

# Économies de carburant: *quoi de neuf ?*

Chaque jour, apparaissent de nouveaux procédés destinés à économiser le carburant. Ils sont efficaces, performants, et pourtant, les constructeurs semblent les ignorer... Le point sur les dernières innovations.



On connaissait déjà le « Vortex Valve », le « Spiral Max » le « Tornado » ainsi que leur version « bricolage », l'AVEC (Air + Vortex = Économiseur de Carburant; lire NEXUS n<sup>os</sup> 45 et 47). Dans tous les cas, il s'agit de placer une petite pièce métallique circulaire munie de sortes de pales dans l'arrivée d'air du moteur de façon à créer un vortex destiné à favoriser la combustion. On a observé des économies de carburant allant jusqu'à 30 %. Dans de rares cas, cela ne fonctionne pas du tout.

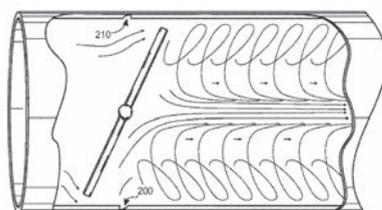
## ✦ La Rainure de l'Inspecteur Gadget (traduction libre

de « Gadgetman Groove ») est basée sur ce principe d'augmentation de la turbulence dans l'admission.

Ici, cependant, on ne rajoute pas de pièce. On se contente d'enlever de la matière pour gagner quelque chose. C'est l'inverse du yaourt (pour le consommateur). On enlève du métal et l'automobiliste économise. Dans les yaourts, quand le fabricant met moins de sucre, le produit devient plus cher, donc l'acheteur perd de l'argent.

Plus sérieusement, il s'agit simplement (?) de créer un petit sillon d'environ 3 mm de profondeur dans le « throttle body », le corps de papillon (des gaz). Une simple perceuse dont le nom de la marque commence par un « D » et finit par un « L » suffirait.

Cela a l'air d'une plaisanterie ou d'un gadget, mais cela semble très sérieux. Un brevet mondial WO2010148153 a été obtenu, en décembre 2010, par Hatton Ronald (le



La « rainure » est à creuser en 200 ou en 210.  
En haut, Gadgetman creusant son sillon.

## ► Système de récupération des gaz

Selon l'encyclopédie libre Wikipédia, « le système de récupération des gaz du carter moteur, ou en anglais Positive Crankcase Ventilation (PCV) est un système qui permet de "recycler" les gaz présents dans le carter moteur et ainsi d'éviter qu'ils ne soient rejetés dans l'atmosphère. Ces gaz proviennent de l'huile moteur et des gaz de combustion qui s'échappent en petites quantités entre les pistons et les cylindres. Le débit d'extraction est variable et contrôlé par une vanne, dénommée "vanne PCV". Les gaz sont ensuite acheminés vers l'admission pour y être brûlés. »

Toujours selon Wikipédia, il existe aussi une « recirculation des gaz d'échappement, ou EGR pour exhaust gas recirculation, [qui] est un système inventé au début des années 1970 [et] qui consiste à rediriger une partie des gaz d'échappement des moteurs à combustion interne dans le collecteur d'admission. [...] C'est un dispositif antipollution installé par les constructeurs pour satisfaire, à moindre coût, les normes européennes. [...] Ce système [est] adopté depuis une dizaine d'années sur la majorité des moteurs Diesel. [...] »

Commentaire « libre » également : il semblerait que ce pauvre moteur doive réingurgiter, tels quels et en permanence, ses « sous-produits » (terme poli). Est-ce étonnant que des procédés tel celui de Gadgetman ou du Vaporizer présentent quelque efficacité ?

vrai nom de l'« Inspecteur »). Il est intitulé : Throttle Body and a Method to Modify a Throttle Body (Le corps de papillon et une méthode pour modifier un corps de papillon). Quand on songe aux frais d'établissement et de dépôt d'un brevet mondial, on a tendance à penser qu'il ne s'agit pas vraiment d'un gadget.

