

(1)

(1) 熱機関のエンジンの排出ガスの劇的減少効果

(2) 技術の分野

「第1章の詳細」と「第2章の詳細」ですでに実行された多くのテスト結果によって、「特殊な合成磁場」の使用技術によって熱機関に利用される燃料油に起因する効果は、以下の通りに説明される。

(3) 従来の自動車に利用されている燃料油について

- (a) 従来のガソリンエンジン車にはイソオクタンが混入されたハイオクガソリンや砂糖きびから抽出されたアルコール等の燃料油が使用されている。
- (b) また従来のディーゼルエンジン車には食糧油の排油から精製された燃料油や機械油から合成した燃料油が使用されている。
- (c) 以上の燃料油はそれぞれ化学的に分子構造が異なった燃料油であるにも拘わらず従来の自動車エンジンには何らの不都合もなく広く長期間にわたり使用されている。
- (d) 他方では、物理変化だけが燃料油に与えられるので、「特殊な合成磁場」の使用技術によれば、化学分子構造が現状のまま全く不変であるので、それは当然、何の問題もなく従来のエンジンの燃焼に使われることができると考えられる。
- (e) 更に、燃料油の粘性が燃料油の粘性の通常の測定方式によって見つけることができにくいくらい異常に減少するので、非常に強い浸透圧が同時に起こる。
- (f) 「特殊な合成磁場」の使用技術による「E-オイラー」の外側への磁気漏線束密度が理論的にゼロになる基本構成が確立されているので、少しのノイズも全く発生しない、したがって、自動車の制御系は影響を受けることができない。

(4) 「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油の異常な粘性低下について

- (a) 燃料油の粘性はあまりに大きく減少するので、粘性の測定は従来の測定器によって難しくなる、そして、強い浸透圧は同時に発生する。

(2)

- (b) したがって、「特殊な合成磁場」の使用技術によって特にディーゼルエンジンに使われる軽油によって、軽油がボール弁のあたりから漏れる現象は常に例外なく発生する、そして、その結果、日本工業標準規格（JIS）に基づくボール弁の停止機能は失われる。
 - (c) 同様に、船舶エンジンでは、軽油より遥かに高い粘度を持っている重油「A」が日本工業標準規格（JIS）に基づくギアポンプに使われるけれども、重油「A」がギアポンプの密封をされた出力軸から漏れるという状態が発生する。
 - (d) 「特殊な合成磁場」の使用技術によると、温度の上昇なしで従来の燃料油で上記の(b)項と(c)項に起因する大きい劇的な粘性低下の状態と激しい浸透圧の増大の状態が発生するので、誰も燃料油を使用してシリンダー内における燃焼による既存の熱機関の性能の変化について全く想像することができない。
 - (e) しかし、「第1章の詳細」と「第2章の詳細」で記録された動くテストの条件によれば、自動車のためのガソリンまたは軽油について、そして、船エンジンのための重油「A」について最初はずでに達成された熱機関の性能は、これまで20年まで何の問題もなく実際に10年からの間、維持されている。
 - (f) 「特別な合成磁場」の使用技術による燃料油と水と空気による「Eオイラー」によれば、発生した特性変化による効果が現状のまま続くとき、時間はいろいろな設定条件によって異なる。
 - (f-1) 「Eオイラー」が熱機関の燃料油に使われる、そして、特性変化による効果がそのまま続くことができるとき、時間は比較的短くなる、逆に、「トランスマスター」装置が水と空気に使われるとき、時間は比較的長くなる、
 - (f-2) いずれにせよ、所定の経過時間の後、燃料油と水と空気は、前に状態に各々戻る。
- (5) 上記の走行テストの結果に基礎をおくことにより「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油による熱機関の効果は、以下の通りに説明される。
- (a) 「第1章の詳細」と「第2章の詳細」で記録された熱機関の走行テストで達成された多くの試験結果によると、従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力だけでなく

(3)

先行される熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力も例外なく多くの種類の熱機関のシリンダーの内部で発生したということをはば証明する多くの現象は、すでに発生した。

- (b) したがって、熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が熱機関の多くの走行テストに発生したということを証明する結果と現象は、各々A項とB項とC項とD項とE項で以下の通りにリストアップされる。

