

CARBURANTE DA "ACQUA CHE BRUCIA"
da The Freedom Reclamation Project
tramite KeelyNet, gennaio 2002

Declino di responsabilità da parte di KeelyNet:
Non abbiamo indicazioni che questi piani, una volta realizzati, funzionino o funzioneranno come dichiarato; pertanto, se decidete di provarli, usate il buonsenso e iniziate con qualcosa di piccolo, come un motore di rasaerba. Siete pregati di segnalare qualunque successo doveste riscontrare a KeelyNet presso <http://www.keelynet.com>

Piani preliminari

Questi piani costruttivi si possono utilizzare per far funzionare la propria auto, furgone, camper, motocicletta, aeroplano, etc. con normale acqua di rubinetto. Si farà uso dell'intero sistema esistente, eccetto il serbatoio della benzina e la marmitta catalitica.

Questo 'mini-sistema' funziona tranquillamente col sistema elettrico e la batteria del vostro veicolo, e si innesta nel carburatore con normali adattatori in commercio.

Dovrete installare un serbatoio in plastica per l'acqua, un circuito di controllo, una camera di reazione, un raccordo ad alta pressione per il carburatore/sistema ad iniezione e tre manometri (vedere figura 1), da collegarsi poi al carburatore/iniettore della vostra auto.

La semplicità deriva dal fatto che si tratta di un sistema 'a richiesta', che non necessita di complicati sistemi idraulici o di immagazzinamento. Si spinge il pedale dell'acceleratore o la manetta del gas e si crea elettricamente maggior vapore da consumare immediatamente secondo necessità: una quantità di flusso da bassa ad alta come richiesto, dal regime minimo alla massima potenza.

Le domande più frequenti

D: Funziona veramente?

R: Sì; questa è una tecnologia ben conosciuta che risale ai tempi dell'acciaio inossidabile. Ma assicuratevi di seguire queste istruzioni utilizzando le appropriate tecniche di assemblaggio elettrico e meccanico, poiché essa include le migliori qualità di svariate tecniche.

D: Si può definire un sistema 'free energy'?

R: Se pagate qualcuno per l'acqua che usate, allora non sarà proprio 'gratis' (in originale 'free', ndt).

D: È sicuro?

R: Tecnicamente, è più sicuro del funzionamento tramite combustibili fossili perché non ci si asfissia più a causa delle proprie emissioni (salutare), ma in generale è sicuro praticamente quanto il vostro attuale impianto a benzina. Dovrete soltanto installare pochi, semplici dispositivi di sicurezza, utilizzando gli attuali standard automobilistici.

D: Che tipo di prestazioni posso attendermi?

R: Correttamente regolato, il vostro sistema a benzina modificato per funzionare soltanto coi vapori (di idrogeno, ndt) funzionerà a temperature più basse, e con livelli di potenza lievemente più elevati. Le percorrenze che ci si possono aspettare con questo schema variano da 50 a 300 miglia per gallone (un gallone=3,78 litri; un miglio=1.609 metri; ndt), a seconda delle proprie capacità di regolazione.

D: Posso effettuare da me la modifica?

R: Perché no! Se conoscete qualcuno con sufficiente esperienza meccanica e/o elettrica, potete farvi aiutare nella costruzione. Se state usando un motore ad iniezione, potreste aver bisogno dei consigli di un meccanico.

D: Quale sarà l'impatto ambientale del mio veicolo?

R: Produrrà vapore acqueo e ossigeno incombusto, pertanto contribuirà a pulire l'ambiente invece di inquinarlo con nauseanti tossine. Per di più, sarà di aiuto nel ripristinare la quantità in diminuzione dell'ossigeno atmosferico. Qualunque vapore in eccesso nella reazione diventa vapore acqueo oppure ossigeno. C'è inoltre da attendersi un certo interesse da chi vi sta attorno.

D: Si tratta effettivamente di un motore a vapore?

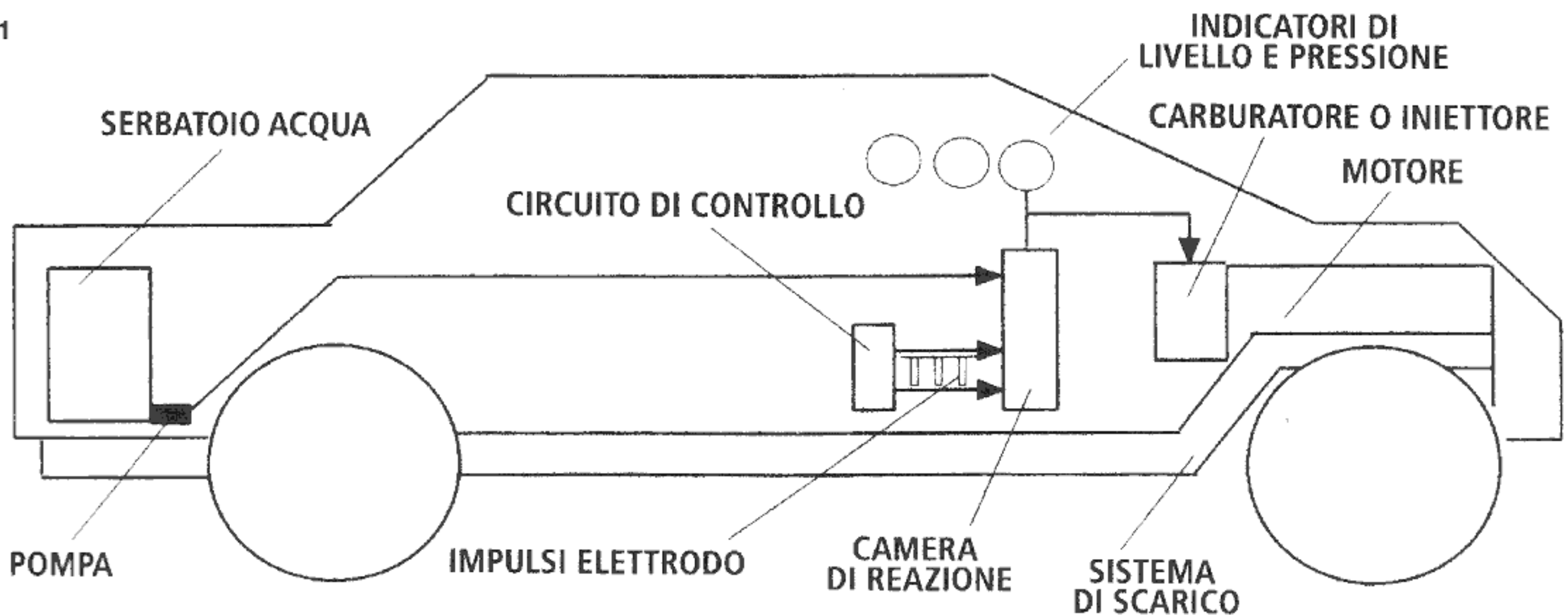
R: No davvero. Non si utilizzano temperature e pressioni eccessivamente elevate. Questo è decisamente un motore a combustione interna (che brucia ortoidrogeno) il quale produce vapore acqueo residuo come sottoprodotto nello scarico. Notare che la benzina come combustibile è opzionale.

