

De la pollution, faites des chevaux!! Le vide vous y convie et le procédé existe depuis 15 ans. Pourquoi s'obstine-t-on à nous le cacher ?

(Article tiré de la revue Présent 2 et 3 Juillet 1990)

Texte publié sur www.econologie.com

*La pollution des moteurs a essence est maintenue depuis plus de 15 ans dans le monde entier pour des questions de taxes prélevées par les Etats et de quantités vendues par les pétroliers
Un chercheur Français : René Hérial qui a inventé un appareil qui remplace les tubes catalytiques obtient un taux de pollution trois fois moindre que celle de la future norme (20 gr contre 66 gr) diminue les oxyde d'azote de 15% accuse :*

Depuis 1974 où Renault a fait les essais de mon dispositif, on en a occulté les résultats. Le processus est de faire le black-out puis de tricher, de désinformer, de mentir, ne reculant devant aucune forfaiture. Le 23 janvier dernier, on a élaboré un programme de recherche pour un moteur propre et économe.

Un délai de 5 à 8 ans est prévu pour y parvenir et, en attendant, on n'y parle que d'amélioration de la catalyse. Ce ne serait qu'une prolongation de 5 à 8 ans de l'état actuel. Or, tous ceux qui sont chargés du programme savent que le moteur propre qu'ils disent chercher existe. Peut-être même savent-ils que la catalyse n'est qu'une supercherie par laquelle on dépense 22,4% de carburant en plus pour augmenter la teneur en gaz carbonique de 13% environ.

Nous avons demandé à René Herail de nous en dire plus.

- Comment se fait-il que votre procédé bien qu'exploité et vendu dans un garage ne soit pas plus connu ?

Je vais vous le dire. Mais d'abord un mot de préambule si vous le permettez. Il n'a jamais été clairement dit à tous ceux qui utilisent des moteurs à essence pour polluer signifie transformer son carburant en polluants, perdre de l'énergie en le gaspillant, massacrer son moteur en le gavant inutilement avec un carburant fourni sous une forme telle qu'il ne peut faire autre chose qu'en décomposer une bonne partie à chaud. Il est curieux, aussi, que dans la plupart des médias on répande tout un tas de sornette du style : " Le plomb protège les soupapes et les pistons" Ou encore : "Vous ne pouvez utiliser un carburant sans plomb dans tel ou tel moteur ". Ce qui est plus curieux encore est que le moyen d'éviter la pollution existe depuis plus de 15 ans et que cela a été caché. Cela a été caché par que le dieu Pétrole, le Veau d'or, est toujours debout. Tous ici payent un tribut exorbitant, les taxes seront bientôt le quadruple de son prix d'achat. Mais le pire n'est pas la : il et que son utilisation perturbe grandement la vie de tous.

C'est Renault qui a fait les essais de mon procédé en 1974 : pollution inférieure à celle exigible en 1992.

Seulement voilà : l'économie ainsi réalisée (15 %) diminuerait de nombreux milliards les rentrées des taxes et les quantités vendues par les pétroliers...

Pour augmenter encore la consommation de plus de 20%, on nous propose la catalyse par laquelle on continue à décomposer l'essence gâchée avec un effet de chaufferette, en tout un tas de produits désagréables, sans résoudre le problème autrement que sur le papier.

- Faut-il donner une définition à la pollution?

C'est l'ensemble des gaz rejetés par les moteurs et les brûleurs de produits pétroliers. Elle résulte de l'incapacité des carburateurs et des injecteurs à transformer les carburants en gaz intégralement.

- Quel est le résultat de cette incapacité ?

Comme il est impossible de faire brûler (combinaison de l'oxygène à un corps combustible) un carburant quelconque qui n'est pas entièrement sous forme gazeuse (NDLR : combustion dans un moteur alternatif compte tenu des vitesses de cycle) toute la partie de l'essence restée liquide ne peut pas brûler (et donc ne produit pas d'énergie). Non seulement elle ne produit pas d'énergie mais elle en absorbe pour être transformée en polluants, ce qui entraîne une série d'inconvénients importants.

- Quels sont ces polluants dans les moteurs à essence ?

Tout d'abord l'oxyde de carbone (CO), les restes d'essence non brûlés (HC), les oxydes d'azote (Nox).

