

VORLÄUFIGE PLÄNE FÜR DEN BETRIEB IHRES AUTOS MIT LEITUNGSWASSER

ES FUNKTIONIERT AUCH MIT IHREM
LKW / STRASSENFAHRZEUG / MOTORRAD / FLUGZEUG (ETC)

Wird es funktionieren?

Diese Pläne wurden an den Geist von Ma'at gesandt, anonym, von jemandem, der nicht möchte, dass sein oder ihr Name gedruckt wird (aus offensichtlichen Gründen). Wir haben sie von einem Experten überprüfen lassen, der glaubt, dass sie echt sind. Wir haben auch mit jemand anderem gesprochen, der ein ähnliches Gerät patentiert hat, und wir wissen aus persönlicher Erfahrung, dass die Technologie zuverlässig ist. Obwohl wir es nicht garantieren können, glauben wir, dass diese Pläne Sie in die Lage versetzen werden, ein Auto zu bauen, das mit Wasser läuft. Wenn Sie es austesten, machen Sie es allerdings so, wie der Schreiber es vorschlägt, und verwenden Sie ein altes Auto, das für Sie keinen Wertverlust darstellt, falls Sie es nicht zum Funktionieren bringen sollten. Und lassen Sie alles intakt, damit Sie jederzeit das Auto wieder auf Benzin umstellen können, falls es notwendig sein sollte.

Aber falls Sie es zum Funktionieren bringen, teilen Sie uns bitte Ihre Erfahrungen mit, damit wir diese unseren Lesern weiterleiten können. Sie könnten ein nationaler Held werden und helfen, unser Land und unsere Welt zu retten.

Wir wissen sicher, dass ein Automobil mit Wasser laufen kann. Das könnte ein interessantes Projekt für Leute mit mechanischem Geschick werden, mit dem großen Gewinn, nie wieder in Ihrem ganzen Leben Benzin kaufen zu müssen - und der Menschheit gleichzeitig zu helfen.

Die Notwendigkeit, das Abgas-System rostsicher zu machen

Es ist möglich, ein Hybrid von beiden, Benzin und Wasser herzustellen (dieses System wird zurzeit in Mexiko getestet), welches die Notwendigkeit ausschalten würde, den (Zylinder)Kopf zu öffnen und das Abgas-System zu entfernen. Nur ein Gedanke. Es braucht nur einen geringen Anteil von Benzin um das System trocken zu halten.

Der von der anonymen Person gesandte Text wurde zum Zwecke des besseren Lesens leicht redigiert. Nachfolgend sind seine/ihre Worte und Zeichnungen, die der Öffentlichkeit gegeben wurden - Geist von Ma'at LLC.

Einleitung

Es wird vorgeschlagen, mit einem Zweitauto zu beginnen, eines, das man nicht jeden Tag braucht, bis Sie die Technologie perfektioniert haben.

Do-it-yourself-Pläne erlauben es dem Einzelnen (das sind Sie und ich, die Menschen), Unterschiede zu machen. Das ist die einfachste und kostengünstigste Art und Weise, sein Auto umzubauen, um es mit (relativ) freier Energie laufen zu lassen.

Jetzt, mit der bestehenden Technologie, kann sich jeder erheben und aktiv werden durch Reduzierung der örtlichen Autoabgase, durch Eliminierung der Benzinausgaben, durch die Hilfe zur Wiederherstellung unserer Atmosphäre, damit wir leichter atmen können.

Wenn Sie diesen Plänen folgen, werden Sie von Ihrem kompletten vorhandenen System Gebrauch machen, mit Ausnahme des Treibstofftanks und des Katalysators.

Der Plan

Bauen und installieren Sie zu geringen Kosten eine alternative Methode, um ihr Fahrzeug (Verbrennungsmotor) mit Leitungswasser - unter Verwendung von Komponenten aus dem Regal - zu betreiben.

Das ist schlicht eine effiziente Art, einfaches Leitungswasser in Wasserstoff (gaseous hydrogen) und Sauerstoff umzuwandeln und dann diese Dämpfe im Motor zu verbrennen, anstatt Benzin.

Dieses „Minisystem“ ist leicht von Ihrer vorhandenen Batterie und dem elektrischen System aus zu betreiben und kann mit einfachen Zubehörteilen aus dem Regal in Ihren Vergaser gesteckt werden.

