

第2章のテストデータ

タイトル：「特殊合成磁場の利用技術」

重油「A」の船のディーゼルエンジンによる航海試験について、

航海試験により可能な限り正確に実施された船舶エンジンの各種航海試験のデータについて、

第1節：試験船の仕様について、
「第3住若丸」の主エンジンの仕様（2,700HP）

第2節：試験船内の「トランスマスター」機器の設置状態について

第3節：第1回航海試験のデータについて

第4節：第1回航海試験のデータの説明

第5節：2回目および3回目の航海試験データについて

第6節：第2、第3回航海試験データの説明

第7節：「トランスマスター」を通過する重油「A」の流速について
「トランスマスター」装置Aと「トランスマスター」装置B

第8節：「トランスマスター」機器が使用する交流電源の周波数について

第9節：燃焼低下による排ガス中の窒素酸化物（NO_x）について
テスト船のディーゼルエンジンの温度

第10節：試験船のエンジンによる振動や騒音の低下について

第11節：ボイラーバーナーの燃焼試験について

第12節：ボイラーの燃費と有害排ガスの削減について

第1節：試験船の仕様について、

下の写真はテスト船の「第3住若丸」の全体図です。

第三住若丸

平成17年6月



A. 試験船：「第3住若丸」（2,700馬力）の主機関の仕様について、

- (a) 試験船の主エンジンの燃料消費量：2,00 リットル/ h、
- (b) 補助燃料タンクの容量：1,000 リットル、
- (c) 重油 “A”
- (e) 「トランスマスター」装置の使用温度：80°C以下、
- (f) 「トランスマスター」装置の使用可能圧力：4kg / cm^2 最大、

第2節：試運転における「トランスマスター」装置の設置状態について、

下の写真は「トランスマスター」装置の外観図です。

図2



(b) 下の写真は3台の「トランスマスター」機器を直列に接続した「トランスマスター」装置Bです。

図3



(c) 下の写真は「トランスマスター」装置 A による試験船（第 3 住若丸）の補助燃料タンクに設置されている。

2 個の「トランスマスター」装置が燃料ホースで直列に接続されています。

図 4



第3節：最初の航海試験のデータについて

「トランスマスター」装置Aによる試験船の航海試験データについて、

No. 1

第三住若丸 7th

自：横 至：釜石 (満船)/空船 平均回転数 260 rpm

H.17	時刻	○活性化 ×過熱	消費量 L	時間消費量 L/h	航走距離 哩	排気温度						ラック m/m	概位等	風 m/s	備考			
						#1	#2	#3	#4	#5	#6							
11/5	20:00	x	606	202.0	33.2	320	325	320	330	325	320	30	14:00 活性化装置 OFF	0				
	23:00	x																
	23:00	x				595	198.0	35.6	320	325	320		330	325	320	30		0
11/6	2:00	x	605	201.7	33.6	320	325	320	330	325	320	30	02:45 塩原崎通過	0				
	2:00	x															0	02:00 North 4m
	5:00	x																0
	5:00	x	600	200.0	34.8	315	320	315	325	315	315	30		0	05:00 North 5m			
	8:00	x													0			
	8:00	x	600	200.0	36.5	310	315	310	320	310	310		30	10:00 金華山通過	0			
	11:00	x												0				
	11:00	x	590	196.7	33.2	310	315	310	320	310	310	30		0	11:00 ME 4m			
	14:00	x													0			
	14:00	x	325	200.9	20.0	310	315	310	320	310	310		30		0	14:00 SE 4m		
	15:38	x											15:38 釜石入港	0				
合計/平均			3,924	199.9	226.9													

消費量/哩 17.29 L/哩

航走距離/L 107.09 m/L

平均速力 11.56 Km

過給機圧力 0.6~0.62

第4節：第1回航海試験のデータの説明

1. テスト船：「第3住若丸」

2. テストの目的

「トランスマスター」装置Aによる試験船の主機関では、燃費の低減効果と排気ガスの温度低下効果が得られる。

「トランスマスター」装置Aは、2つの「トランスマスター」装置を直列に接続した装置である。

3. 航海テストの条件

(a) 試験船の航海試験コース

具体的な航海テストコースは設定されていない。

(b) 波高：1メートル以下

4. 航海テスト実施日

2005/11/05～06

5. 「7th」の表1の説明

(5-1) 「トランスマスター」機器Aが「OFF」に設定されている場合、航海試験データは「7th」の1枚目のシートNo.1にのみ記録されている。

(5-2) 主機関の排気管の温度

特に、排気管の温度は3時間に7回、温度計により主機関の計測を行う。

6. 「7th」の表の1枚目シートNo.1の航海試験の結果、

(1) 平均排気温度：317.9°C

(2) 平均燃費：17.29 リットル/マイル

(3) 平均航海距離：107.09 メートル/リットル

(4) 平均速度：11.56 ノット

ただし、19時間38分の連続航海時間、

7. 「8th」の表の2枚目シートNo.2の説明

(7-1) 「トランスマスター」装置Aが「on」に設定されている場合、航海テストデータは、「8th」の2枚目の表に記録され、「9th」の3枚目の表に記録される。

(7-2) 特に、主機関の1～6箇所の温度計による排気管の温度を2時間に5回測定する。

8. 航海テストの結果

(8-1) 「8th」の表の2枚目シート No.2 の航海試験の結果

- (1) 平均排気温度：301.7°C
 - (2) 平均燃費：15.22 リットル/マイル
 - (3) 平均航海距離：121.70 メートル/リットル
 - (4) 平均速度：12.49 ノット
- ただし、連続航海時間は7時間0分