L'inventeur annonce : « La rainure de l'Inspecteur Gadget est une nouvelle technologie qui a fait ses preuves dans la réduction des émissions et l'augmentation de la puissance en utilisant la science de l'aérodynamique. En augmentant la turbulence dans le collecteur d'admission (intake manifold) nous améliorons la combustion de votre essence. Il s'ensuit naturellement plus de puissance délivrée à vos têtes de pistons entraînant une diminution des émissions, un couple moteur amélioré et dans beaucoup de cas également une baisse de votre consommation. »

Comme on le voit, le constructeur est prudent dans ses annonces d'économie de carburant. Il a déjà modifié lui-même plus de 700 véhicules et tient des statistiques selon lesquelles plus de 85 % des moteurs modifiés afficheraient des gains supérieurs à 20 %. Et l'on pourrait atteindre de 25 % à 35 %, quelquefois plus et parfois zéro. Cela fonctionnerait mieux pour les véhicules anciens. Est-ce bien étonnant ? Les ordinateurs de bord prennent le contrôle de nos véhicules.

Aux dernières nouvelles (février 2011), GadgetMan aurait découvert que la vanne du PCV serait critique. Ce PCV-là n'a rien à voir avec le téléphone. PCV signifie simplement « Positive Crankcase Ventilation » = [auto] reniflard = recyclage des

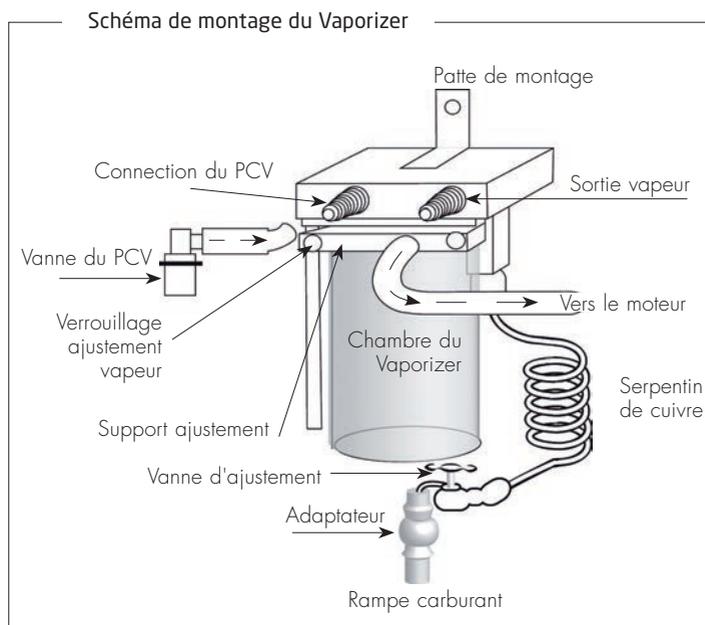
vapeurs d'huile du carter. Le sigle PCV n'est d'ailleurs souvent pas traduit et employé tel quel dans la littérature technique de langue française. Il serait préférable d'enlever cette vanne car elle créerait une fuite d'air qui réduirait la pression engendrée par la rainure. Cela améliorerait les résultats dans tous les cas et ne poserait pas de problèmes car le carter resterait ventilé d'une autre façon. Nous verrons que ce fameux PCV semble être un point clé dans la consommation de carburants.

Ajoutons à cela que Ronald Hatton organise des stages en petit comité et que l'on peut y amener son véhicule. Il vend aussi des pièces modifiées par ses soins. Si vous tentez l'expérience de la rainure et que cela n'apporte rien ou que vous avez tout cochonné, pas de panique : un peu d'époxy devrait vous tirer d'affaire.

⚡ Le « Vaporizer » est un procédé de vaporisation de l'essence construit par la compagnie américaine AGS Instruments située dans le Wyoming. Elle affirme avoir constaté une réduction de la consommation de 18 à 57 % associée à une réduction des émissions. Son système, pour lequel un brevet est en cours de dépôt, est testé depuis 1998.

Leur appareil serait capable, dans la plupart des cas, de doubler le processus de vaporisation et, partant, d'apporter une augmentation substantielle des performances. La compagnie n'assure pas elle-même le montage, mais livre le produit avec un mode d'emploi détaillé.

L'appareil est prévu pour des moteurs munis de systèmes de combustible sous haute pression (high pressure fuel systems) et serait compatible avec la majorité des moteurs à essence. L'installation semble à la portée d'un bricoleur qui n'aurait pas les deux pieds dans la même godasse.





Les différentes pièces du Vaporizer.

Faute de brevet disponible, il est difficile de tenter de comprendre précisément le mécanisme. Cependant, leur schéma de montage devrait permettre de s'en faire une idée.