Note importanti sulla benzina

1. Origine: Nel 19mo secolo, la porzione gasolina del processo di raffinazione venne inizialmente considerata un prodotto di 'scarto' nell'estrazione del petrolio grezzo purificato. In seguito, si scoprì che poteva essere venduta come combustibile, invece di ributtarla nel pozzo, com'era tradizione fare.

2. Tasso di consumo: Il consumo di benzina per ogni automobile prodotta in massa è stato attentamente 'determinato' in funzione del mercato. Come indicazione, osservate solo quanto velocemente e analogamente ritoccano i loro prezzi tutte le diverse stazioni di servizio. Persino le recenti auto ibride, che usano motori elettrici, consumano ancora una predeterminata quantità di benzina, e i loro prezzi di listino sono proibitivi.

Figura 1



3. Efficienza: Nella benzina vi è una gran quantità di energia termochimica, ma nell'acqua ce n'è ancora di più. Il Dipartimento dell'Energia statunitense ha parlato di circa il 40%, quindi probabilmente è molto maggiore.

Molta gente non sa che la *combustione interna* viene definita come un *processo termo-vapore*, in quanto 'senza liquidi nella reazione'; e che molta della benzina nel convenzionale motore a combustione interna viene in effetti *consumata* (cotta e infine scomposta) *nel convertitore catalitico*, il che avviene dopo che il carburante non è stato totalmente combusto nel motore. Purtroppo, ciò significa che gran parte del carburante che usiamo in questo modo viene utilizzato solo per raffreddare il processo di combustione, quando invece potremmo usare sistemi più puliti ed efficienti a questo scopo.

4. Additivi: Purtroppo, inoltre, ci viene raccontato dalle 'autorità' che alcuni dei numerosi additivi nella benzina vengono aggiunti per aumentare le prestazioni; ma a causa della sua attuale struttura molecolare eccessivamente complessa, la *vera funzione incorporata nella formula della benzina* è rallentare la combustione in modo che solo una parte venga effettivamente consumata nel cilindro, e il residuo liquido vada nella marmitta catalitica.

Come ulteriore insulto, gli additivi sono anche presenti per intasare e impedire l'uso di carburatori del tipo Pogue, progettati per fornire percorrenze di 200-300 miglia per gallone (circa 80-130 Km/litro, ndt).

Come funziona il sistema a vapori

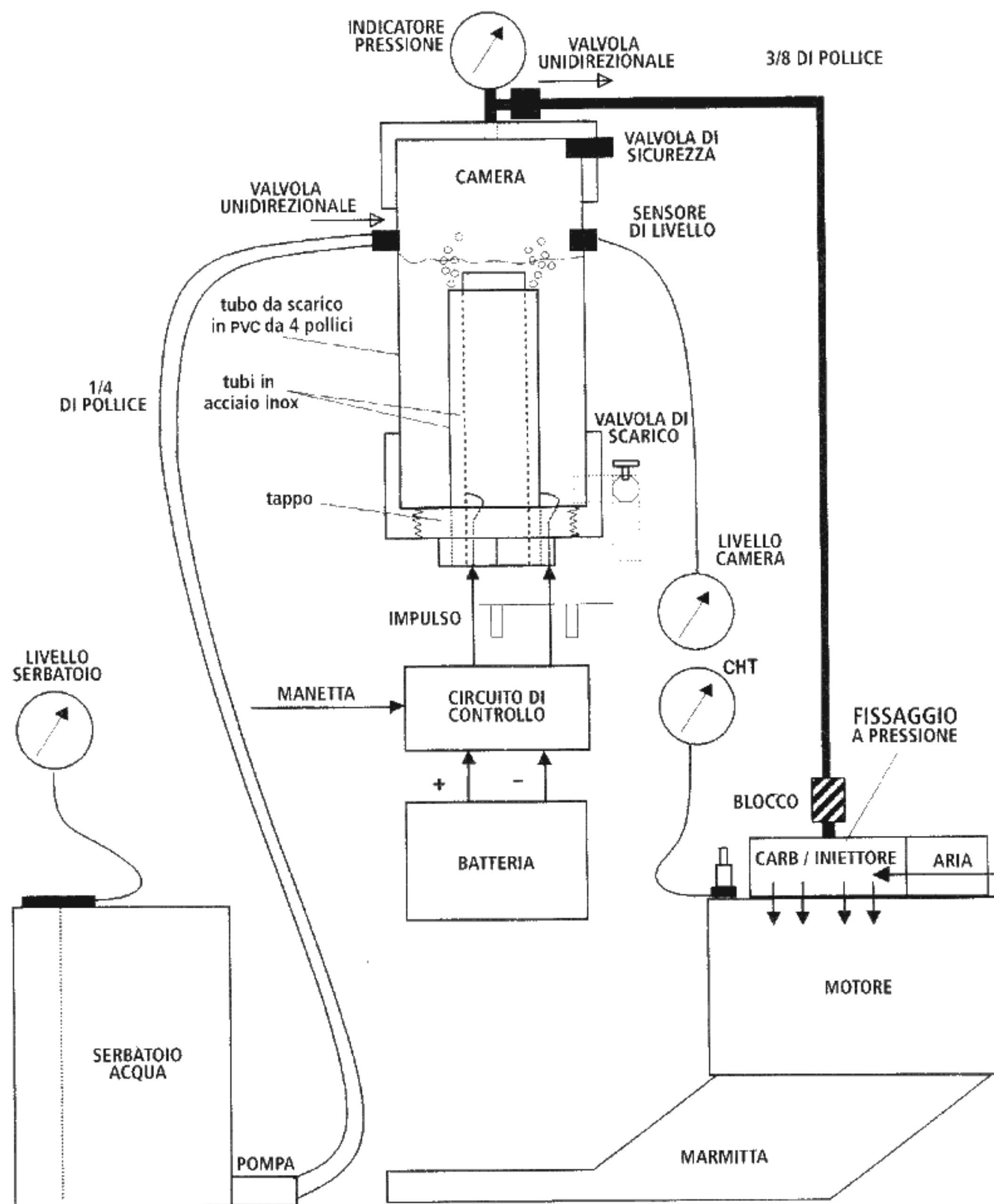
Il sistema è straordinariamente semplice.