A項：熱機関の燃料消費の減少率について、

- (a) 「第1章の詳細」の第1節と第3節及び第5節について

- (b) 第1節：「カーボンバランス法」によるガソリンエンジン車の走行テスト

(b-1) 日本自動車輸送技術協会：社団法人」による「Eco オイラー」の厳密な走行テストについて、

(b-2) 「カーボンバランス法」によるテスト結果は4.3%の削減率となった。

(b-3) つまりガソリンエンジンのシリンダーの内部において熱を発生しない新しい未知の磁気による気化膨張圧力が既に発生した事実は上記のデータによって完全に証明された。

- (c) 第3節：ディーゼルエンジン車のシャシ動力計の上の走行試験のデータについて、

(c-1) 「徳島産業短期大学」による「Eオイラー」による走行試験のデータについて、

(c-2) 走行テストの結果に関しては、燃料消費の3回の平均減少率は、17.2%であった。

(c-3) 従来のディーゼルエンジンについての技術により上記の「Eオイラー」による燃料消費の減少率の数値があまりに大きいので、理由は合理的に説明されることができない。

(4)

- (d) 第5節：「早稲田環境研究所の会社」による道路上の「Eオイラー」によるディーゼルエンジン車の厳しい走行テストについて
- (d-1) 燃料消費の減少率の3回の平均数値は、およそ13.2%であった。
- (d-2) したがって、上記の「Eオイラー」による従来のディーゼルエンジンでの走行試験結果の13.2%の数値は、従来の熱機関の技術や科学によって合理的に考えられることができないうらい大きい数値である。
- (e) 第7節：「港タクシー社」（那覇市、沖縄）によるLPガス車の道路上の走行試験について
- (e-1) 上記の再テストによる燃料消費量の減少率の数値の13.6%が余りにも大きいので、従来のエンジン技術と科学による合理的な説明は不可能である。
- (e-2) したがって、それはLPガスエンジンのシリンダーにおけるLPガスの燃焼において従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力の13.6%にも達するLPガスの分子に発生した新しい未知の磁気による爆発的な気化膨張圧力が発生したという考えにならざるを得ない。
- (f) 第11節：「トランスマスター」装置による「第3住若丸」（2,700HP）の主エンジンの航行テストについて
- (f-1) 「第3住若丸」による主ディーゼルエンジンでの航行テストの結果に関しては、燃料消費の減少率は、およそ3.5%～8%である。
しかし、潮の変化による上記の航行テストデータの補正は、正確な潮のデータによって考慮されない。
- (g) さて、多くの他の熱機関での「特殊な合成磁場」の使用技術の燃料油によれば、「第1章の詳細」と「第2章の詳細」と「第3章の詳細」ですでに記録されている熱機関の走行テストによる多くの走行試験結果2,000以上は、ほぼ等しい走行テスト結果になった。

B項：ディーゼルエンジンの排気ガスの温度低下について

(5)

- (a) 「第1章の詳細」の第12節：
第12節：船舶の航行テストについてのエンジンデータの説明
- (b) 実験船の「第3住若丸」(2,700HP)の船舶エンジンからの排気ガスの温度低下について
 - (b-1) No. 1の表とNo. 2の表とNo. 3の表によるテストデータによると、重油「A」による船エンジンの排気ガスの平均温度は、摂氏318℃の数値から304℃の数値に減少した。
 - (b-2) したがって、排気ガスの温度の14℃の大きい減少数値は、「トランスマスターA」装置によってテスト船の「第3住若丸」の試験結果によって達成された。

C項：ディーゼルエンジンの騒音と振動の低下について

- (a) 「第1章の詳細」の第9節及び第12節：
第9節：大型トラックの道路上の走行テストのデータについて
 - (a-1) シートNo. 3：10トン積みトラック及びシートNo. 7：15トン積みトラック燃費試験
 - (a-2) ドライバーの意見：エンジン音は大きく低下した。
- (b) 第12節：テスト船の航行テストについてのデータの説明
 - (b-1) 指示計の指針が「特殊な合成磁場」の使用技術によってテスト船エンジンで重油「A」を使うに際して停止状態になったので、テスト船での指示計の指針によって正確に指示計における最も小さな単位の1/10を読むことができることが可能になった。
 - (b-2) 上記の様に大きなトラックのエンジンだけでなくテスト船のエンジンでの走行テストでも発生した雑音と振動は、共に抑制されて、大いに減らされた。

(6)

(b-3) その理由について「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油によると、従来の燃焼に起因する爆発的な熱膨張圧は、従来の熱機関における通常の燃料供給システムによって熱機関のシリンダーの内部で爆発的な熱膨張圧に先行する熱を発生させることなく磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力に等しい圧力だけ、自動的に減らされる。