Sie werden einen Plastikwassertank, einen Regelstromkreis, eine Reaktionskammer (reaction chamber), eine Hochdruck-Vergaser/Benzineinspritz-Einrichtung, und 3 Messfühler (gauges) installieren und dann in Ihren bestehenden Vergaser bzw. in Ihr bestehendes Benzineinspritzsystem einbauen.

Die Einfachheit besteht darin ein „Abruf“-System zu haben, das kein übertriebenes Lager benötigt. Sie drücken das Gaspedal oder nehmen Gas weg und erzeugen elektrisch mehr Dampf zum sofortigen Verbrauch, je nach Bedarf: niedrige oder hohe Flussrate wie benötigt, von geringer zu voller Kraft. Die einzig wahre Änderung ist, dass Sie Leitungswasser als Treibstoff verwenden, anstatt des traditionellen auf Petroleum basierenden Brennstoffs.

Wenn Sie die Wahl hätten, welchen Weg würden Sie wählen?

FAQs - Häufig Gestellte Fragen

Frage: Funktioniert es tatsächlich?

Antwort: Ja: das ist eine gut-etablierte Technologie, basierend auf rostfreiem Stahl. Aber beachten Sie genau die Instruktionen und verwenden Sie die passenden mechanischen und elektrischen Zusammenbautechniken, da dieser Plan die besten Qualitäten der verschiedenen Techniken einschließt.

Frage: Wie qualifiziert es sich als „freie Energie“?

Antwort: Wenn Sie jemanden für das Wasser bezahlen, das Sie brauchen, dann ist es nicht strikt frei. Aber die Alternative ist, weiter in teures Benzin zu investieren, und das Resultat ist die Verschmutzung mit Kohlenwasserstoff.

Frage: Ist es sicher?

Antwort: Technisch ist es sicherer als der Betrieb mit fossilen Brennstoffen, denn Sie ersticken nicht länger an Ihren eigenen Emissionen (gesundheitlich). Im allgemeinen ist es praktisch genauso sicher wie Ihre jetzige Benzinversorgung. Sie werden ein paar wenige Sicherheitseinrichtungen - unter Verwendung gängiger Automobilstandards - installieren.

Frage: Was für eine Leistung kann ich erwarten?

Antwort: Wenn Sie alles richtig eingestellt haben, wird Ihr modifiziertes „Nur-Dampf-Treibstoff-System“ kühler laufen und mit einem etwas höheren Kraftpegel. Die Kilometerleistung die Sie erwarten können, rangiert von 50-300 mpg (= Meilen pro Gallone Wasser), abhängig von Ihren Adjustierfertigkeiten.

Frage: Kann ich diese Modifizierungen selbst vornehmen?

Antwort: Wieso nicht? Wenn Sie keinerlei mechanische Fertigkeiten haben, und Sie kennen jemanden mit grundlegenden mechanischen und/oder elektrischen Fertigkeiten, können Sie einiges von der Konstruktion delegieren. Wenn Sie einen „Einspritz-Motor“ haben, sollten Sie Ihren Mechaniker fragen. (Da wird dann ein Adapter in das Einspritz-System eingebaut werden müssen, genauso wie Sie es machen würden, wenn Sie Propan, Wasserstoff oder Erdgas verwenden wollten).

Frage: Welchen Einfluß wird mein Fahrzeug auf die Umwelt haben?

Antwort: Es wird H^2O -Dampf (Wasserdampf) und unverbrannter O^2 (Sauerstoff) erzeugt. Dadurch wird die Umwelt sogar gereinigt, anstatt dass krankmachende Gifte ausgestoßen werden. Zusätzlich helfen Sie, die Atmosphäre mit Sauerstoff zu schützen. Aller überschüssiger Dunst, der durch den Vorgang erzeugt wird, wird entweder Dampf oder Sauerstoff. Sie können auch damit rechnen, dass Sie mehr als nur beiläufiges Interesse durch Ihre Umgebung ernten werden.

Frage: Ist das nicht wirklich eine Dampfmaschine?

Antwort: Nein. Wirklich. Überdurchschnittlich hohe Temperaturen und Druck werden nicht benötigt. Das ist faktisch eine interne Verbrennungsmaschine (verbrennt Orthowasserstoff) mit Dampf als Rückstand im Abgassystem.

