, les USA de la cote est à la cote ouest avec seulement 125 litres d'eau, 28 gallons américains, ce qui représente du 2 litres d'eau aux 100kms, prenant la distance totale de 6.000kms (ce qui représente la même consommation d'eau que l'australien témoignant de l'utilisation de sa voiture à eau construite sur le modèle d'électrolyseur de Carl CELLA, cité dans ce livre).

Beaucoup de personnes se sont ensuite inspirées des travaux et brevets de Mr Meyer, mais malgré tout il semble rester quelque mystères non élucidés dans la compréhension de certains de ses systèmes.

En effet il y a deux explications différentes, certains disent que son procédé ferait appel à des trains de pulsations de courant continu qui entreraient en résonance avec le condensateur formé par l'ensemble des électrodes immergées dans l'eau, en forme de tubes placés concentriquement. Ainsi ces impulsions électriques précisément réglées, créeraient un déséquilibre de potentiel au niveau des électrodes, qui déclencherait, juste après la fin brutale de chaque impulsion, l'afflux 'd'énergie du vide' pour rééquilibrer le système. Cette énergie 'pompée' pour compenser ce déséquilibre de potentiel créé, participerait alors à la production de gaz, dissociant à son tour l'eau dans un processus d'électrolyse.

La durée très courte des pulsations ne permettrait pas le démarrage des électrons de la source électrique, ceux-ci étant très lents, et c'est donc

pourquoi la consommation en ampères serait très réduite, n'engendrant donc que peu de chaleur.

Pourrait aussi s'y ajouter un effet de 'retour d'onde électromagnétique' (back EMF), ayant lieu dans la bobine intégrée dans le système de Mr Meyer, déclenché aussi par le déséquilibre électrique causé par la fin brusque de chaque impulsion. Faraday avait déjà fait état de cette impulsion engendrée par le passage d'une impulsion de courant continu dans une bobine, et avait précisé qu'elle était plus puissante que l'impulsion qui la déclenche.

L'énergie du vide, aussi appelée électricité froide, ou énergie radiante et découverte par Nicolas Tesla dans les années 1880, a des caractéristiques communes avec l'électricité, et fonctionne un peu comme celle-ci. Elle permet notamment d'allumer des lampes, de faire tourner des moteurs électriques (voir voiture de Tesla) et à explosion (voir la Joe Cell), ou de chauffer les résistances électriques.

L'autre théorie expliquant le système de Mr Meyer, et se rapprochant de celle de Mr Puharich, mais sous haute tension cette fois, consisterait à appliquer un train de pulsations électriques qui serait réglé pour entrer en résonance avec les molécules d'eau elles-mêmes, et non pas avec le jeu d'électrodes comme dans la théorie précédente, pour étirer petit à petit chaque molécule, écartant les atomes d'hydrogène et d'oxygène l'un de l'autre jusqu'à complète séparation, libérant ainsi ces deux gaz.



C'est cette dernière théorie qui est décrite par Mr Meyer dans son brevet, agrémenté de dessins très clairs, mais pourtant certains expérimentateurs sont convaincus que Mr Meyer faisait en fait appel à la résonance des électrodes pour pomper l'électricité froide et lui faire effectuer le travail d'électrolyse. On retrouve un concept similaire dans les travaux de Mr John Bedini, qui lui utilise les électrodes d'une batterie pour capter cette énergie du vide.

Dans les deux cas, ces procédés requièrent un ajustement constant et très précis des fréquences pour rester en résonance, et tout changement de température ou de PH, et donc de conductivité de l'eau, doit être compensé par un réajustement des fréquences. L'eau sous électrolyse gagne toujours en température, plus ou moins selon le procédé utilisé. C'est certainement un peu compliqué à mettre au point, mais cela reste quand même réalisable avec quelques connaissances poussées en électronique, en utilisant un petit microprocesseur bien programmé.