L'acqua viene pompata quanto necessario a riempire e mantenere il livello di liquido nella camera di reazione. Gli elettrodi vengono fatti vibrare tramite un impulso elettrico da 0,5 a 5 ampere, il quale scinde $2(H_2O)$ in $2H_2 + O_2$.

Quando la pressione raggiunge, diciamo, i 30-60 psi, si gira la chiave e si parte. Pigiando sul pedale dell'acceleratore, si invia più energia agli elettrodi e pertanto più vapore ai cilindri - vale a dire, vapori combustibili a richiesta. Si regola la percentuale di flusso dal minimo alla potenza massima onde ottenere le prestazioni più efficienti, e si è pronti per correre.

A grandi linee, la vostra free energy proviene dall'acqua di rubinetto, in un sistema aperto, poiché l'energia latente nell'acqua è sufficiente ad alimentare il motore che a sua volta fa girare l'alternatore e gli accessori mossi da cinghie, e l'alternatore è efficiente abbastanza da sostenere i vari carichi elettrici (10-20 ampere), compresa la bassa corrente aggiuntiva che fa funzionare questa reazione a vapore. Non sono necessarie batterie supplementari.

Figura 2



Fasi costruttive

Ecco la sequenza suggerita per le fasi da seguire (vedere figure 1 e 2):

1. Installate le sonde per l'indicatore CHT (temperatura della testata del cilindro) o EGT (temperatura dei gas di scarico) e misurate le vostre attuali temperature di esercizio (a benzina) per un confronto.

2. Costruite e collaudate il circuito di controllo per verificare il corretto impulso d'uscita.

3. Costruite la camera di reazione e collaudatela con il circuito di controllo (cioè, la pressione di uscita).

4. Installate il serbatoio, il circuito di controllo, la camera e i fissaggi a pressione.

5. Fate funzionare il motore e regolate il circuito di controllo in funzione delle migliori prestazioni.

6. Installate le valvole in acciaio inox e sottoponete pistoni e cilindri ad un trattamento ceramico.

7. Rivestite il sistema di scarico con un trattamento ceramico escludendo il convertitore catalitico, oppure lasciatelo arrugginire e sostituite il tutto con sezioni di tubi in acciaio inossidabile.

Lista di controllo per la costruzione

Avrete bisogno dei seguenti componenti: • serbatoio in plastica per l'acqua con pompa e sensore di livello • circuito di controllo, collegamenti, connettori e resina

epossidica • camera di reazione con elettrodi e attacchi • tubazioni flessibili in acciaio inossidabile da 3/8 di pollice, raccordi e morsetti • kit di fissaggi a pressione per il vapore nel carburatore/iniettore • indicatori di pressione, CHT (o EGT) e livello • valvole in acciaio inossidabile • giunzione in maglia di rame • trattamento ceramico per le superfici di cilindri e pistoni • sistema di scarico in acciaio inossidabile o trattato con ceramica • trapano, cacciavite e pinze • fresa circolare • nastro isolante, saldatore e forbici • voltmetro e oscilloscopio.

Camera di reazione

Da costruire come mostrato nella figura 2. Usare una sezione di tubo da scarico in PVC da 4 pollici (circa 10 cm, ndt) di diametro con un tappo filettato da una parte e un normale tappo incollato dall'altra. Assicurarsi di trapanare e incollare con epossidico o filettare i componenti in PVC per tutti gli attacchi.

Predisporre e controllare il livello dell'acqua nella camera in modo che gli elettrodi tubolari siano ben sommersi; lasciare comunque un po' di spazio vuoto in cima, per consentire che si crei una pressione dei vapori di idrogeno e ossigeno. All'interno della camera utilizzare fili di collegamento in acciaio inox, oppure usare un rivestimento protettivo; all'esterno usare fili isolati.

Assicurarsi che l'epossidico sia perfettamente sigillante, altrimenti stendere una goccia di silicone impermeabile che possa reggere la pressione. Il sensore di livello nella camera andrà verificato prima di incollare il coperchio con l'epossidico.

Per l'estremità filettata potrebbe rendersi necessario del soffice silicone sigillante o una guarnizione. Lo scopo è di mantenere la pressione e consentire ispezioni periodiche degli elettrodi. Nessuna perdita, nessun problema.

Si faccia in modo di mantenere tra i due tubi in acciaio inossidabile una distanza simmetrica da 1 a 5 millimetri. La letteratura di riferimento suggerisce che più si rimane intorno a 1 millimetro, e meglio è.

Realizzare le saldature di giunzione tra il filo e l'elettrodo nel modo corretto, lisce e solide. Poi applicare un rivestimento impermeabile, ad esempio l'epossidico che si sta usando per congiungere i tubi al coperchio filettato.

Questa resina dev'essere impermeabile e in grado di mantenere in pressione il metallo e la plastica.