L'entrée du dispositif se branche sur la vanne du PCV. Le flux initial (gaz de combustion + résidus d'huile moteur) est donc détourné et traité par le conteneur, qui semble jouer le rôle d'un bulleur, avant d'être réinjecté dans l'admission. Sur le schéma, on voit également qu'une partie de ce flux est mélangée au carburant via un serpentin. Ce dernier agirait comme dans un alambic en provoquant la condensation de la vapeur contenue dans la chambre (bulleur) du Vaporizer. Le système semble simple à fabriquer. Il n'est d'ailleurs pas très cher, le prix annoncé étant d'environ 300 dollars.

Exemples de réductions de consommation annoncées par le constructeur sur véhicules à essence munis d'injection électronique :

- Cadillac Escalade (2011) : économie de 23 % (de 13 l/c à 10);
- Geo Metro (1999) : économie de 35,5 % (de 5,9 l/c à 3,8);
- Ford Focus (2010) : économie de 16,9 % (de 7,1 l/c à 5,9);
- Ford Motor Home (NC) : économie de 42,8 % (de 29,4 l/c à 16,8).

Finalement, il apparaît que les deux procédés sus-décrits s'attachent à modifier ou à améliorer le système de récupération des gaz du carter. Quand on voit les économies que ces deux dispositifs simples permettent d'obtenir, on est en droit de penser que ce système de récupération n'est vraiment pas très optimisé. Que font les constructeurs à part nous prendre en otage avec leurs ordinateurs de bord de plus en plus « fliqueurs » ?

✦ **L'« Evaporizor »**, c'est nouveau, ça vient de sortir. C'est le système de Marcello Bartolotta, du Missouri. En juin 2011, Sterling David Allan, très actif dans le domaine des énergies alternatives et auteur de plusieurs sites web traitant d'icelles, s'est rendu chez l'inventeur à Nashville, dans le Missouri, afin d'assister à une démonstration de son nouveau procédé. Cela valait le voyage. En effet, M. Bartolotta annonçait :

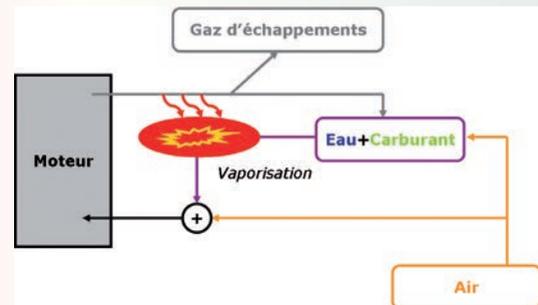


L'Evaporizor de Marcello Bartolotta monté sur un groupe électrogène de 2 kW.

- une réduction de consommation d'un facteur deux à trois;
- un procédé peu onéreux revenant à moins de 100 \$ et que l'on peut assembler en quelques heures;
- la possibilité de faire fonctionner un moteur avec un ajout d'huile végétale, de dissolvant à peinture, d'huile de vidange ou d'eau dans l'essence;
- une économie de 14 miles per gallon (MPG) à 45 MPG sur sa Mitsubishi à injection de 1983. Ce qui nous donne, en bon français, de  $235,2/14 = 16,8$  litres/cent à  $235,2/45 = 5,2$  litres/cent!

Comment cela fonctionne-t-il? Peu d'explications précises sont données, nous ne disposons pas du brevet, mais d'une simple photo commentée montrant le dispositif sur un petit générateur de 2 kW (ci-contre). Il est indiqué qu'il se compose d'un premier réservoir d'essence (en haut à droite, le conteneur noir avec un bouchon rouge) suivi, en dessous, d'un premier « bulleur » et d'une unité d'évaporation puis d'un deuxième « bulleur » (réservoir transparent) qui contient les produits de rebut (huiles diverses, etc.). Le circuit se termine par une troisième chambre qui préchauffe la vapeur issue des dispositifs en amont. Le régime moteur est commandé par un boisseau que l'on voit sur la photo. Il semblerait bien que ce soit une autre version simplifiée inspirée du procédé de Paul Pantone (genre SPAD ou HYPNOW) sans « réacteur » (tige métallique) cependant (lire encadré ci-dessous).