Es gibt einige wenige Dinge, die Sie über Benzin wissen sollten:

Benzin als Treibstoff ist nicht notwendig; es ist eine Wahlmöglichkeit.

Benzin contra Wasser

Es gibt viel an thermochemischer Energie in Benzin, aber da ist noch mehr Energie in Wasser. Das DOE (Department of Energy - Energiebehörde) gab ca. 40% an, das bedeutet, dass es wahrscheinlich viel mehr als das ist.

Den meisten Leuten ist nicht bewusst, dass „interne Verbrennung“ definiert ist als „ein Wärme-Dampf-Prozess“. Das meiste Benzin in einem Standardverbrennungsmotor wird tatsächlich verbraucht (gekocht und schließlich aufgegliedert) im Katalysator, nachdem der Treibstoff nicht ganz im Motor verbrannt wurde (not-so-burnt). Es ist traurig, aber das heißt, dass das meiste des Treibstoffs den wir in dieser Art und Weise verbrauchen, nur dazu verwendet wird, den Verbrennungsprozess herunter zu kühlen, das ist eine umweltverschmutzende und ineffiziente Methode.

Wie es funktioniert

Außerordentlich einfach. Soviel Wasser wie nötig ist, um den Flüssigkeitstand zu ergänzen und aufrechtzuerhalten, wird in die Kammer gepumpt. Die Elektroden werden mit einem elektrischen Impuls von 0,5-5A ins Vibrieren gebracht, welcher $2(H^2O) \Rightarrow 2H^2 + O^2$ aufgliedert. Wenn der Druck, sagen wir, 30-60 psi erreicht, drehen Sie den Schlüssel und fahren. Sie treten auf das Pedal, senden mehr Energie zu den Elektroden und damit mehr Dampf zu den Zylindern: d.h. Treibstoffdampf bei Bedarf.

Sie setzen die Leerlauf-Flussrate, um in die leistungsfähige Kraftlieferung zu kommen - und los geht's.

Im Großen und Ganzen kommt die freie Energie aus dem Leitungswasser in einem offenen System. Da ist ausreichend latente Energie im Wasser, um den Motor und in Folge den Wechselstromgenerator zu betreiben, und was auch immer an vorhandenem riemenbetriebenen Zubehör da ist. Und der Wechselstromgenerator ist leistungsstark genug, die verschiedenen elektrischen Ladungen (10-20 amps) am Laufen zu halten, inklusive den zusätzlichen Niedrigstromkreis, um diese Dampfreaktion zu betreiben. Keine Extra-Batterien werden gebraucht.

DIE KONSTRUKTION SCHRITT FÜR SCHRITT (bitte beziehen Sie sich auf die Diagramme am Ende dieser Dokumentation)

ÜBERBLICK - Hier ist die vorgeschlagene Schrittabfolge:

1. Installieren Sie den Zylinderkopftemperatur- (oder Abgastemperatur-) Messfühler und messen Sie zum Vergleich Ihren derzeitigen Betriebstemperaturbereich (Benzin).
2. Bauen und testen Sie den Regler (controller) um den korrekten Impulsausstoß zu verifizieren.
3. Bauen Sie die Reaktionskammer (reaction chamber) und testen Sie diese mit dem Regler (d.h. Druck aus).
4. Installieren Sie den Tank, den Regler, die Kammer und das Druckzubehör
5. Lassen Sie den Motor laufen und adjustieren Sie den Regelkreislauf wie nötig, um die beste Leistung zu erhalten.
6. Installieren Sie die rostfreien Ventile und schauen Sie, dass die Kolben/Zylinder mit Keramik umhüllt sind.
7. Überziehen Sie das Abgas-System mit Keramik, ohne den Katalysator (oder lassen Sie es rausrosten und ersetzen dann das ganze Zeugs [dang thang] durch rostfreie Stahlrohrteile).