Avec ces deux méthodes il semble possible d'obtenir une efficacité beaucoup plus grande que celle de l'électrolyse classique, et d'obtenir encore une fois la sur unité, c'est à dire plus d'énergie dégagée, sous forme d'hydrogène, que d'énergie utilisée dans le processus de libération du gaz.

Mais on doit toujours garder en tête les dangers de ce genre d'expériences impliquant la mise en résonance de l'eau, comme dans le cas du Docteur Keely qui réussissait sa dissociation en utilisant des fréquences sonores cette fois ci, avec pour résultat la gazéification instantanée de tout le volume d'eau mis en résonance. Imaginez les dégâts causés par un litre d'eau qui se transforme instantanément en gaz, 1.800 fois plus volumineux, passant donc d'un volume de 1 litre à un volume de 1,8 mètre cube environ en une fraction de seconde. Le Docteur Keely, et d'autres scientifiques depuis, ont enregistré des pressions créées de 28.000 atmosphères (vingt-huit mille atmosphères) lors de ces expériences.

L'électrolyseur de Mr Meyer utilisait seulement quelques millièmes d'ampères et la production de gaz semblait proportionnelle au voltage appliqué qui était de l'ordre de plusieurs milliers de volts. Il est rapporté une expérience avec 40.000 V et 1 MA, soit 40 Watts. Mais le Dr Aspden, ex directeur européen du service des brevets de la société IBM, dit quant à lui que Mr Meyer utilisait une tension de 5KV (5 mille Volts), et que l'énorme excès d'énergie dégagée par la combustion de l'hydrogène produit, par rapport à l'énergie utilisée pour l'électrolyse, devait bien venir de quelque part, et il présume alors que le système, à travers les pulsations brèves de courant continu envoyées aux électrodes cylindriques, pompait de l'énergie du vide, de l'aether, aussi appelé électricité froide. Pour résumer, ce champ électrique créé entre les 2 électrodes cylindriques et concentriques, à l'aide des pulsations à haut voltage de courant continu, déclenche un déplacement de l'énergie du vide, qui est généré perpendiculairement par rapport au champ électrique, et donc dans ce cas se met à tourner autour de l'électrode centrale, et c'est grâce à ce mouvement que de l'énergie supplémentaire est collectée, lors de la baisse de tension à la fin de la pulsation, quand le capaciteur formé par les deux électrodes perd de l'énergie, et donc l'aether vient compenser cette perte, et contribue ensuite à l'électrolyse, en attendant la prochaine pulsation électrique. Il y a donc participation de 2 formes différentes d'énergie, et la

somme de leur travail détermine le volume de gaz produit. C'est ce principe que le Dr ASPDEN décrit et utilise dans son brevet de 2004, GB 2,390,941, et cela donne un système simple pour capter cette énergie 'cosmique'.

Une autre chose remarquable est que l'électrolyseur de Mr Meyer restait presque froid au toucher, même après plus de 20 minutes de fonctionnement. Cela s'expliquerait soit par l'utilisation de l'électricité froide, soit parce que le courant appliqué était très faible, d'un à quelques mA seulement. Une électrolyse classique à courant continu dégage très rapidement une forte chaleur, et la seule solution pour lutter contre ce phénomène est d'abaisser la tension appliquée sur les électrodes, et ainsi se rapprochant du voltage minimum requis, moins d'énergie est gaspillée et dissipée en chaleur, Dans l'électrolyseur dont je livre les plans plus loin, la température du système reste raisonnable, même après un long usage, car ayant 6 électrodes en série, la tension de 12 à 14 volts de l'alternateur est divisée, donnant aux alentours de 2 volts de tension sur chaque jeu d'électrodes, maximisant ainsi l'efficacité.

Un scientifique rapporte qu'après les démonstrations et plusieurs heures de discussion avec Stanley Meyer, force fut de conclure qu'il avait découvert une nouvelle méthode contrôlable de dissociation de l'eau qui était très différente de l'électrolyse classique.