(b-4) したがって、爆発的な熱膨張圧力に先行して熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生によって、ピストンに押し下げる圧力は平均値になって、大いに減少する、そして、その結果、振動とエンジンの雑音は劇的に減少する。

D 項： エンジンオイルの寿命の劇的増大について

(a) 熱機関のシリンダーの内部の燃焼温度が例外なく減少したので、ピストンに与えられた押し下げる圧力は大いに減少した、そして、その結果、エンジンオイルの悪化と汚れの程度は大いに減少した、そして、エンジンオイルの寿命は劇的に延長された。

E 項： 異常音と振動が「特殊な合成磁場」の技術によって燃料油によって熱機関に発生する、そして、特に燃料消費の減少率が低いとき、

(a) 「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油が使われ、そして、既存の熱機関での点火タイミングと噴射タイミングがあまりに早いとき、異常音と振動が既存の熱機関で生じるという状態が発生する。

(b) すなわち、ピストンが押し下げられるタイミングが従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧に先行して熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生により既存の熱機関の従来のタイミングより早くなるので、強く押し下げることによる圧力がピストンに加えられるタイミングのスタートはより早くなる。

(c) したがって、熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力による強い圧力がピストンを押し下げることが出来るにも拘わらずクランクシャフトを中心においている効果的トルクはほとんど発生することが出来ない。

(7)

- (d) それどころか、ピストンを押し下げている圧力がエンジンの爆発工程においてクランクシャフトにすでに蓄えられた回転慣性エネルギーを消費するためだけのブレーキとして働くので、熱機関のクランクシャフトにすでに蓄えられた回転慣性エネルギーは大いに弱くなる、
- (e) したがって、上記の制動作用によって、エンジンの爆発工程においてクランクシャフトにすでに蓄えられた回転慣性エネルギーが大いに消費されるので、大きいエネルギー損失の起こることに起因する異常音と振動が既存の熱機関で発生する、そして、その結果、燃料消費の大きい増加は、同時に発生する。

F 結論について

- (a) 上記のA 項とB 項とC 項とD 項とE 項の各々の走行試験結果と現象によって、爆発的な熱膨張圧力に先行して熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油によって熱機関のシリンダーの内部における燃焼において発生したということが証明された。
- (6) 温度上昇を伴わない粘性の低下により燃料油に蓄積される磁気による分子運動エネルギーについて
- (a) 熱を発生させることなく新しい未知の磁気による気化膨張圧力に相当するエネルギー量を推定する。
 - (a-1) 「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油の粘着性の低下状態と燃料油の通常の暖房での粘着性の低下状態は比較される、その結果、燃料油の磁気による分子運動エネルギー量はほぼ推定されることができる。
 - (a-2) ところで、「特殊な合成磁場」の使用技術によれば、温度上昇のない劇的な粘性低下は、従来の燃料油に関する技術と科学によって考えられることができないくらい大きく発生する。
 - (a-3) たとえ従来の燃料油の加熱による燃料油の粘性低下状態ができる限り減少することができるとしても、「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油の粘性低下の状態まで減少することは全く不可能である。

(8)

(a-4) したがって、「特殊な合成磁場」の使用技術により燃料油に与えられる熱を発生させることのない新しい未知の磁気による爆発的な気化膨張圧力に起因する磁気による分子運動エネルギーは想像力を遥かに上回る大きい熱エネルギーに相当する運動エネルギーであると説明されることのできる。

(b) 「特殊な合成磁場」の使用技術による軽油と重油「A」の粘着性低下の状態について、

(b-1) 軽油と重油「A」のこの劇的な粘着性低下による試験結果によると、軽油と重油「A」の浸透能力が考えられないほど劇的に増加したので、日本工業規格（JIS）によるボール弁の開閉能力が完全に機能することができない現象が発生したことは、完全に明白になった。

(b-2) 同様に、テスト船の「第3住若丸」の予備タンク（1,000リットル）に保存された重油「A」に関しては、日本工業規格（JIS）によるギアポンプが「トランスマスター」装置に重油「A」を送るために使われたとき、重油「A」が十分に機能することができなかつたシール機能に起因するギアポンプの出力軸から外に漏らされた現象は発生した。

(7) 熱機関のエンジンから排出される有害排気ガスについて

(a) 従来は、まだ燃え尽きなかつた燃焼ガスが放出されたあと、排気ガスは空気によって冷やされる、その結果、炭化水素（HC）または一酸化炭素（CO）または酸化窒素（NOx）またはマイクロ粒子状物質（PM2.5）のような有害ガスが空中に発生する。