Circuito di controllo

Le figure 3 e 4 mostrano un semplice circuito che controlla e pilota questo minisistema. Si produrrà un segnale a 'impulso quadro' che fa 'risuonare' gli elettrodi come fossero un diapason, e che si potrà osservare su un oscilloscopio. La premessa data dalla letteratura è: più velocemente si vuole correre su strada, più 'ampi' dovranno essere gli impulsi in entrata nella camera di reazione. Il ciclo di lavoro varierà con la valvola a farfalla del carburatore nelle vicinanze di punto 90% - spazio 10% (spento/acceso).

Non c'è nulla di sacro nel modo in cui si genera l'impulso della forma d'onda; vi sono molti sistemi per generare impulsi, e i diagrammi allegati ne mostrano alcuni. La figura 4 mostra l'approccio del circuito NE555 dal brevetto di riferimento. Il transistor interruttore in uscita dev'essere tarato per 1-5 ampere a 12 volt di corrente continua (in saturazione).

Procedete con un progetto che vada bene per voi o i vostri amici appassionati di tecnica o di meccanica, e procuratevi tutti i componenti del circuito, compresa la scheda per il circuito, gli integrati e il contenito-

re, presso il negozio di elettronica della vostra zona, come Radio Shack o Circuits-R-Us (catene di negozi specializzati in USA; in Italia potrebbero essere JCE, GBC o RS, ndt).

Per il circuito assicuratevi di adoperare una scheda che abbia già una faccia ramata per i collegamenti a massa, e con spazio sufficiente al montaggio di due o tre degli indicatori; procuratevi i fogli con le specifiche tecniche di ogni circuito integrato che adoperate. Verranno annunciati ulteriori dettagli sui migliori circuiti da usare, dopo i collaudi dei prototipi.

Per il montaggio della camera di reazione nel vano motore occorrerà stendere una prolunga sino all'indicatore della pressione, in modo che sia possibile controllarla. Si possono facilmente realizzare dei fasci di cavi per connettere 30 indicatori tra i terminali dello zoccolo e i componenti discreti passanti coi relativi fili.

Controllo dell'acceleratore

Disponendo di un sensore di posizione per la farfalla del carburatore, si dovrebbe poter gestire il segnale proveniente dal sensore stesso o dal connettore del computer.

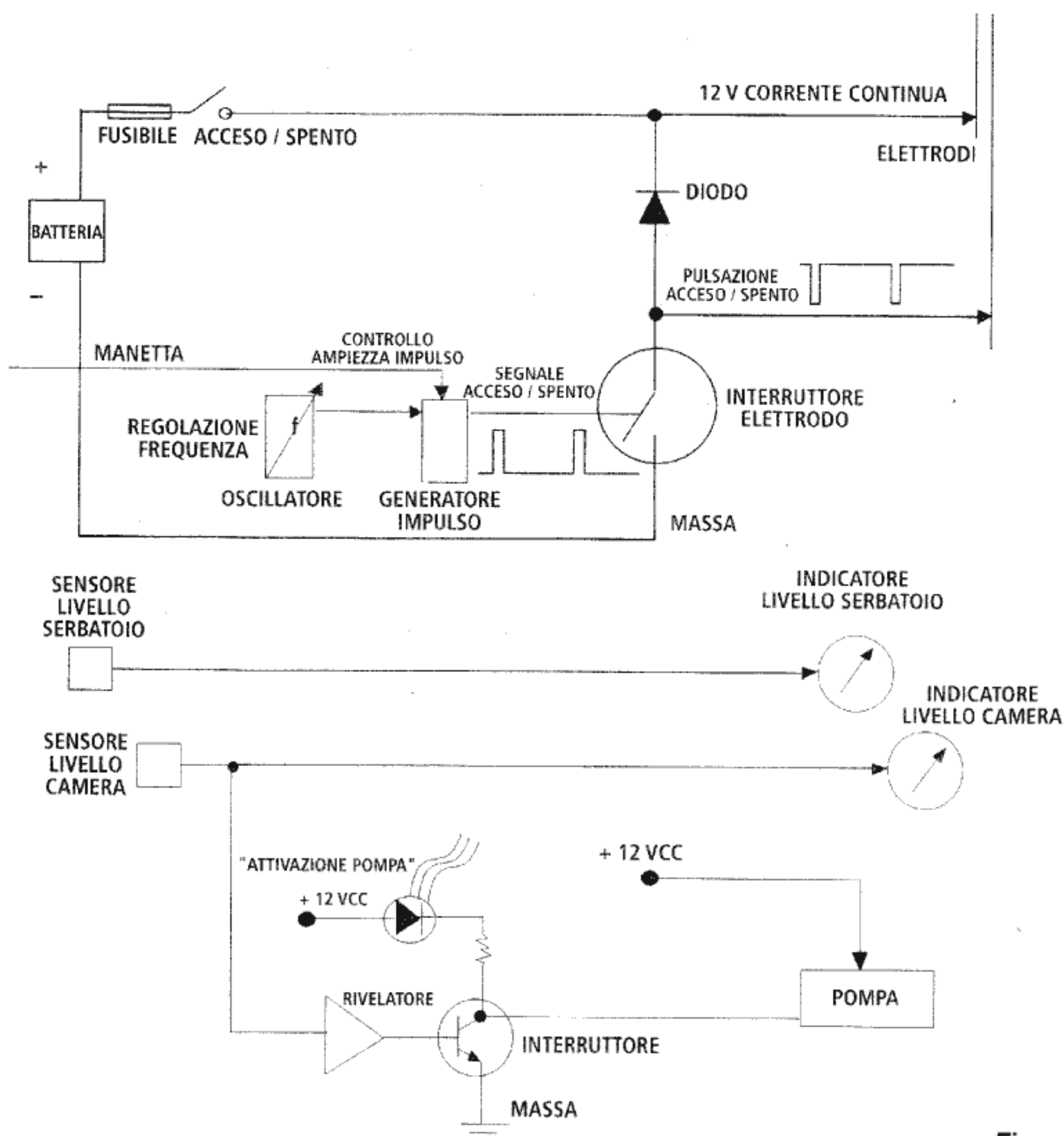


Figura 3

Questo segnale è in ingresso al circuito come controllo principale (cioè, livello della farfalla = ampiezza dell'impulso = quantità di vapore).