Le système WFC (Water Fuel Cell = appareil à carburant eau ou pile à combustible à eau) de base a été testé pendant 3 ans par les experts du bureau des brevets et a été déclaré fonctionnant comme annoncé.

Les nombreux témoignages de scientifiques, les vidéos et reportages réalisés par des journalistes professionnels, et toutes les démonstrations en public de la voiture a eau de Stanley Meyer parcourant les routes pendant des années, sont encore bien les preuves que cela est possible et que la technologie est prête à nous servir et à nous libérer du pétrole et autres carburants couteux, mais que certaines personnes au pouvoir n'en sont pas satisfaites.

Stanley Meyer a d'ailleurs été empoisonné alors qu'il dinait au restaurant avec sa famille, alors qu'il venait juste de signer un contrat de 50 millions de dollars US pour développer ses systèmes. Oui, ces gens au pouvoir ont les mains ensanglantés d'assassins, et pourtant ils nous sourient chaque jour à la télé et dans les journaux … tel est notre monde, développé mais encore bestial.

Dans la dernière période de ses recherches Mr Meyer avait mis au point un injecteur de 'gaz d'eau', qui intégré dans une bougie d'allumage spéciale, changeait l'eau directement en mélange gazeux alors injecté dans les cylindres avec de l'air.

Une goutte d'eau de 18 microlitres (18 millionième de litre) par cycle d'injection est tout ce qui était nécessaire pour faire fonctionner le Buggy de

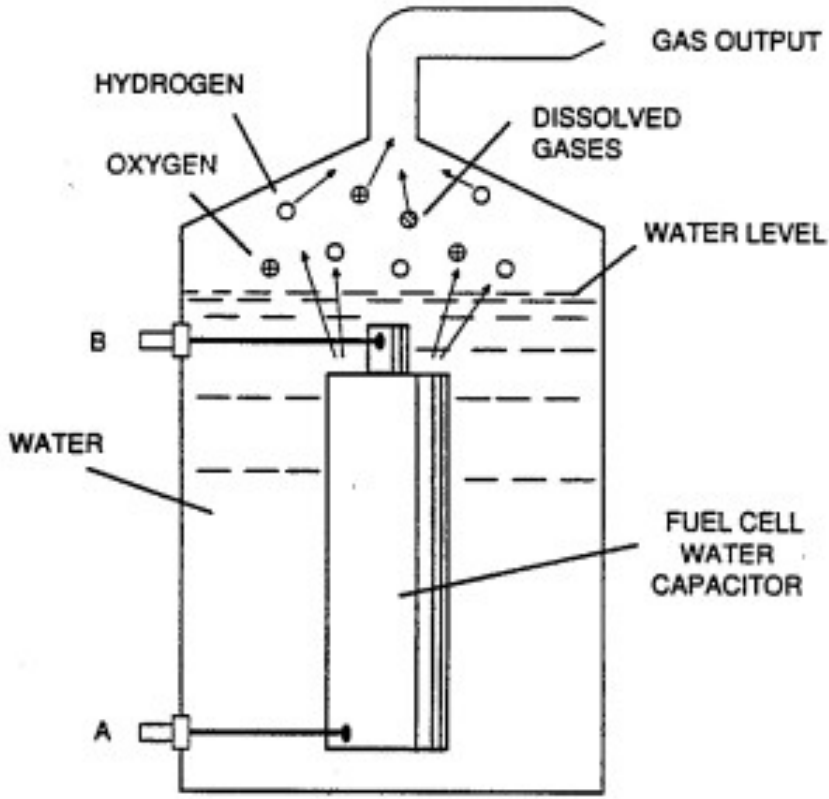
démonstration de Mr Meyer à 100 km/h, soit une consommation de 2 litres d'eau aux 100 kms. Pour un camion il suffirait de 148 microlitre d'eau par cycle.