(a-1) しかし、「特殊な合成磁場」の使用技術による燃料油は熱機関のシリンダーの内部における燃焼においてほとんど完全に焼き尽くされるので、上記の有害なガスはほとんど発生しない。

(7-1) 微小粒子状物質（PM2.5）の低減について

(a) 熱を発生させることのない磁気による強い新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が熱機関のシリンダーの内部における燃焼において発生するので、燃料油はほ

(9)

とんど分子サイズにまで最終的に再分割される、その結果、酸素分子との接触域が増加するので、燃料油の燃焼速度と燃焼効率もまた劇的に増加する。

- (b) したがって、まだ燃え尽きなかった燃焼ガスに起因する排気ガスにおける従来のマイクロ粒子物質 (PM10 と PM2.5) だけでなく従来の微粒子物質 (PM2.5) より特に更に小さな微粒子物質も共に劇的に減少すると考えられる。

(7-2) 二酸化炭素 (CO₂) の減少について

- (a) さて、フィルタまたは触媒または尿素 SCR のシステムによる従来の熱機関の排気ガスの処理技術は有害な排気ガスを無害処理することによって環境汚染を防止する能力だけがある、しかし、フィルタまたは促進剤または尿素 SCR のシステムには熱機関で燃焼効率を上げることによって燃料消費の量を減少させる能力がない、従って、発生する二酸化炭素 (CO₂) の量は全く減少しない。
- (b) 「特殊な合成磁場」の使用技術が現在で世界中で広く従来の熱機関における燃料油のために使われるとき、そして、フィルタまたは触媒または尿素 SCR のシステムを製造や使用する事により消費された大きいエネルギーの合計は完全に省略されることができる。
- (c) したがって、上記の大きいエネルギーの合計が「E オイラー」と「トランスマスター」装置を使用する事による燃料油の減少量に加えられることができるので、エネルギーの考えられない膨大な新しい減少量は保存されることができる。

(7-3) 窒素酸化物 (NO_x) の低減について

- (a) そのうえ、熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が発生するので、「特殊な合成磁場」の使用技術の燃料油によれば、燃料消費は大いに減少する、そして、その理由により、熱機関のシリンダーの燃焼温度は大いに減少する、したがって、また、酸化窒素 (NO_x) は同時に大いに減少することができる。

「第1章の詳細」と「第2章の詳細」で多くの走行テスト結果を調査すること

(10)

によって改善されなければならない新しい「特殊な合成磁場」の使用技術による効果は、以下の通りに説明される。

- (8) 「第1章の詳細」と「第2章の詳細」ですでに実行された運熱機関の走行テストで、改善されなければならない走行テストで最も重要な条件について
- (a) さて、自動車エンジンの軽油の燃料消費と船エンジンの重油「A」の燃料消費は、自動車と船の走行速度の増加に従って増加する。
 - (b) しかし、熱機関の燃料ホースの内部にずっと流れている燃料油が「Eオイラー」による走行動テストにおいて1種類の限られた速度だけで行わざるを得なかったため、「第1章の詳細」と「第2章の詳細」の「特殊な合成磁場」の使用技術による「Eオイラー」による燃料消費の減少効果は制限的に現れざるを得なかった。
 - (c) 従って、たとえ熱機関の走行速度が変わるとしても、「Eオイラー」装置の内部を通過している速度が常に「合成磁場を切るための最も効果的速度」を保つことができる「合成磁場の流体の速度制御装置」の技術は既に開発された。
 - (d) したがって、燃料消費の究極の大きい減少効果と排気ガスの究極の大きい減少効果は「第1章の詳細」と「第2章の詳細」ですでに実行された減少効果を上回るのので、究極の大きい減少効果は常に一定の速度を維持することができる「合成磁場の流体の速度制御装置」の技術を用いて、熱機関の走行テストにおいて、既存の熱機関を用いて得ることができる。
- (9) 「特殊な合成磁場」の利用技術における参考文献

参考文献1：「第1章の詳細」

参考文献2：「第2章の詳細」

以上

〒929-1171

石川県かほく市木津二160-2

米出 達雄：「特殊な合成磁場」の利用技術の開発者および発明者

メール：wxdxn7493000@ybb.ne.jp

ホームページ：URL：<http://www.vaporization-energy.com/>