(8-2) 「9th」の表の3枚目シート No.2 の航海試験の結果

- (1) 平均排気温度：306.5°C
 - (2) 平均燃費：15.46 リットル/マイル
 - (3) 平均航海距離：119.76 メートル/リットル
 - (4) 平均速度：12.22 ノット
- ただし、連続航海時間は9時間0分

(8-3) の表の「8th」のシート No.2 と「9th」の表のシート No.3 の平均数値について、

- (1) 平均排気温度：304.1°C
 - (2) 平均燃費：15.34 リットル/マイル
 - (3) 平均航海距離：120.73 メートル/リットル
 - (4) 平均速度：12.36 ノット
- ただし、連続航海時間は9時間0分

9. 「トランスマスター」装置 A による効果の説明

(9-1) したがって、「トランスマスター」装置 A による試験船の燃料消費の減少率は、「オフ」状態の航海試験結果が「オン」状態の航海試験結果よりも低い数値で表される。

10. 「トランスマスター」装置 A による効果

- (1) 平均排気温度：13.8°Cの低下
- (2) 平均燃費：11.3%の低下
- (3) 航続距離の向上：13.64%
- (4) 試験船速の向上：6.9%

1 1. 航海試験の評価について

海洋潮汐、波、風による燃料消費への影響は特に大きいので、試験船の航海試験の結果に関して燃料消費を最も慎重に評価する必要がある。

(11-1) 主機関の筒内燃焼温度が低下した。

上記の航海試験の結果から、重油「A」で 13.9°C の低下により発熱しない、磁気による未知の爆発的な気化膨張圧力の発生によるもの。

(11-2) そのため、窒素酸化物 (NOx) と微小粒子状物質 (PM) が同時に大幅に減少するか、ほとんど発生しない可能性がある。

(11-3) 燃料消費量の平均減少率は 11.3% となった。

第 5 節：第 2、第 3 回目の航海テストデータについて

No.4

第三住若丸 トランスマスター燃費テスト

平成23年8月30日～8月31日

日付	時間	主機関累計 メーター(B)	回轉数	デジタ 回轉数	ラック1	ラック2	進力	波高	観測ポイント	その他
8/30	16-00	4932650							戸畑港出航前	
8/30	19-00	4932785	265	271	27	27	10.4	0.5m	大連島沖 船コブイ通過時	
8/30	22-00	4933735	265	271	27	27	10.4	0.5m	5時開港	
8/31	03-00	4934685	265	271	27	27	11.1	1.0m	10時開港	
8/31	08-00	4935620	265	271	27	27	11.4	1.0m	15時開港	
8/31	12-00	4936375	265	271	27	27	11.5	1.0m	島取港入港前	
8/31	12-50	4936495							島取港出港後	

航路 戸畑から島取

トランスマスター OFF

空船

NO.1

第3仕送込 トランスマスタ一週運行リスト

日付	時間	主機設置 メーカー	回転数 rpm	出力 kW	回転数 rpm	出力 kW	回転数 rpm	出力 kW	回転数 rpm	出力 kW	その他
1	4/3	8:10									550rpm ON
2		15:25									主機ON 7体リコカ
3		15:45	0								出送
4		16:00	20	265	271	28	25	11.4	900	400	海外 回転UP
5		16:15	68	265	271	26	25	11.1	850		6速NO2が 全速146rpm迄
6		17:15	259	265	271	26	25	11.4	1000	40	21.5
7		18:15	448	264	271	26	25	12	800	40	35.9
8		19:15	640	264	271	26	25	11.4	890	40	47.6

航路 戸部から島部
立船(実船) 運送
天気くもり・雨
風 無

No.7

N0.3

第8回若丸トランスマスター遊費リスト

H 24

日付	時間	主催遊費 マスター(2)	区別費	デジタル 回数費	ラック1	ラック2	活カ	パーセント特設 参加人数(遊費)	累積遊費計 マスター	その他
4/14	7:15	2953	264	271	26	25	10.8	780 2	211.3	2 限
2	8:15	3144	264	271	26	25	10.5	840 40	223.8	1 限
3	9:15	3336	264	270	27	25	10.5	950 40	236.8	
4	10:15	3524	264	270	26	25	10.6	760 40	249.9	1 限
5	11:15	3715	264	270	26	25	10.7	870 40	262.8	1 限
6										
7										
8										