L'essence contenant environ 250grammes d'hydrogène par litre, et l'eau 660 grammes, la voiture à eau peut parcourir 2,5 fois plus de distance avec le même nombre de litres de carburant.

Les injecteurs WF de Mr Meyer, qui remplacent les bougies traditionnelles, contiennent une cavité de résonance qui permet de convertir instantanément l'eau en énergie thermique explosive.

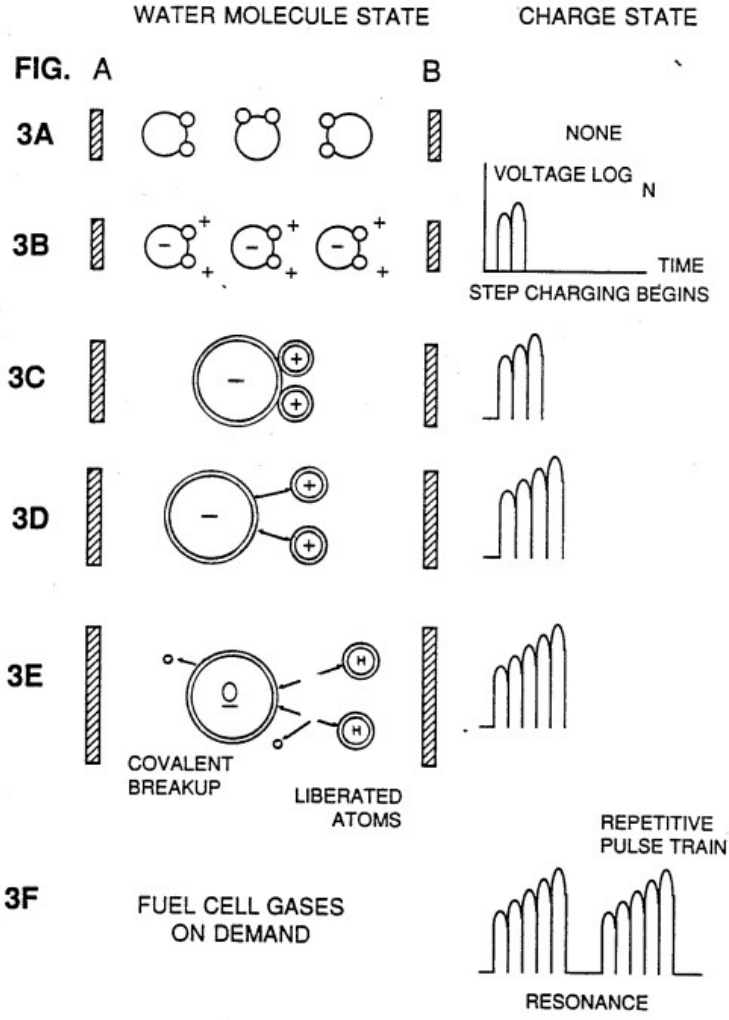
Quand vous allumez le mélange gazeux provenant de l'eau, le produit résultant est un brouillard d'eau de-énergisée qui sort de l'échappement. La théorie de Mr Meyer est qu'il s'agit d'un système d'énergie ouvert, où l'eau est ensuite re-énergisée en absorbant des photons venant de la lumière du soleil et peut ensuite être réutilisée.

Quelques extrait du brevet US 4,936,961- Méthode pour la production d'un carburant gazeux.



Le processus de dissociation des atomes de l'eau par impulsions :

U.S. Patent Jun. 26, 1990 Sheet 3 of 3 4,936,96



Le circuit utilisé dans ce processus :