Au sujet de ces derniers, on a fait tout un battage dans le but d'imposer la catalyse, or ils n'existent pour les moteurs essence qu'à l'état de traces.

Certes ils sont les plus dangereux de tous. Mais alors on ne comprend pas bien qu'on laisse fonctionner des diesels qui produisent 16 g de Nox par kWh de puissance développée alors qu'on a fait tout un foin pour les 3 à 5 mg au kilomètre des moteurs à essence... (ndlr : 1 kWh d'énergie thermique = environ 1 km véhicule)

- Vous avez parlé de l'incapacité des carburateurs et injecteur à transformer l'essence en gaz. Pourquoi donc?

Carburateurs et injecteur ne sont que des pulvérisateurs. Ce qu'on a dénommé "carburation" n'a consisté jusqu'à présent qu'à pulvériser plus ou moins finement dans l'air aspiré par le moteur. Ça tournait comme ça. La routine a fait qu'on n'est pas allé chercher plus loin. Seulement, pulvériser n'est pas suffisant pour évaporer. C'est l'origine des malheurs actuels. Si nous regardons fonctionner un carburateur, nous voyons se former un cône en forme de parapluie qui s'ouvre quand on accélère. Il est constaté qu'une infinité de gouttelettes qui, partant du sommet du cône, vont s'écraser sur les parois du conduit qui va vers les cylindres tout au long duquel elles ruissellent.

Regardant plus attentivement nous pourrions enregistrer, si notre œil en avait la perception, qu'une gouttelette perd rapidement une partie de son poids, ce sont les constituants les plus volatils qui s'évaporent, commençant à saturer l'air aspiré par le moteur, mais ce qui reste de cette gouttelette vient s'écraser contre la paroi du conduit prolongé par le collecteur d'admission et ruisselle.

Dès que l'essence ruisselle, elle ne peut plus s'évaporer. Tout d'abord parce qu'elle se trouve dans un air déjà saturé partiellement. Chacun sait que la vitesse d'évaporation est alors très ralentie, en fait elle parvient liquide dans le cylindre.

- Les raisons de ce phénomène ?

L'essence, contrairement à ce qu'on croit en général est un mélange d'hydrocarbures très différents dont les vitesses d'évaporation ne sont pas les mêmes et les indices d'octanes qui indiquent leur résistance à faire auto-allumage, très différentes aussi. Ce sont : les paraffines normales indice d'octane zéro. Oléines : indice d'octane zéro. Naphtène : indice d'octane 34. Iso-paraffines : Indice d'octane 100. Aromatiques : indice d'octane 130.

Les 3 premiers sont très volatils, rapidement évaporés ils sont devenus un gaz carburé qui transporte jusqu'aux cylindres iso paraffines et aromatique qui ruissellent ou demeurent à l'état de gouttelettes en suspensions. C'est la le désastre parce que nous avons rempli les cylindres d'un mélange comparable à celui qui produit les coups de grisou dans les mines. Le gaz carburé par les constituants légers ressemble au méthane, dès qu'il est comprimé il s'enflamme. Les gouttelettes en suspension au sein de ce gaz ressemblent aux poussières de charbon dans les mines.

Depuis l'utilisation des essences de pétrole nous obtenons des mélanges carburés hétérogènes qui ont pour conséquences des auto allumages multiples et incohérents, la mise à feu se faisant d'une manière anarchique. Les pistons subissent un terrible matraquage car chaque gouttelette est comparable à une petite bombe dont l'explosion fait naître des pressions locales très brisantes qui se répercutent inégalement sur les différents points des pistons, créant le cliquetis qui est le battement de la jupe du piston contre la paroi du cylindre.

L'effet du cliquetis qu'on entend bien à basse allure mais ne cesse pas à grand régime est très destructeur.

Ce n'est cependant pas tout : chaque gouttelette pour se décomposer (en produisant des polluants) absorbe des calories. Diminuant la température elle diminue l'énergie du moteur. C'est la combustion incomplète de l'essence qui est la cause de tous ces inconvénients. Tant qu'elle ne sera pas entièrement passée à l'état de gaz, il en sera ainsi.

- Comment en sortir alors ?