Se non si dispone di un segnale del genere, si dovrà montare un potenziometro (resistenza variabile) al collegamento del gas (vale a dire, accoppiato in qualche modo al pedale dell'acceleratore o al cavo della manetta che va fino al carburatore o al sistema di iniezione). Se si esegue il collegamento al carburatore o all'iniettore, si badi di adoperare un potenziometro che possa reggere i cicli di temperatura del motore. Non usate un potenziometro economico; acquistatene uno certificato per una lunga durata e resistente all'usura. Montatelo ben fisso a qualcosa di solido e

fermo, di modo che non vada in pezzi quando si spinge sull'acceleratore.

Gamma di controllo

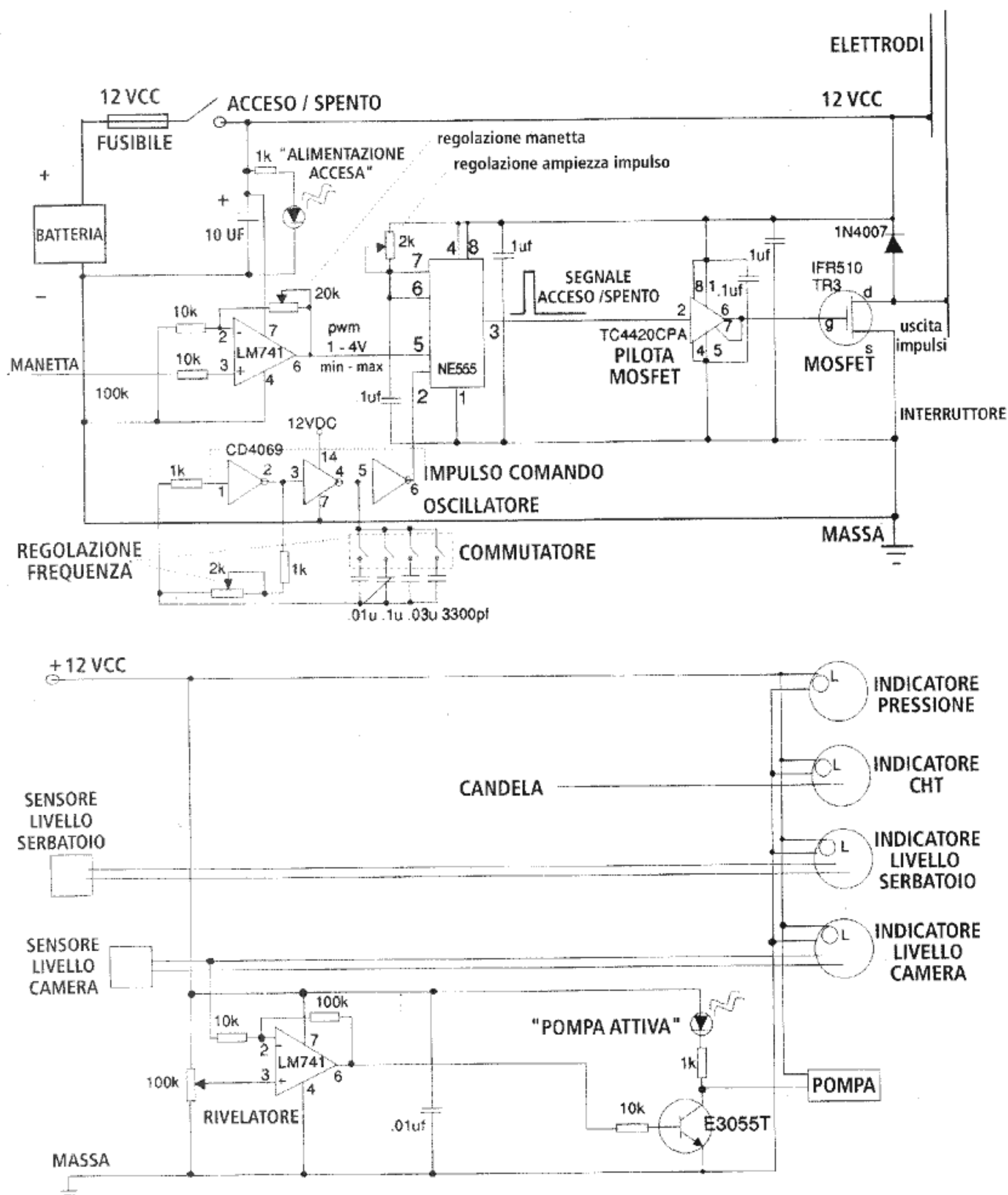
L'escursione totale della manetta (dal minimo alla potenza massima) deve controllare la quantità di vapore, vale a dire l'ampiezza dell'impulso (rendimento). I valori di resistenza al segnale della manetta dovranno permettere al voltaggio di quest'ultimo, diciamo una tensione tra 1 e 4 volt, di pilotare la produzione di vapore. Si adopererà questa escursione di voltaggio per generare un 10% sull'impulso 'quadro'. Il brevetto prevede l'utilizzo di un impulso 'risonante' nella gamma di frequenza tra 10 e 250 KHz, ma ciò non viene dichiarato esplicitamente.

In questo circuito, si dovrà semplicemente sintonizzare qualsivoglia frequenza che produca la più efficiente conversione di vapore. Occorrerà fare riferimento alle specifiche tecniche di qualunque circuito integrato si andrà ad adoperare, onde assicurarsi di collegare i giusti fili ai giusti terminali per controllare la frequenza e l'ampiezza dell'impulso. Si possono usare diversi zoccoli per verificare i diversi valori dei componenti discreti. Si conservino solo quelli compatibili con le specifiche del circuito, e si proceda col lavoro.

Avviate il segnale dalla manetta e fornite maggiore energia elettrica (impulsi più ampi) agli elettrodi. Verificate sull'oscilloscopio di poter ricavare un rendimento del 10% (2-100 µsecondi sulla base temporale orizzontale). In media il vostro tester dovrà mostrare una tensione in corrente continua 90%-10% attraverso il transistor di uscita (Vce o Vds o uscita a massa). Regolare e collegare alla corrente il tester e misurare 0,5-5 ampere, senza far saltare il fusibile dell'apparecchio.