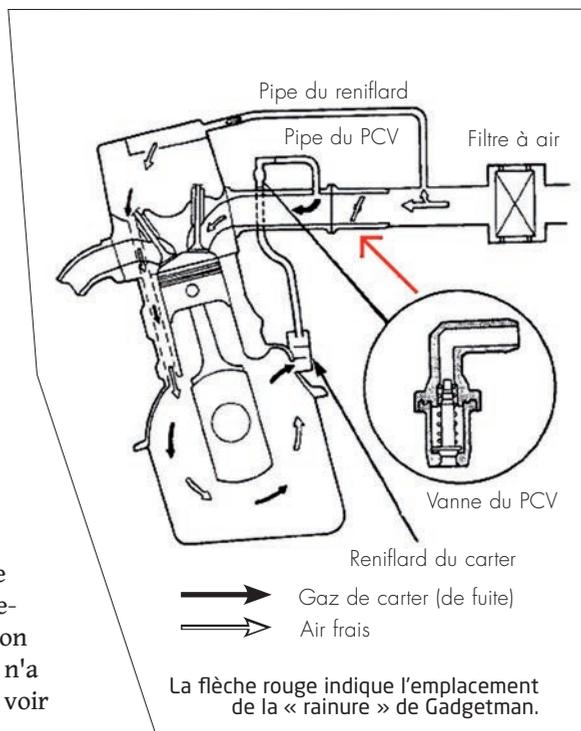
### ➤ Une très brève histoire du procédé Pantone



À la fin des années 90, Paul Pantone décidait de fournir gracieusement les explications et des plans détaillés de son GEET. C'est un système breveté, mais les brevets ne permettent pas toujours de reproduire les dispositifs qu'ils sont censés protéger. En 2000, après s'être procuré les documents de Paul Pantone, Jean-Louis Naudin et Michel David faisaient fonctionner de petits moteurs (tondeuse, groupe électrogène) avec un mélange d'eau et d'essence. Les montages nécessitaient toute une série de manettes (4 dans les tout premiers modèles). C'était gérable pour ces types de moteurs, mais n'était pas envisageable, en l'état, pour les véhicules. Depuis, avec l'aide du site Quanthomme et grâce à quelques expérimentateurs éclairés, bien des progrès ont été faits dans notre pays et des dérivés du Pantone « simplifiés », modifiés (SPAD et HYPNOW, par exemple) ou originaux, fonctionnent sur de nombreux tracteurs, quelques bateaux, des groupes électrogènes et des voitures (lire à ce sujet NEXUS n°s 32 et 63).

Il est à noter que, au cours de la démonstration, de la condensation est apparue sur le premier bulleur (refroidi après l'effet d'évaporation). Il a en effet été constaté une température du premier bulleur de 6,1 degrés alors que la température extérieure était de 23,3 degrés.

Marcello a affirmé également à Sterling avoir été capable de chauffer sa maison avec un autre procédé similaire de son invention sans pratiquement aucune consommation de carburant « normal ». Il n'a toutefois pas été invité à voir



cette dernière installation pour des raisons de discrétion, pense-t-il, le brevet n'ayant pas encore été déposé.

Finalement, pris par le temps, il n'a pu assister qu'à une diminution de consommation de 30 % sur un générateur Honda de 2 kW par rapport aux normes constructeur, ceci avec du carburant « normal » et de l'huile de vidange.

Voici les conclusions de Sterling: « Tandis que la technologie de Marcello n'est à l'évidence pas celle que j'avais été conduit à imaginer, elle semble mériter des développements futurs. » Il ajoute: « Pour sa défense et vis-à-vis

## Les véhicules « écologiques » quitteront-ils enfin la RIVE?

Par RIVE, comprenez Rencontres internationales des voitures écologiques. Cette deuxième édition est restée sur le circuit de développement du pôle mécanique d'Alès, où l'on pouvait tester la plupart des véhicules électriques purs, hybrides ou avec prolongateurs d'autonomie disponibles, et assister à de nombreuses conférences entre les institutionnels nationaux, les industriels et les collectivités locales. Du côté des véhicules, on peut distinguer deux catégories: les véhicules urbains électriques purs dont l'autonomie pratique a quasiment doublé depuis 1993, notamment grâce aux progrès des batteries, et les véhicules de prestige aux performances spectaculaires. **Trop chers.** Dans les deux cas, si les plaisirs et l'agrément de conduite sont toujours très supérieurs aux modèles thermiques, on ne peut que regretter les tarifs actuels. Selon l'un des professionnels du secteur présent à ces rencontres 2011, une Mitsubishi I-Miev ou



ses clones pourraient être vendus à bien moins de 15 000 euros au lieu des 35 000 annoncés, mais la production prévue chez Mitsubishi ne pourrait pas suivre de tels volumes. Selon lui, beaucoup de ses éléments sont déjà amortis sur les modèles thermiques dont elle dérive, comme la carrosserie, l'intérieur et les trains roulants. Or si la batterie lithium-ion représente un fort pourcentage du prix de