Trouver le moyen de l'évaporer intégralement et instantanément. Je l'ai cherché très longtemps essayant divers systèmes qui n'ont pas donné de bons résultats. Et puis, un jour, j'étais à la pêche sur le bord de l'Adour. Je trempais mon fil dans l'eau, absent, l'esprit obsédé par ma recherche. Or, j'étais sur une levée dans laquelle se trouvaient de gros tubes de ciment qui permettaient à l'eau de passer au travers. La marée montait. Une méduse suivant le bord. Elle arriva à l'entrée du tube, se déforma, s'étira et passa, aspiré. Comme un éclair mon subconscient me dit : "Ta gouttelette c'est la méduse ". Ensuite m'est rapidement venue l'idée d'utiliser le vide.

Le temps entre pulvérisation et introduction dans les cylindre est très court. Or, il faut avoir réalisé un mélange parfaitement gazeux et homogène avant d'atteindre la soupape d'admission. J'ai constaté que le vide agit en moins d'un cinq millième de seconde ce qui est plus que largement suffisant pour les moteurs les plus rapides. Il est probable que dans un temps aussi bref, il ne fait pas le détail en sélectionnant l'ordre d'évaporation des différents constituants.

Tout passe à l'état gazeux, par conséquent tout brûle. Il n'y a plus de décomposition à chaud : on obtient de l'énergie gratuite avec la partie de l'essence précédemment décomposée à chaud en polluants.

- Mais vous êtes allé encore plus loin ?

Habituellement le moment d'allumage est un compromis parce qu'on se trouve avoir une multitude d'allumage intempestifs, auto-allumages localisé alors qu'il faudrait pouvoir commander l'allumage électrique par bougie au moment le plus favorable.

Comme on n'est pas maître des auto-allumages, on choisit l'instant de moindre inconvénient pour la mise à feu. Cet inconvénient ne se produisant plus du fait de la stabilité du mélange sous compression : on obtient un rendement meilleur.

Plus simplement dit : au lieu que la mise à feu ressemble à des feux follets, l'inflammation du mélange part de la bougie et se propage harmonieusement ce qui a pour résultat que la pression est en tout point identique. On a enfin obtenu la détente adiabatique sous équi-préssion dont tous les manuels de Mécanique parlaient sans plus y croire.

- Combien de temps vous a-t-il fallu pour mettre au point votre dispositif ?

Environ 19 ans parce que n'ayant aucun moyen de mesure, j'ai du procédé par tâtonnements.

- Quelle était au départ votre intention ?

Je voulais éviter le gaspillage du carburant. Ayant conclu qu'il ne pouvait brûler, j'ai cherché à pallier ce défaut. Bien entendu la question de la pollution n'avait pas à l'époque une importance primordiale, on n'avait d'ailleurs rien pour la mesurer. J'avais cependant compris que la pollution serait d'autant moindre que la combustion serait plus parfaite. Je crois y être parvenu : 3 pour mille de CO au ralenti et une teneur tangente à zéro en régime le prouvent. Faire mieux ne semble pas possible.

- Quel est votre souhait aujourd'hui ?

Je voudrais que l'on reconnaisse :

- 1) Que le moteur propre existait officiellement depuis les essais faits par Renault en 1974.
- 2) Que c'est grâce à l'invention de l'évaporation par le vide que j'ai faite qu'ils étaient possibles
- 3) Que j'ai déjà dépassé les objectifs du Programme du 23 janvier 1990
- 4) Que la catalyse est inutile. Non seulement inutile mais néfaste. Elle augmente la consommation de plus de 20% et du volume de gaz carbonique de plus de 13%. C'est un non-sens, une tromperie, une escroquerie.
- 5) Que mon invention non seulement supprime la pollution sur tous les moteurs à essence actuellement en service mais permet de fabriquer des moteurs nouveaux à haut taux de compression plus puissants, plus sobres, plus durables, encore moins polluants. Il diminueront le volume de gaz carbonique d'environ 20%.
- 6) Qu'on a maintenu la pollution de la planète simplement pour de sordides questions d'argent. Et que ça suffit.

On n'empêchera pas la vérité de sortir du puits. Serait-il de pétrole...

Je cherche par ailleurs des collaborations pour développer mes brevets en Europe, Amérique et Asie.