Adesso si verifichi di avere tutto ciò che serve. Verificate i cablaggi dei fili usando il tester come rilevatore di continuità. Controllate i collegamenti, uno alla volta, ed evidenziate sullo schema i vari passaggi. Un'ottima idea è quella di usare dei potenziometri in miniatura, di quelli da montare sulle schede, per ogni cosa che si voglia regolare e dimenticare. I LED servono a darvi un rapido controllo visivo di eventuali inconvenienti della vostra nuova creazione.

Figura 4 (aggiornata)



Collegamento carburatore/iniettore

La figura 2 mostra inoltre che occorrono dei fissaggi per il carburatore o l'iniettore del carburante. Esistono dei kit pronti (come quelli della Impco) per realizzare questo tipo di fissaggi a presione al carburatore o all'iniettore, a seconda dei casi. Sarà necessario sigillare le feritoie già predisposte e creare una presa d'aria senza ritorno.

La maglia di rame costituisce una protezione verso 'imprevisti ritorni di fiamma' alla camera di reazione. Assicuratevi che tutte le giunzioni dei condotti del vapore siano sigillate e tengano completamente la pressione senza alcuna perdita.

Il vostro nuovo 'sistema' può considerarsi riuscito e correttamente regolato quando si ottiene la massima potenza alla minore temperatura e col minimo flusso di vapore senza far saltare la valvola di sicurezza.

Controllare col CHT o l'EGT

Monitorate le temperature del vostro motore con il CHT (temperatura della testa

del cilindro) o l'EGT (temperatura del gas di scarico) invece che con l'originale indicatore di temperatura del motore (se c'è). L'indicatore esistente è troppo lento per questa applicazione e non vi potrà avvisare di un surriscaldamento sinché non si sarà già bruciato qualcosa. Assicuratevi che il vostro motore non giri a temperature di esercizio maggiori di quelle con cui funziona a benzina.

La VDO produce un indicatore CHT con un sensore al platino da montare al di sotto del contatto della candela sulla testa del cilindro (prima di rimontare la candela, assicuratevi che sia ben pulito, in quanto fa anche elettricamente da massa).

Trattamenti al motore e alla marmitta

Una volta convertita e fatta funzionare la vostra nuova creazione, sostituite le valvole con altre in acciaio inossidabile e fate eseguire un trattamento ceramico a pistoni e cilindri il più presto possibile. Non rimandate, perché questi componenti si arrugginiscono, sia che usiate il veicolo o che lo teniate fermo.

Si può sfruttare al massimo il proprio attuale sistema di scarico usando col nuovo impianto sino a quando non si arrugginisce, dopodiché l'amico meccanico installerà uno scappamento in acciaio inossidabile (non serve alcuna marmitta catalitica). Ma potrebbe essere più semplice far trattare la propria marmitta con ceramica, per poi rimontarla semplicemente alle luci di scarico.

Note generali

1. Non gettare o rimuovere nessun componente del vecchio sistema a benzina, ad esempio serbatoio, carburatore/iniettore, marmitta catalitica, a meno che non sia necessario. È sempre meglio avere a disposizione un modo semplice per tornare a qualcosa che almeno funziona, non si sa mai. Alcune persone lasciano completamente intatto il loro impianto a benzina, passando a piacere da un sistema all'altro: non si sa mai che possa servire.

2. Regolare il proprio circuito dell'acceleratore in modo da ottenere un *flusso minimo di vapore al minimo*, e un *flusso massimo di vapore a piena potenza* senza far scattare la valvola limitatrice della pressione. In tal modo, si controlla quanto è 'magra' la miscela in base alla forza dell'impulso (cioè, 'ampiezza' alla frequenza di impulso ottimale).

3. Se proprio non si ricava abbastanza potenza (a qualunque regolazione della farfalla), significa che c'è bisogno di (a) variare

la frequenza dell'impulso, (b) variare la distanza tra gli elettrodi, (c) variare la dimensione degli elettrodi (farli più grandi), o (d) aumentare la tensione dell'impulso in uscita (come ultima risorsa).

Usate sempre un transistor in uscita, come un MOSFET, che è adatto al voltaggio e alla corrente di cui c'è bisogno perché il tutto funzioni. Okay, è probabile ci si debba lavorare un po' sopra. Comunque, non è forse qui che sta il divertimento?

4. Se si verifica qualunque battito in testa o combustione rumorosa (non compensati regolando l'anticipo), significa che c'è bisogno di installare un'altra bobina nella camera e di pilotarla con un segnale di pulsazione aggiuntivo (circa 19 Hz sulla base temporale di 0,1 secondi) (vedere figura 5). In tal modo,