revient de fabrication, le moteur électrique est nettement moins cher que son homologue thermique. De plus, il ne nécessite pas de boîte de vitesses, juste un réducteur fixe. **Sujet tabou.** On touche là au sujet tabou du prix de revient en euros (PRE) de la fabrication d'un véhicule, mais pour fixer les idées, une Renault Twingo ou une Peugeot 106 de base sortaient de l'usine française pour environ 16 000 francs (moins de

de ses prétentions à une division par deux à trois de la consommation, il y a quelques facteurs à considérer : le système Evaporizer qu'il a utilisé pour nos tests était optimisé pour le générateur de 6 kW et pas pour celui de 2 kW. En parlant d'une division de consommation de 2 à 3, il faisait référence à son générateur de 6 kW, plus ancien que le récent Honda de 2 kW. Il est toujours plus facile d'obtenir des économies avec ce genre de procédé sur les moteurs moins performants. L'utilisation d'huile de vidange peut être considérée comme gratuite dans la mesure où c'est un produit destiné au rebut. »

Conclusion pour Marcello Bartolotta : bien, mais peut mieux faire et affaire à suivre...

Dans ce cas, pourquoi en parler ? Simplement pour mettre l'accent sur le fait que, en matière de réduction de consommation de carburant, le jeu reste très ouvert et que les bidouilleurs et les inventeurs en herbe ont encore de quoi gamberger.

Moralité : chercheurs, novateurs, enlevez de la matière, brassez de l'air, détournez des flux, bullez et rebullez... ●

Jean-Yves Hervouet

## SOURCES

**Gadgetman Groove :**

<http://www.gadgetmangroove.com/>  
[http://peswiki.com/index.php/Directory:Gadgetman\\_Groove](http://peswiki.com/index.php/Directory:Gadgetman_Groove)  
[http://pesn.com/2011/07/10/9501865\\_Gadgetman\\_Groove\\_Gets\\_More\\_Groovy/](http://pesn.com/2011/07/10/9501865_Gadgetman_Groove_Gets_More_Groovy/)

**Vaporizer :**

[http://peswiki.com/index.php/Template:110630:Ex:AGS\\_Fuel\\_Vaporizer\\_System\\_Claims\\_to\\_Boost\\_Mileage](http://peswiki.com/index.php/Template:110630:Ex:AGS_Fuel_Vaporizer_System_Claims_to_Boost_Mileage)  
<http://www.wyominginstruments.com/gas-home.htm>  
<http://www.agsint.com/atom.htm>

**Evaporizer :**

[http://pesn.com/2011/07/09/9501864\\_Evaporizer\\_boosts\\_fuel\\_efficiency\\_w\\_multiple\\_fuels/](http://pesn.com/2011/07/09/9501864_Evaporizer_boosts_fuel_efficiency_w_multiple_fuels/)

**Divers :**

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Système\\_de\\_récupération\\_des\\_gaz\\_du\\_carter\\_moteur](http://fr.wikipedia.org/wiki/Système_de_récupération_des_gaz_du_carter_moteur)  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Recirculation\\_des\\_gaz\\_d'échappement](http://fr.wikipedia.org/wiki/Recirculation_des_gaz_d'échappement)  
<http://quantihomme.free.fr/>

**Schéma du PCV :**

<http://www.japanicar.fr/forum/viewtopic.php?t=55891>

250 €) et un véhicule haut de gamme comme une Citroën XM V6 24 s plafonnait à 60 000 francs (soit un peu plus de 9 000 €), à comparer aux prix de vente TTC... Même en ajoutant la TVA, le transport et la faible marge actuelle des concessionnaires, le prix de vente de petits véhicules électriques devrait donc être déjà voisin de leurs ancêtres thermiques selon la thèse crédible de ce professionnel du secteur VE...