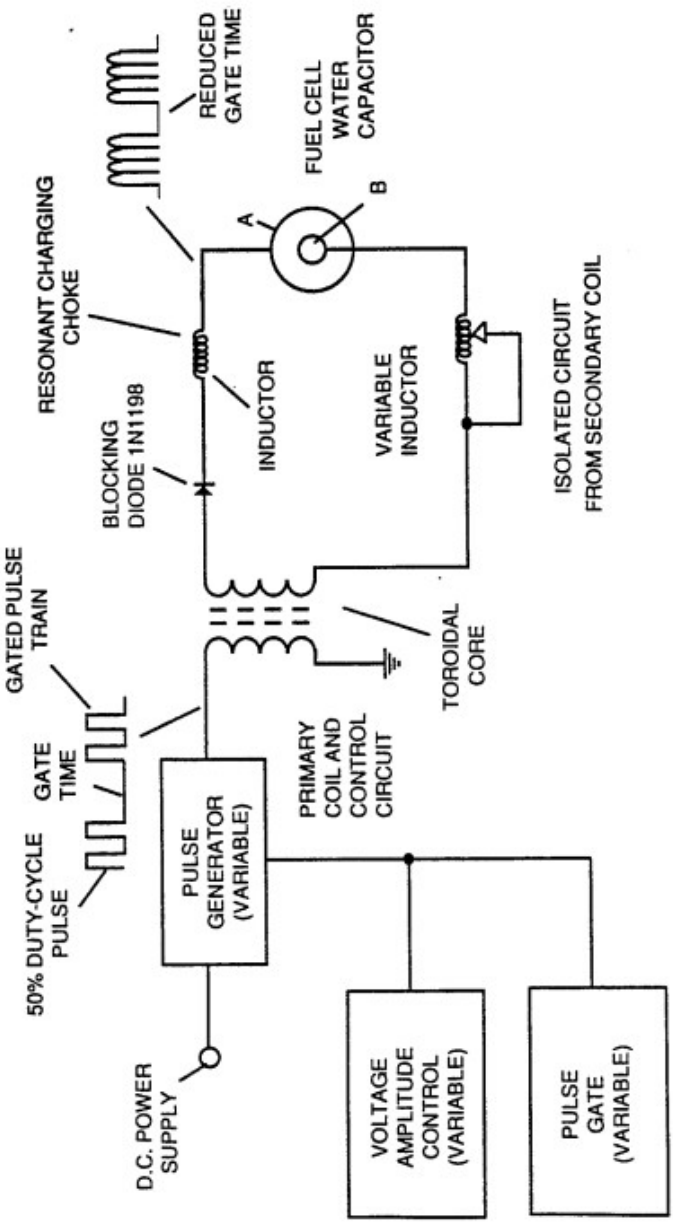
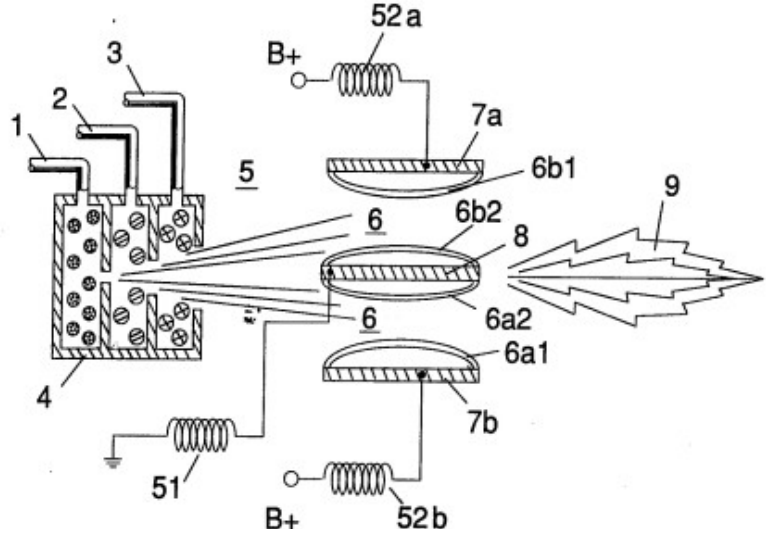


FIGURE 1

Un brevet européen « Water fuel injection system »



Source : http://www.rexresearch.com/meyerhy/meyerhy.htm

Brevet canadien n° 2 067 735. Système d'injection d'eau et de carburant :