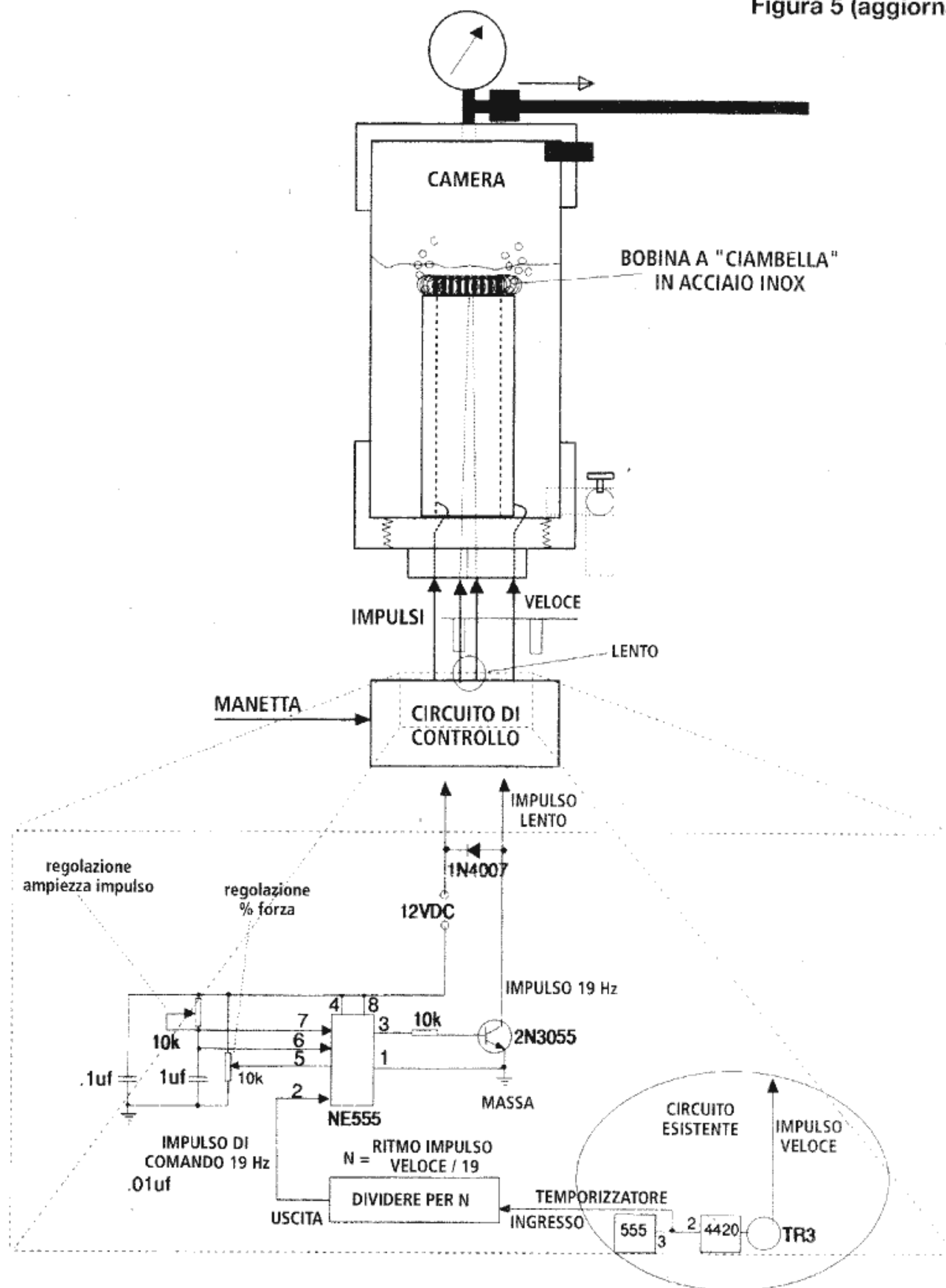
si rallenterà il tasso di combustione abbastanza da far bruciare i vapori attraverso la fase di scoppio del pistone.

Ci si assicuri di includere un potenziometro da montare sulle schede, per regolare la forza corretta di questo secondo segnale di pulsazione alla bobina. Questa è una bobina in acciaio inossidabile di circa 1.500 avvolgimenti (filo sottile) che si può predisporre a ciambella intorno al tubo centrale (ma senza toccare gli elettrodi), direttamente sopra lo spazio vuoto circolare di 1-5 mm.

Non devono esserci battimenti a qualunque regime di potenza o posizione della farfalla; solo erogazione uniforme, ma anche senza idrogeno residuo rimasto incombusto.

5. Costruire il/i contenitore/i più alto/i possibile senza compromettere la possibilità

Figura 5 (aggiornata)



di montarlo/i agevolmente dietro al cruscotto o nel vano motore, a seconda dei casi. In tal modo, si potranno sempre realizzare degli elettrodi più grandi, qualora si rendesse necessario, senza fatica inutile. Ricordate che ogni componente inserito nel vano motore andrebbe montato in modo da resistere agli urti, alle vibrazioni e al calore.

6. Se dovete trapanare un foro di passaggio per cablaggi o tubazioni attraverso il metallo, assicuratevi anche di installare una guarnizione per evitarne lo sfregamento e quindi l'usura. Controllate sempre che la variazione di pressione della vostra camera al regime minimo sia (15-25 psi) e alla massima potenza sia (30-60 psi). Regolate la valvola limitatrice di pressione a 75 psi, assicurandovi che sia tarata per reggere molto di più.

7. Se si verifica qualunque malfunzionamento del sistema, spegnere l'interruttore e accostare il veicolo. Il motore avrà il massi-

mo della durata quando svilupperà ancora la massima potenza ad una minima temperatura, che siamo sicuri si potrà trovare ottimizzando il "flusso di vapore nobile" e/o facendo uso della tecnica di raffreddamento acqua-vapore (vedere figura 6).

Registrate i migliori valori di percorrenza ed eseguite ispezioni e manutenzioni periodiche. Tenete tutto pulito; risparmiate un po' di denaro; pulite l'aria; guarite il pianeta. Buone scarrozzate! Ditelo agli amici; godetevi la vostra libertà e autonomia energetica.

8. Vi è una mancanza di materiale documentato per adattare questo sistema a vapore ad un iniettore di carburante, ma potrebbero esserci alcuni dettagli che scoprirete da soli coi progressi dei prototipi funzionanti. Ad esempio, si potrebbe essere costretti ad iniettare il vapore di idrogeno/ossigeno senza alcun vapore acqueo, dato che potrebbe far arrugginire gli iniettori. Qualora la temperatura del motore e il CHT fossero un

problema, si potrebbe rivedere il proprio progetto, ad esempio rivestire gli iniettori ceramicamente. C'è sempre la possibilità di sostituire il sistema di iniezione con un carburatore.

