

Système Pochon Pantone simplifié

- création et originalité du système -

En faisant la synthèse des travaux de Cham brin Jean, Victor Schauberg et Paul Pantone, j'ai construit et expérimenté avec succès le dit système (en abrégé : S.PPS) sur de nombreux véhicules à moteur thermique.

Description:

- a) La présente invention concerne un dispositif diminuant les rejets de CO₂ et CO des moteurs thermiques.
- b) L'invention permet d'adapter facilement à tout moteur un kit S.PPS.
Celui-ci construit à partir de 4 tubes acier: (créant le réacteur) et d'un réchauffeur d'eau à 30-40° ne modifie pas de façon importante les caractéristiques du moteur. La DRIDE n'a donc pas trouvé nécessaire d'analyser le système.
- c) Le rendement actuel des moteurs thermiques oscille entre 15 et 20 % suivant condition d'utilisation. Ceci s'explique parce que les constructeurs ne travaillent que sur l'injection ou la carburation. L'originalité de l'invention repose sur le fait qu'elle réussit à augmenter très simplement et très efficacement le taux d'oxygène du comburant/air. Ceci permet au carburant de brûler complètement comme dans un chalumeau à acétylène.
Le kit S.PPS. permet, en conditions optimales, de réduire de 90 % les rejets polluants et de doubler les rendements originaux des moteurs équipés.
- d) La nouveauté du système réside dans le fait qu'il est très facile d'exploitation et peu onéreux à installer; contrairement à tous système équivalent déjà existant, il n'est pas nécessaire d'inclure le dispositif dans le tube d'échappement des moteurs.
En effet, l'inventeur a découvert qu'il n'est pas utile d'avoir une température élevée dans le réacteur. Le réacteur est monté avant filtre à air après un réchauffeur (air-air) fixé en sortie de moteur (cf plans).
- e) La viabilité du système est prouvé par l'analyse de gaz des centres de contrôle technique qui mesure une augmentation très significative du taux d'oxygène en sortie réacteur ainsi qu'une diminution presque complète des rejets polluants.
- f) Lorsque le croisement et l'équilibre des flux d'air réchauffe (de 50 à 100° C) et d'air enrichi en vapeur d'eau (TO idéale 37° C) se stabilise, alors le S.PPS. produit sa plus grande efficacité. L'atome d'hydrogène, issu de la molécule eau précipitée, influencée par la mécanique des vortex au sein du réacteur (cf travaux de Victor Schauberg) est entraîné dans le tourbillon central (800 mis); application du principe: onde de profondeur, mécanique tourbillonnaire.
- g) Les atomes H⁺ non détonnants : soit se combinent avec les molécules eau non scindées, soit se combinent aux carbones résiduels dans la chambre d'explosion du moteur pour créer des hydrates de carbones qui brûleront aussi. Ceci explique pourquoi M. Vartz mesure un déficit d'atome de carbone dans le système Pantone au banc d'essai.
- h) L'utilisateur pour obtenir les meilleurs résultats doit:

- stabiliser le régime moteur (chaque accélération casse le phénomène des vortex internes)
- protéger le système des champs électromagnétiques pulsés produits par les générateurs électriques et les antennes pour téléphonie mobile (ces trains d'ondes pulsées perturbent la création du phénomène d'électricité statique) plus précisément-d'électricité de haut voltage.
- utiliser une eau de grande qualité de structure c'est-à-dire composée de nanoclusters d'H₂O. Celle-ci ou de source ou de pluie ne doit pas avoir été comprimée ni déstructurisée par un parcours en canalisations rectilignes ou une exposition aux champs électromagnétiques artificiels.

l
e

r
é
g
i
m
e

m
o
t
e
u
r

(
c
h
a
q
u
e

a
c
c
é
l
é
r
a
t
i
o
n

c
a
s
s
e

l
e

p
h
é
n
o