SIE WERDEN BRAUCHEN

Plastikwassertank mit Pumpe und Flüssigkeitsstandanzeige (Sensor)

Regelstromkreis, Verdrahtung, Verbindungen und Epoxy

Reaktionskammer mit Elektroden und Zubehör

3/8" rostfreier Stahl Flex-Rohre, Zubehör und Klemmen

Vergaser/Einspritzpumpe Dampfdruck Einbauset - Druck, Zylinderkopftemp.- (oder Abgastemp.-) & Messfühler

Ventile aus rostfreiem Stahl

Kupfermaschendrahtgeflecht (copper mesh junction)

Keramische Oberflächenbehandlung für Zylinder und Kolben

Keramisch behandelte Abgaskombination oder Abgassystem aus rostfreiem Stahl

BASIS WERKZEUG

Bohrer, Schraubenzieher und Zangen

Lochschneider

Kontaktverbindung (wire-wrap), LötKolben und Karabinerhaken

DVM (= digitales Voltmeter?) und Oszilloskop

REAKTIONSKAMMER

Konstruieren Sie diese, wie im Diagramm gezeigt. Verwenden Sie ein Stück 4" PVC-Abflussrohr mit einem Schraubgewindeverschluss auf der einen Seite und einem Standardendverschluss auf der anderen Seite. Stellen Sie sicher, dass die PVC-Komponenten für alles Zubehör gut abgedichtet sind. Kontrollieren Sie den Wasserstand in der Kammer so, dass die Rohrelektroden gut untergetaucht sind; lassen Sie aber etwas lichte Höhe, damit sich der Wasserstoff/Sauerstoff Dampfdruck aufbauen kann. Verwenden Sie in der Kammer rostfreien Stahldraht oder einen anderen schützenden Überzug; verwenden Sie außerhalb Isolierdraht. Stellen Sie sicher, dass das Epoxy perfekt dichtet oder legen Sie einen Wulst von wasserfestem Silikon hinein, der dem Druck Stand hält.

Möglicherweise benötigt das Schraubengewinde eine weiche Silikonabdichtung, oder eine Dichtung; der Zweck ist, den Druck aufrechtzuerhalten und eine periodische Überprüfung der Elektroden zu erlauben. Keine Lecks, keine Probleme. Stellen Sie sicher, dass Sie einen symmetrischen Spalt von 1-5 mm zwischen den 2 rostfreien Stahlrohren haben. Die Referenzliteratur schlägt vor, dass je näher zu 1 mm Sie kommen, je besser. Sie werden sicherlich Ihren Niveau-Sensor in der Kammer testen wollen, bevor Sie den Verschluss mit Epoxy abdichten.

Machen Sie die Lötverbindungen bei den Draht/Elektroden gut, glatt und solid; dann tragen Sie eine wasserfeste Schicht auf, z.B. das Epoxy, das Sie verwenden, um die Rohre mit dem Schraubverschluss zu verbinden. Dieses Epoxy muss wasserfest und in der Lage sein, Metall und Plastik unter Druck zusammenzuhalten. Sie werden sicherlich Ihren Niveau-Sensor in der Kammer testen wollen, bevor Sie den Verschluss mit Epoxy abdichten.

REGELSTROMKREIS (control circuit)

Das Diagramm zeigt einen einfachen Stromkreis, mit diesem Mini-System kontrollieren und steuern Sie. Sie werden ein „rechteckiges Pulssignal“ (square-pulse signal) erzeugen, der die Elektroden steuert wie eine Stimmgabel; was Sie durch ein Oszilloskop beobachten können. Die Prämisse, die durch die Literatur gegeben wurde, ist: je schneller Sie die Straße befahren wollen, um so „fetter“ müssen Sie die Pulssignale in die Reaktionskammer gehen lassen. Der Pflichtzyklus wird etwa zwischen 10% (FREI) und 90% (MARKE) (AN/AUS) am Drosselventil liegen.

Es ist nichts Geheiligtens daran, wie die Wellenform des Pulses generiert wird; es gibt viele Arten, Pulse zu erzeugen, und die beiliegenden Diagramme zeigen ein paar davon. Das Diagramm zeigt die NE555-Stromkreis-Annäherung aus dem Referenzpatent. Der Ausgangsschalt-Transistor muss für 1-5 amps @ 12 VDC (in Sättigung) bemessen sein.

Gehen Sie mit diesem Plan zu Ihrer freundlichen Nachbarschaft, zu einem Technofreak oder einem Mechaniker, holen Sie sich alle Schaltelemente aus Ihrem örtlichen

Elektronikfachgeschäft, (wie z.B. RadioShack oder Circuits-R-Us (USA) sowie Schaltbord, IC-Fassungen und alle weiteren Bauteile.