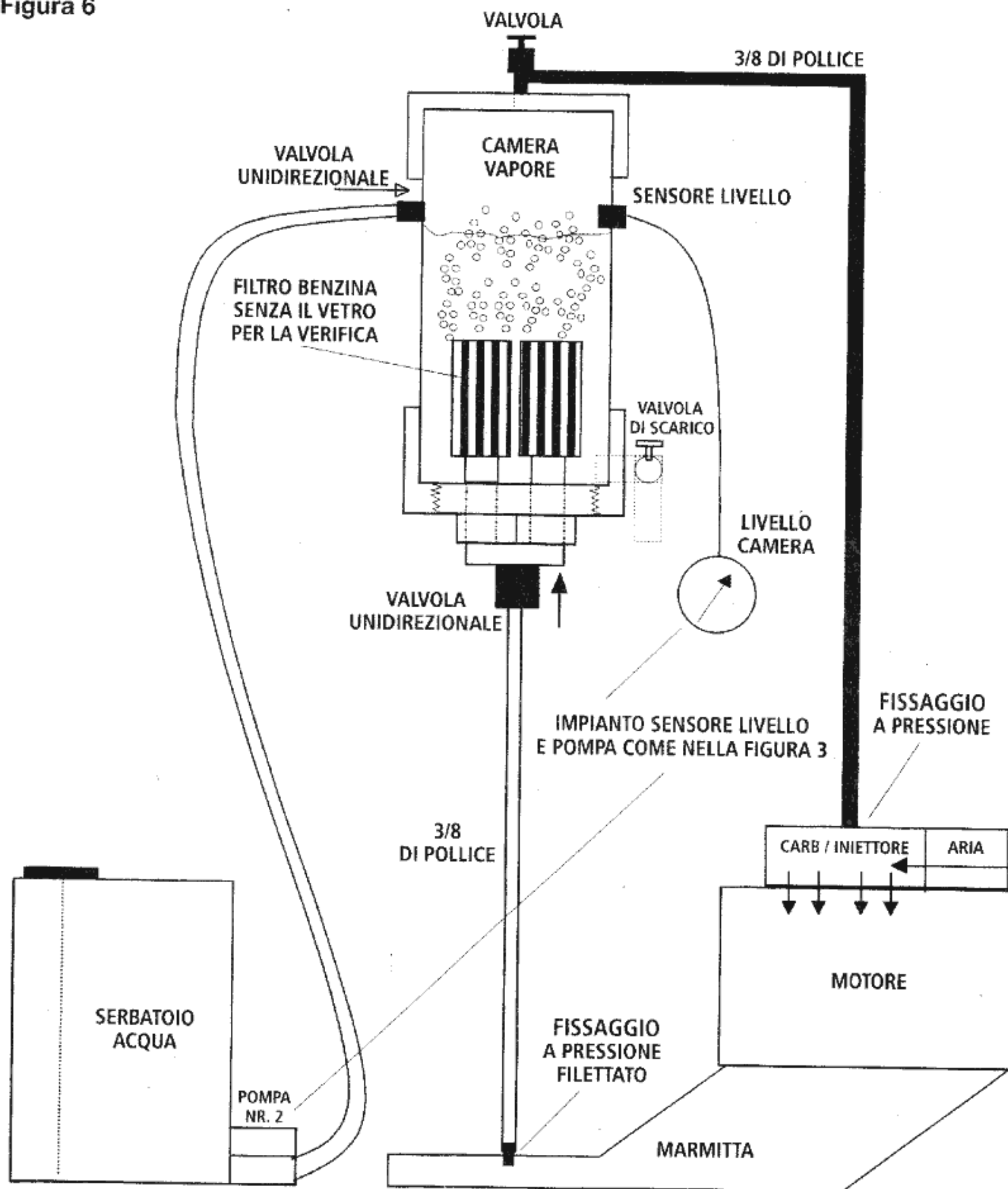
9. Se si installa il sistema acqua-vapore (per abbassare le temperature di esercizio e l'usura), si dovrà smagrire la miscela (vapore/aria) alla percentuale minima di flusso del vapore per qualunque posizione della farfalla (dal minimo al massimo). Ci si assicuri di avere un minimo flusso al minimo del regime, e un flusso ragionevolmente modesto al massimo; questo determina un raffreddamento senza ostacolare la combustione.

10. Qualora non si riuscisse a trovare combinazioni di tubi in acciaio inossidabile che forniscano una spaziatura tra 1 e 5 mm, si può sempre far ricorso a piastre di elettrodi alternativamente +/-.

11. Se c'è il timore che l'acqua possa congelarsi nel sistema, si può (a) aggiungere alcol isopropilico al 98% e regolare nuovamente di conseguenza la frequenza d'impulso; oppure (b) installare qualche serpentina elettrica da riscaldamento.

12. Non permettete mai a nessuno di compromettere il vostro sogno, la vostra libertà, la vostra indipendenza, la vostra verità. ∞

Figura 6



Riferimenti

- Stephen Chambers, "Apparatus for Producing Orthohydrogen and/or Parahydrogen", Brevetto USA #6.126.794; e "Prototype Vapor Fuel System", xogen.com.
- Stanley Meyer, "Method for the Production of a Fuel Gas", Brevetto USA #4.936.961.
- Creative Science & Research, "Fuel From Water", <http://www.fuelless.com>.
- Carl Cella, "Una macchina che funziona ad acqua", NEXUS nr. 9.
- Peter Lindemann, "Where in the World is All the Free Energy?", NEXUS nr. 37, <http://www.free-energy.cc>.
- George Wiseman, "The Gas-Saver and HyCO Series", <http://www.eagle-research.com>.
- C. Michael Holler, "The Dromedary Newsletter" e "SuperCarb Techniques".
- Energy21, <http://energy21.org>.

CLAUSOLA ESONERATIVA: L'autore di questo documento non si assume alcuna responsabilità per l'uso o l'abuso di queste informazioni, che vengono rese disponibili al pubblico a scopo di educazione, ecologia, salute, benessere, libertà e ricerca di felicità.

BREVETTO #285714: Tutti i diritti per l'uso e la duplicazione di questi piani vengono con la presente riservati al Popolo e ai suoi sforzi per guarire e ripristinare l'ambiente. Abbiate l'ardire di esprimere la vostra unicità e i vostri ideali ambientalisti. Questa tecnologia è un esercizio di autodeterminazione responsabile.

(Fonte: The Freedom Reclamation Project, via KeelyNet, 9 gennaio 2002, <http://www.keelynet.com/energy/waterfuel.htm>)