**Batteries en plus.** Autre exemple, chez Renault, le Kangoo Z.E. pur électrique de 60 ch. à batteries lithium est affiché à 15 000 € HT (prime de 5 000 € déduite), mais... avec une location mensuelle des batteries de 72 €/mois HT. Cela dit, en revenant aux chiffres officiels prévus pour fin 2011, le tarif du seul pack 16 kWh serait de 11 200 €. De ce fait, les collectivités, les flottes d'entreprises et certaines institutions seront la première vraie clientèle des VE. Du côté des véhicules de prestige, si les volumes resteront faibles par définition, les marges ou plutôt les

prix ne le seront pas. Ces sportives futuristes doivent porter une image technologique positive auprès des médias toujours assez incrédules et du grand public. Ce dernier reste méfiant vu les flops de la première génération de VE. en 1995, du GPL et plus récemment du E85... Pourtant, le VE de 1995 avait déjà son utilité comme seconde auto urbaine, comme le prouve encore l'expérience réussie menée à La Rochelle.

**Le GPL fait peur.** Pour le GPL, dès son lancement à la fin des années 1990, une règle administrative trop rigide considérait que le réservoir de GPL muni de son indispensable valve de surpression n'était plus « un dispositif étanche ». Un comble dramatique puisque ce système de sécurité était déjà employé en Hollande et Italie. Ainsi, on a donc pu médiatiser quelques explosions inévitables en cas d'incendie sans soupape et détruire injustement la bonne réputation de ce carburant alternatif, dès son lancement.

Or les risques spécifiques aux batteries relevés par le rapport INERIS sont déjà médiatisés au risque de créer un nouveau syndrome de peur. Au bénéfice de qui ? Pas des finances des consommateurs en tout cas. Quant au E85 lancé en 2007, il ne décolle pas non plus car il utilise des plantes comestibles en cultures intensives au bilan écologique et énergétique médiocre, dispose d'un réseau de distribution bien loin des 200 points prévus et pâtit d'une offre constructeur « Flex-fuel » obligatoire trop faible.

Pour conclure ici, n'oublions pas le dénominateur commun qui régule toutes ces innovations plus ou moins pertinentes : le prix du baril de pétrole ! Vu sa prochaine envolée définitive, le temps des énergies alternatives va enfin arriver et le secteur est déjà en effervescence...

Marc Alias

Sources : <http://www.rive2011-ales.fr/spip.php?page=accueil&lang=fr> ; Observatoire du véhicule d'entreprise : cahiers verts et OVE ; [www.ineris.fr](http://www.ineris.fr)

### • CROPMAKERS HYPOCRITES ET PRÉTENTIEUX

Bonjour Monsieur Dennery, et merci de votre revue NEXUS tout à fait appréciée!

Je suis un lecteur vivant en Suisse et enchanté de votre revue que je lis depuis des années dont je trouve une juste résonance par rapport à la vision des choses... très souvent et volontairement « ignorées »... Je désire vous faire part cependant d'une réaction personnelle à propos de l'article sur les crop circles de votre n° 74 et qui ne pouvait me laisser indifférent. C'est un phénomène suffisamment sérieux et incontestablement parfait pour que des « cropmakers » viennent se mesurer « à ce jeu-là » et prétendre ensuite en avoir été peut-être les auteurs...

Les deux sortes de crops sont complètement incomparables et il y a donc deux phénomènes à distinguer (et cela se distingue très facilement!) à proprement parler:

1) Les affabulateurs qui font des « œuvres » tout à fait aléatoires et sans aucune comparaison possible avec les authentiques dont ils laissent entendre par la suite qu'ils en sont peut-être les auteurs en se couvrant par-dessus le marché d'un « code d'honneur » du « serment du secret de non-divulgaration de l'auteur » pour assouvir ensuite leur égocentrisme largement démesuré... effectivement, j'appelle cela un phénomène car leur hypocrisie n'a de commune mesure que leur prétention...

2) Tout simplement le phénomène naturel en lui-même et quand je dis naturel, ce n'est pas une interprétation mue par une main humaine, des planches et une ficelle... à moins d'être une marionnette et un pantin naïf à défaut de vouloir nous prendre pour tels!

Voilà!... Je ne pouvais pas ne pas réagir à cet article paru dans votre dernier numéro et je pense que ma réaction rejoint bien celle d'autres lecteurs de NEXUS dont je suis un lecteur bien convaincu depuis des années...

Je vous remercie de votre aimable lecture et vous adresse, Monsieur Dennery, bonne continuation et succès dans l'œuvre de « démasquer les mensonges » et mettre tout en œuvre pour traduire que la Vérité est ailleurs...