Digikey (USA) hat eine bessere Auswahl, Service und Kenntnisse und zudem kein Auftragsminimum. Stellen Sie sicher, ein Schaltbord mit einer eingebauten Masseverbindung (ground plane) zu verwenden, das auch Platz für den Einbau von 2 oder 3 Messfühlern (gauges) bietet. Der Einbau der Reaktionskammer in den Motorraum (engine compartment) wird den Betrieb einer Stichleitung (stub) zu Ihrem Druckmessfühler (pressure gauge) benötigen, damit Sie es beobachten können.

Sie können leicht 30 Mess-Draht-Geflecht-Verbindungen (gauge wire-wrap connections) zwischen den Fassungsbolzen (socket pins) machen und einzelne Komponenten, die Drahtführungen (wire leads) haben, durchlöchern. Stellen Sie sicher, von allen Bauteilen (ICs) die Sie verwenden, Datenblätter zu bekommen. Mehr Details, welche die am besten verwendeten Schaltungen sind, werden abhängig vom Test des Prototyps bekannt gegeben. Sie werden sicherlich Ihren Niveau-Sensor in der Kammer testen wollen, bevor Sie den Verschluss mit Epoxy abdichten.

Drossel-Kontrolle (Throttle control)

Falls Sie einen Drossel-Positions-Sensor haben, sollten Sie in der Lage sein, Zugang zum Signal vom Sensor selbst ODER von der Computer-Verbindung zu bekommen. Dieses Signal ist Einlass zur Schaltung (circuit) als erste Kontrolle (primary control) (d.h. Drossellevel = Pulsbreite = Dampftrate).

Falls Sie kein solches Signal verfügbar haben, werden Sie ein Drehpotentiometer (Rotary pot) (variabler Widerstand) zum Benzinverbindungssystem montieren müssen (d.h. verbunden mit etwas am Gaspedal oder Drosselkabel, das zum Vergaser oder zur Einspritzpumpe führt). Wenn Sie die Anlage zum Vergaser/Einspritzpumpe machen, stellen Sie sicher, ein Potentiometer zu verwenden, das die Motortemperaturzyklen verträgt. Verwenden Sie kein billiges Potentiometer; holen Sie sich eines mit langer Lebensdauer und eines, das mechanischen Verschleiß aushält; montieren Sie es sicher an etwas Starkes und Standfestes, an etwas, das nicht gleich auseinander fällt, wenn Sie aufs Gas treten.

Kontrollbereich. Der ganze DrosselBEREICH (gering-max) MUSS die Dampftrate, d.h. die Pulsbreite (Pflicht) kontrollieren. Die Widerstandswerte am Drosselsignal müssen es der Drosselsignal-Spannung (throttle signal voltage) erlauben, zwischen 1 und 4 Volt zu variieren, um die DAMPFRATE zu steuern. Sie werden diese Spannungsschwankung benutzen, um einen 10% AN „Rechteck“-Impuls zu generieren. Das Patent deutet die Verwendung eines „resonanten“ Impulses zwischen 10-250 KHz Frequenzbereich an; aber es ist nicht explizit angegeben.

In dieser Schaltung (circuit) können Sie so ziemlich jede Frequenz einstellen, welche auch immer die effizienteste Dampfumwandlung ergibt. Sie müssen in die Datenblätter (specs)

für jede IC, die sie verwenden, gehen, um sicherzustellen, dass Sie die richtigen Stifte (pins) mit den richtigen Drähten verbinden, um die Frequenz und die Pulsbreite (pulse width) zu kontrollieren. Sie sollten IC-Sockel verwenden, um verschiedene einzelne Komponenten auszuprobieren. Behalten Sie diejenigen, die mit den Datenblättern im Stromkreis (circuit) kompatibel sind, und vollenden Sie die Arbeit.

Sie kurbeln das Drosselsignal an und geben mehr elektrische Energie (fettere Pulse) in die Elektroden; prüfen Sie, dass Sie 10% Mindestwert auf der Skala (duty on the scope) (2 - 100 U/Sek auf der horizontalen Zeitbasis)) bekommen können. Ihr durchschnittlicher DVM wird die 90%-10% DC Spannung über den Ausgangstransistor (Vce oder Vds) oder Leistung zur Masseverbindung (output to ground) zeigen. Verbinden Sie das DVM in den Versorgungsstromkreis (supply current) und messen Sie 0,5 - 5 amps, ohne die DVM-Sicherung durchzubrennen. Nun kontrollieren Sie, dass alles so ist, wie Sie es wollten.