Abstrait : Système d'injection comprenant un procédé et un appareil améliorés utiles dans la production d'un gaz combustible contenant de l'hydrogène à partir de l'eau dans un processus dans lequel la propriété diélectrique de l'eau et/ou d'un mélange d'eau et d'autres composants détermine une condition de résonance qui produit un arrêt de la liaison atomique des atomes dans la molécule d'eau. L'injecteur délivre un mélange de brouillard d'eau, de gaz ionisés et de gaz non combustible à une zone ou un lieu dans lequel se produit le processus de dégradation conduisant à la libération d'hydrogène élémentaire à partir des molécules d'eau.

Description : Cette invention concerne un procédé et un appareil utiles pour produire de l'énergie thermique de combustion à partir du composant hydrogène de l'eau...

L'invention de la présente demande représente une amélioration générationnelle des procédés et des appareils utiles dans l'utilisation de l'eau comme source de carburant. En bref, la présente invention est une pile à combustible à eau microminiaturisée et permet l'injection directe d'eau, et sa transformation simultanée en un carburant contenant de l'hydrogène, dans une zone de combustion, telle qu'un cylindre d'un moteur à combustion interne, un moteur à réaction, ou un four. Alternativement, le système d'injection de la présente invention peut être utilisé dans toute application non-moteur dans laquelle une flamme ou une source de chaleur concentrée est souhaitée, par exemple le soudage.

Le présent système d'injection élimine le besoin d'un récipient sous pression de gaz fermé dans un système de carburant à hydrogène et réduit ainsi un risque physique potentiel jusqu'alors associé à l'utilisation de carburant à base d'hydrogène. Le système produit du carburant à la demande en temps réel et met en place un environnement intégré de paramètres optimaux afin qu'un processus de conversion eau-carburant fonctionne avec un rendement élevé.

La figure 1 illustre de manière figurative les sections et zones de fonctionnement incluses dans un seul injecteur de l'invention :



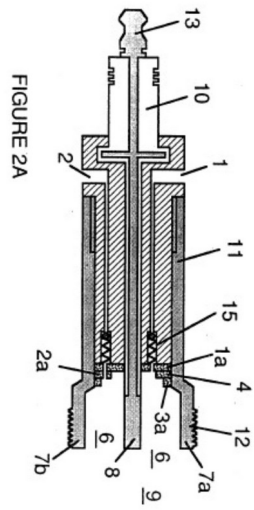
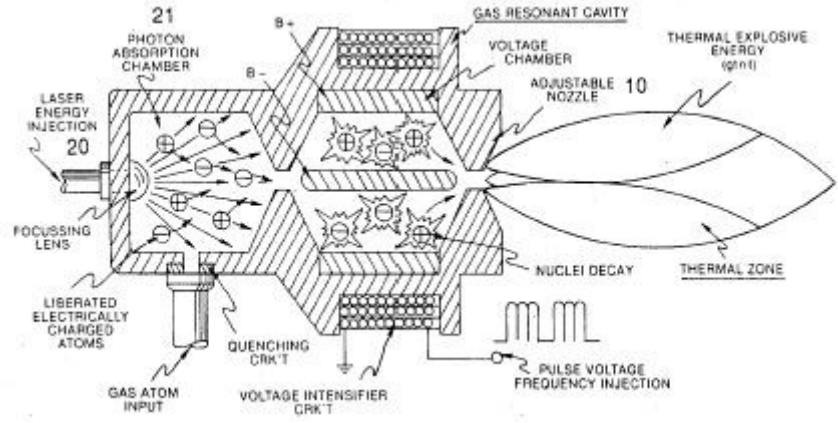


FIGURE 2A



Voir aussi en français : http://www.enim-cerno.com/pages/ces-energies-qui-derangent.html

Une belle photo de torches plasmiques :

https://www.aquapulser.com/performance_ignition/research.html