Avec mes plus cordiales salutations,  
Nicolas Torriane

### LA RÉPONSE DE NEXUS

*Cher lecteur,*

*Je reconnais avoir été moi-même trompé par les arguments de chercheurs croppies, et abusé par l'aspect spectaculaire du phénomène. Je peux vous garantir que nous n'avons pas fait nos enquêtes à la légère et suis le premier déçu. Il vous suffit d'aller sur les sites de cropmakers, où ils font largement la démonstration de leurs compétences.*

*Par contre, le fait que le phénomène constitue un écran de fumée pratique pour détourner l'attention des apparitions d'ovnis récurrentes dans le Whitshire est à peu près aussi certain.*

### • MA FILLE VICTIME DU BCG

Bonjour!

Je voudrais apporter mon témoignage sur la vaccination du BCG et de ses conséquences dramatiques.

Pour partir en classe de neige, fin 1978, on a exigé que ma fille de 9 ans soit vaccinée par le BCG, obligatoire à cette époque.

À la suite de cette vaccination ma fille a passé ses vacances de classe de neige à l'infirmerie, une fois revenue, tous les jours, elle avait de la fièvre et se plaignait de douleurs articulaires.

Pendant cinq années j'ai entendu « Maman j'ai mal ! »

Je vous précise qu'à 9 ans ma fille était une enfant en excellente santé, sportive et pleine de vie.

Ses deux sœurs aînées avaient été vaccinées sans problème.

À l'époque le docteur de la famille, qui la suivait, ne trouvait pas de solution, elle fut dirigée sur l'hôpital Ambroise-Paré où l'on diagnostiqua une polyarthrite rhumatoïde, on lui prescrivit des doses importantes de cortisone, puis on diagnostiqua un lupus érythémateux disséminé... Le professeur qui la suivait nous a dit que lorsqu'elle aurait ses règles tout rentrerait dans l'ordre... mais ce jour-là, elle est décédée.

Il a fallu bien des années pour que nous soyons informés des dangers des vaccinations.

Merci pour votre revue que j'apprécie beaucoup.

Cordialement,

Jacqueline LOURS

### LA RÉPONSE DE NEXUS

*Chère lectrice,*

*Je vous prie d'excuser le retard de cette réponse.*

*Nous vous remercions profondément de votre émouvant courriel et nous permettons de nous associer un tout petit peu à la douleur qui est encore la vôtre. C'est évidemment dans le but d'éviter ce type de drame que nous documentons au mieux ce dogme hérité plus du commerce et de la politique que de la science. Mais c'est grâce au courage de personnes comme vous que le BCG a été abandonné.*

*Bien à vous,*

*David Dennery*

### • OÙ SONT LES BONNES ONDES ?

Bonsoir!

Suite à la lecture du NEXUS n° 75 je me permets de poser quelques questions. Dans l'article p. 14 sur les dangers de la téléphonie, mais au-delà du danger, je m'interroge sur les fréquences, si, comme il est supposé que les fréquences comprises entre 900 et 1800 mégahertz sont « négatives » pour les autres??? (certaines seraient positives?)

Beaucoup de travaux, me semble-t-il, ont été effectués sur les fréquences. Ne pourrait-on pas dans un prochain numéro avoir un compte rendu des travaux les plus intéressants qui recensent les choses? Concernant la surunité, Jacques Paltz nous a indiqué dernièrement des travaux effectués par Fabrice André (refuge de Sarenne). J'ai effectivement pu voir des émissions TV sur ce monsieur et ses travaux, ne pourrait-on pas avoir un suivi de ces travaux et des étapes qu'il est en train de franchir?

Concernant MDI, je suis « l'affaire » depuis 2001 et malheureusement à part « l'airprod », pas grand-chose... j'espère beaucoup de ce système, mis à part qu'il faut recharger avec de l'électricité nucléaire...

Je finirai par votre article « À la claire fontaine ». J'avais déjà entendu parler de ce procédé, du genre à m'enthousiasmer, mais à 800 € minimum, comment voulez-vous qu'une famille puisse investir cette somme? Enfin, pardon pour l'aspect un peu négatif de mes propos, ce n'est pas le but. Vous avez fait avec ce numéro un travail remarquable. Un grand merci à vous et à vos collaborateurs.