Kontrollieren Sie Ihre Drahtverbindungen und verwenden Sie dazu Ihren DVM als beständigen Anzeiger. Überprüfen Sie Ihre Verdrahtung 1 gleichzeitig, und zeichnen Sie Ihr endgültiges Schema mit einer gelben Linie an, während Sie weitermachen. Am besten können Sie für alles, was Sie „setzen und vergessen wollen“, eine Printplatte (board-mount miniature POTs) verwenden. Die LEDs sind dazu da, Ihnen eine schnelle visuelle Überprüfung von normal contra abnormalem Betrieb Ihrer neuen Kreation zu geben. Sie werden sicherlich Ihren Niveau-Sensor in der Kammer testen wollen, bevor Sie den Verschluss mit Epoxy abdichten.

VERBINDUNG VERGASER/TREIBSTOFF- EINSPRITZPUMPE

Das Diagramm zeigt auch, dass Einbauteile (fittings) für Vergaser/Einspritzpumpe benötigt werden. Es gibt fertige Einbau-Sätze (so wie z.B. von Impco) um den Druckeinbau (pressure fittings) zum Vergaser oder zur Treibstoff-Einspritzpumpe - je nachdem welches System Sie verwendenden - zu machen. Notwendigerweise werden Sie die eingebauten Öffnungen abdichten und einen Ein-Weg-Lufteinlass machen.

Das Kupfernetz (copper mesh) bildet die Rückstoß-Sicherung für die Reaktionskammer (reaction chamber). Stellen Sie sicher, dass alle Dampf/Rohrleitungs-Verbindungen luftdicht sind und den vollen Druck aushalten, ohne zu lecken. Ihr neues „System“ gilt dann als erfolgreich und korrekt installiert, wenn Sie den vollen Leistungsumfang bei niedriger Temperatur und Minimum-Dampffluß erzielen, ohne das Sicherheitsdruckventil in die Luft zu jagen.

ZYLINDERKOPFTEMPERATUR (oder ABGASTEMPÉRATUR)

Überwachen Sie die Motortemperatur (engine temp) mit der Zylinderkopftemperatur (CHT - cylinder head temp) oder der Abgastemperatur (EGT = exhaust gas temp) anstatt mit Ihrer ursprünglichen Motortemperaturanzeige (falls vorhanden). Ihr bestehender Messfühler (gauge) ist zu langsam für diese Anwendung und wird Sie vor Überhitzung nicht

warnen können, erst nachdem etwas verbrannt ist. Stellen Sie sicher dass Ihre Maschine/Motor (engine) nicht heißer läuft als im Benzinbetrieb. VDO erzeugt einen Zylinderkopftemperaturmessfühler mit einem Platinsensor, der unter Ihre Zündkerze gegenüber (against) Ihren Zylinderkopf passt (stellen Sie sicher, dass er wirklich sauber ist, bevor Sie Ihre Zündkerze wieder einsetzen, denn das ist auch elektrische Masse).

MOTOR/ABGAS BEHANDLUNG

Lassen Sie die Ventile durch solche aus rostfreiem Stahl ersetzen, und lassen Sie die Kolben/Zylinder SO SCHNELL ALS MÖGLICH keramisch behandeln, nachdem Sie den Umbau erfolgreich abgeschlossen und Ihre neue Kreation laufen haben. Verzögern Sie dies nicht, denn diese Teile werden rosten, entweder durch den Gebrauch oder durch Nachlässigkeit. Sie können den Maximalnutzen aus Ihrem jetzigen Abgassystem holen, wenn Sie es mit Ihrer neuen Kreation nutzen, bis es durchgerostet ist. Dann lassen Sie Ihren Mechaniker oder Ihren Schweißerfreund ein Abgasrohr aus rostfreiem Stahl einbauen (kein Katalysator ist notwendig). Aber es könnte leichter und billiger sein, wenn Sie Ihr bestehendes Abgassystem zur keramischen Behandlung senden und es dann einfach an die Auspuffhalterungen (exhaust ports) wieder anhängen.

ALLGEMEINES

1. Entfernen Sie oder werfen Sie keinen der alten Benzinaufbaukomponenten weg, z.B. Tank, Vergaser/Einspritzpumpe, Katalysator, wenn nicht notwendig. Besser Sie lassen sich einen leichten Weg offen um wieder zu dem zurückzukehren, was wenigstens funktioniert, im Falle das Falles. Einige Leute lassen Ihren Benzinaufbau komplett intakt und wechseln nach eigenem Willen hin und her, um einen Rückstieg zu haben.
2. Setzen Sie Ihren Drosselkreis (throttle circuit) so, dass Sie einen Minimum Dampffluss bei niedriger Leistung und einen Maximum Dampffluss bei voller Leistung haben, ohne dabei das Überdruckventil in die Luft zu jagen. In dieser Weise kontrollieren Sie durch die Stärke des Impulses (d.h. „Fettigkeit“ bei der Optimum Impulsfrequenz) Ihre Mischung.
3. Falls Sie nicht genug Leistung bekommen (bei jeglicher Drosseleinstellung) heißt das, dass Sie (1) die Impulsfrequenz ändern, (2) den Abstand zwischen den Elektroden ändern, (3) die Größe (größer) der Elektroden ändern, oder (4) eine höhere Ausstoß-Impuls-Spannung (output pulse voltage) (letztes Mittel) erzeugen müssen. Verwenden Sie immer einen Ausstoß-Transistor, so wie ein MOSFET, der für die Spannung eingestellt ist und üblich notwendig ist, um diese Arbeit zu machen. Möglicherweise müssen Sie damit etwas herumspielen. Ist das nicht genau das, wo der Spaß liegt?

4. Falls Sie irgendein Motorklopfgeräusch (engine knock) oder laute Verbrennung bekommen (kann durch Adjustierung des Zeitablaufs nicht kompensiert werden), dann heißt das, dass es nötig ist, dass Sie eine zusätzliche Spule (coil) in die Kammer installieren und die Spule mit einem zusätzlichen Impulssignal antreiben (ca. 19 Hz auf der 0,1 Sek. Zeitbasis (siehe Diagramm)). Hier werden Sie die Brennrate verlangsamen, gerade genug sodass die Dämpfe aus dem Arbeitshub (power stroke) des Kolben durchbrennen. Versichern Sie sich, ein Potentiometer mit einzuschließen, um die korrekte Stärke des 2. Impulssignals in der Spule (coil) einzustellen. Das ist eine Spule aus rostfreiem Stahl mit ca. 1500 Windungen (dünner Draht), die Sie wie einen Donut (Kreisring) um das Mittelrohr (center pipe) direkt über dem kreisförmigen 1-5 mm Spalt arrangieren können (aber KEINE der beiden Elektroden berühren). Es sollte bei keiner Gas/Drossel-Einstellung (power/throttle setting) ein Klopfen erfolgen; nur reibungslose Kraft, aber auch kein überschüssiger Wasserstoff-Überrest aus der Verbrennung.
5. Bauen Sie den/die Kanister so groß sie können ohne Kompromisse Ihrer Fähigkeiten, diese angenehm nahe dem Armaturenbrett (dash panel) oder dem Motorraum (engine compartment) - je nachdem - zu montieren. In dieser Weise können Sie die Elektroden, wenn nötig, ohne unzulässige Mühen immer größer machen. Bedenken Sie, dass alles im Motorraum in kugelsicherer Schwingung (bullet-proof vibration) und temperaturtoleranter Art eingebaut sein sollte.
6. Falls Sie ein Loch für Verdrahtung oder Installation durch Metall bohren müssen, vergewissern Sie sich auch, dass Sie ein **grommet** installieren als Schutz gegen Warmreiben. Beobachten Sie immer den Kammerdruckbereich von WENIG (15-25 psi) bis VOLLE KRAFT (30-60 psi). Stellen Sie Ihr Sicherheitsdruckentlastungsventil auf 75 psi und stellen Sie sicher, dass es für viel höher bemessen ist.
7. Schalten Sie den Stromschalter (power switch) AUS und ziehen Sie ihn rüber, falls irgendeine Fehlfunktion im System auftritt. Ihr Motor wird am längsten halten, wenn er immer noch volle Kraft zu einer etwas Minimum-Temperatur entwickelt, die Sie - so sind wir sicher - finden können, durch Zurücktrimmen des Hauptdampfflusses (Royal Vapor Flow) und/oder indem Sie Gebrauch von der Wasser-Dampf-Kühltechnik (siehe Diagramm) machen. Halten Sie gute Verbrauchs-Leistungslisten und periodische Instandsetzung/Inspektion. Halten Sie es sauber; sparen Sie etwas Geld; reinigen Sie die Luft; heilen Sie den Planeten; glücklicher Motorsport; erzählen Sie einem Freund; genießen Sie Ihre Freiheit und Selbst-Antriebskraft.
8. Es fehlt an dokumentiertem Material, um dieses Dampfsystem für eine Einspritzpumpe zu perfektionieren. Da wird es einige Details geben, die Sie selbst entdecken, wenn Sie an Ihrem Prototyp arbeiten. Zum Beispiel könnten Sie