Cordialement  
Pascal Rau

### LA RÉPONSE DE NEXUS

*Cher lecteur,*

*Vous avez raison : de nombreuses technologies existent et sont commercialisées - la plupart produites à l'étranger. Malheureusement, elles ne sont jamais accompagnées d'études fiables et complètes - dont le coût serait exorbitant, et il est donc très délicat de les documenter sur la simple foi de quelques témoignages. D'autant qu'en matière de santé, l'effet placebo guette le crédule, et que ceux parmi notre lectorat qui sont confrontés à de sérieux problèmes sont sans doute prêts à tous les sacrifices pour les résoudre, et sont donc particulièrement vulnérables de ce point de vue.*

*Espérons que ces technologies offriront bientôt des éléments suffisants pour permettre cette enquête. Concernant les recherches de M. André, l'un de nos rédacteurs est en contact avec lui, mais les résultats manquent encore de reproductibilité pour mériter reportage... à suivre. Je trouve votre reproche à la fontaine magnétique pour son prix élevé tout à fait recevable, mais ce système nous est apparu suffisamment innovant et bluffant pour choisir de le documenter, au moins pour les principes qui ont fondé son développement.*

### • BACTÉRIE E. COLI, PIÉGÉ

Bonjour,

Abonné à votre revue et suite à votre article sur la bactérie *E. coli*, vu les dégâts causés en Espagne suite aux révélations hâtives des autorités allemandes, on a l'impression que nous sommes bien partis pour flinguer la filière bio.

À ce sujet, je me permets de vous soumettre un article paru dans les *Dernière Nouvelles d'Alsace* le 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Si ce que prétend ce dernier est exact, je trouve que cela est extrêmement grave et je ne peux pas m'imaginer une seconde que les spécialistes dans ce domaine aient pu passer à côté de ce problème sauf blocage de l'information, puisque concernant les grands groupes liés à la filière OGM.

Salutations et encore merci pour vos articles, B. Gilbert



### LA RÉPONSE DE NEXUS

Cher lecteur,

Je vous remercie d'attirer notre attention sur cette singulière collusion entre l'apparition de la bactérie tueuse du début de l'été et son utilisation courante dans la filière OGM. L'affaire semble soldée, mais nous garderons un œil attentif sur la question.

### • BON TOUJOURS

Salut respectueux à chacun des acteurs qui me permettent de lire votre magazine six fois par an.

Depuis trois ans, vous motivez mieux mon esprit à la réflexion. Merci ! Vous comblez une bonne partie de ma curiosité, vu le panel de sujets que vous nous présentez.

Nul doute que vous serez au-devant de la scène pour couvrir les événements qui bouleverseront l'humanité au regard de l'intérêt que vous portez aux mystères de la Nature, et aux possibilités que possède l'humanité pour s'y épanouir.

Nous pouvons cependant déplorer qu'il soit nécessaire de consacrer, pour chaque article sujet à controverses, une grande partie de celui-ci à crédibiliser les témoignages.

Davantage de détails techniques ou de comptes rendus sur les diverses expériences relatives aux sujets exposés seraient préférables aux « justifications » visant à crédibiliser les intervenants...

Pour les sceptiques, de simples liens renvoyant sur le Net permettraient de légitimer vos sources et forceraient à l'investigation ceux pour qui le bon sens ne suffit pas !

Vous m'avez captivée avec les dossiers sondant les possibilités de notre cerveau et l'interconnexion entre toutes choses que nous présentons.

Passionnée par la pertinence de vos analyses de géopolitique

qui nous dévoilent parfaitement les coulisses du théâtre en restant simples et accessibles.

Vos réflexions sur les animaux, les plantes, comme celles sur l'archéologie et les anciennes civilisations, rivalisent d'intérêt avec vos sujets sur la cosmologie, la médecine, l'armée, les armes et la manipulation des masses.

Il serait inconvenant d'omettre que je me suis régalée des témoignages faits à propos des NDE et sur toutes les pistes levées qui concernent les énergies libres et le travail nécessaire à leur reconnaissance, et en redemande.

En revanche, c'est dans le domaine de l'art qu'il me paraît plus judicieux d'admirer les crop circles, mais c'est sympa tout de même.

L'émergence de la raison est sous-entendue au travers de la compilation de centaines de témoignages de spécialistes pertinents de tous domaines qui, avec intelligence, pensent que des solutions existent pour s'apaiser et jouir de la vie plutôt que de la souffrir.

À tous, bon toujours,  
Évelyne Erb

### LA RÉPONSE DE NEXUS

Chère, que dis-je, très chère Évelyne,  
Un message comme le vôtre est une vraie récompense, même si la satisfaction que vous manifestez doit aussi beaucoup à des critiques moins dithyrambiques. Que répondre ? Sinon que nous allons continuer de faire de notre mieux, comme vous, comme tout le monde.