möglicherweise darin beschränkt sein, das Wasserstoff/Sauerstoff-Gemisch ohne jeglichen Wasserdampf einzuspritzen, da dadurch die Einspritzpumpe verrosten könnte. Falls die Motortemperatur und die Zylinderkopftemperatur ein Problem sind, dann werden Sie Ihren Plan überdenken wollen, z.B. Keramikbeschichtung der Einspritzpumpe. Da ist immer: „Ersetze das Treibstoff-Einspritzsystem durch einen Vergaser.“

9. Falls Sie das Wasserdampf-System installieren (für niedrigere Betriebstemperatur/Belastung), dann werden Sie die Mischung (Dampf/Luft) für Minimum-Dampfflussrate trimmen wollen, um jede gegebene Drosselposition (gering - max) erreichen zu können. Stellen Sie sicher, dass Sie einen Minimumfluss für GERING und einen bescheiden genügenden Fluss für MAX bekommen, das erledigt für Sie die Kühlarbeit, ohne die Verbrennung abzutöten.
10. Falls Sie keine Rohrkombinationen aus rostfreiem Stahl finden sollten, aus denen sich der 1-5 mm Spalt ergibt, können Sie immer auf alternierende Platten von +/- Elektroden zurückgreifen.
11. Sollten Sie Sorgen bezüglich Gefrieren des Wassers in Ihrem System haben, können Sie (a) etwas 98% Isopropylalkohol zufügen und die Pulsfrequenz wieder entsprechend adjustieren.; oder (b) einige elektrische Heizspulen installieren.
12. Machen Sie nie und für NIEMANDEN Kompromisse, was Ihre Träume, Ihre Freiheit, Ihre Unabhängigkeit und Ihre Wahrheit betrifft.

REFERENZEN

Stephen Chambers „ Apparate zur Erzeugung von Orthohydrogen und/oder Parahydrogen“ US Patent 6126794, uspto.gov

Stanley Meyer „ Verfahren für die Produktion von Treibstoffgas“ US Patent 4936961, uspto.gov

Creative Science & Research: „Treibstoff aus Wasser“, fuelless.com

Carl Cella „Ein Wasser-betriebenes Auto“ Nexus Magazin Okt.-Nov. 1996

Peter Lindemann: „Wo in der Welt ist all die freie Energie“ free-energy.cc <http://www.free-energy.cc/>

George Wiseman: „Der Benzin-Sparer und HyCo Serie“ eagle-research.com, <http://www.eagle-research.com/>

C. Michael Holler: „Der Dromedar-Newsletter“ und „SuperCarb Techniken“

Stephen Chambers: „Prototype Dampftreibstoff-System“ xogen.com <http://www.xogen.com/>

ALLGEMEINES RECHT COPYRIGHT #285714: Alle Rechte des Gebrauchs und der Vervielfältigung dieser Pläne sind hiermit für die Menschheit reserviert, in ihren Bemühungen die Umwelt wieder herzustellen und zu heilen. Trauen Sie sich Ihre Einzigartigkeit und Ihre Umweltschutz-Ideen auszudrücken. Diese Technologie ist eine Übung in verantwortungsvoller Selbst-Bestimmtheit.

DISCLAIMER: Der Geist von Ma'at LLC und der Geist von Ma'at ezine und der Autor dieses Dokumentes übernehmen keine Haftung für den Gebrauch oder Missbrauch dieser Informationen, welche zum Zwecke von Erziehung, Ökologie, Gesundheit, Wohlbefinden, Unabhängigkeit, Freiheit und Streben nach Glück offiziell zugänglich und kostenfrei zur Verfügung gestellt wurden.

Übersetzung: Heidi Setznagel 2005