紙 簿 戸部から請求

立給 課部 課経

天 氣

寒 涼

FAX 09030266026

TEL 09030266026

TEL 09030266026

第6節：第2、第3航海テストデータの説明

B. 第2の航海試験：「トランスマスター」装置Bは「オフ」の状態に設定される。

1. テスト船：「第3回住若丸」

2. 航海テストの目的

- (a) テスト船の燃料消費量の減少率と航海時間は、「トランスマスター」装置Bで測定される。
- (b) 「トランスマスター」装置Bは、直列に接続された3つの「トランスマスター」装置からなる。

3. 航海テストの条件

- (a) 「トランスマスター」装置Bの「入」の状態と「切」の状態での航海試験は、同じ潮汐状態と波・風の状態で実施しなければならない。

4. 航海テストコース

- (a) 海洋状態が一定に保たれやすいという日本海の「戸畑港」から「鳥取港」への航海テストコースが最も安定しており、航海テストに決定しました。
- (b) 試験船は常に製鉄所のスラグで満載の状態で行う。
- (c) 言い換えれば、試験船は常に製鉄会社のスラグを「戸畑港」から「鳥取港」に輸送しているため、積荷の状況と航海試験の経過は常に完全に等しい。
- (d) なお、日本海の航海テストコースでは、潮汐と波と風が最も安定する季節を選ぶことで、燃料消費量と航海時間を最も正確に測定することができます。

5. 波の高さ

0.5～1.0メートル

6. 航海テスト実施日

2011年8月30日から31日まで

7. 航海テストの説明

- (a) 「トランスマスター」装置Bによる「OFF」の状態の航海試験データを表 No. 4 に記録した。

8. 航海テストの結果

(a) 「戸畑港」から「鳥取港」までの航海試験データを表 No. 4 に記録した。

(a-1) 主機関の燃費：3,845 リットル

(a-2) 所要時間：50 分 20 時間

C. 第 3 の航海試験：「トランスマスター」装置 B が「オン」の状態に設定されている。

1. テスト船：「第 3 住若丸」

2. 航海テストの目的

(a) 上記の目的は、「B. 3 回目の航海試験」と同じ目的です。

3. 航海テストの条件

(a) 上記の条件は、「B. 3 回目の航海試験」と同じ条件です。

4. 航海テストコース

(a) テストコースは「B. 3 回目の航海テスト」と同じテストコースです。

5. 波の高さ

0.5～1.5 メートル

6. 航海テスト実施日

2012 年 4 月 13 日～14 日

7. 航海テストの説明

(a) 「トランスマスター」装置 B による「OFF」の状態の航海試験データを表 No. 5 表 No. 6、表 No. 7 に記録した。

8. 航海テストの結果

(a) 「戸畑港」から「鳥取港」までの航海試験データを表 No. 5 と表 No. 6 と表 No. 7 に記録した。

(a-1) 主機関の燃費：3,715 リットル

(a-2) 所要時間：30 分 19 時間

9. 「トランスマスター」装置 B の効果

(a) 「B. 2 回目の航海試験」の結果と「C. 3 回目の航海試験」の結果を比較すると、

(a-1) 試験船の所要時間について

「2 回目の航海試験」の場合の所要時間：50 分 20 時間

「C. 3 回目の航海試験」の場合の所要時間：30 分 19 時間

(a-2) 主機関の燃費について

メインエンジンの燃費

「B. 2 回目の航海試験」：3,715 リットル

メインエンジンの燃費

「C. 3 回目の航海試験」：3,845 リットル

(a-3) 前述のように、航海試験において、「トランスマスター」装置 B により、「鳥取港」への到着時間が 1 時間 20 分短縮された。

(a-4) 2011 年 8 月及び 2012 年 4 月に、試験航路の良好な状況下で上記の航海試験をそれぞれ実施した。

(a-4-1) 施行日に変更されたため、2011 年 8 月に行われた航海試験は台風の影響を特に受けず、所要時間が大幅に短縮されたと考えられます。

(a-5) 「トランスマスター」装置 B の航海試験で「鳥取港」に到達するまでの使用燃料量が「ON」の場合、130 リットル減少した。

したがって、減少率は 3.5%となりました。

(b) 試験船の「ラック」の試験データについて

(b-1) 主機関の回転数値は 265rpm であり、第 4 表の No. 4、第 5 表の No. 5 及び第 6 表の No. 6 に記録されている主機関に設定されている回転数値は常に変更は不可能である。

(b-2) 主機関で使用している重油「A」の濃度として表される「ラック」の数値は 29-31 から 28 に低下したが、重油「A」では航行速度は「変化なし」のままであった。
「トランスマスター」装置 A

(b-3) 「ラック」は、試験船内で主エンジンのシリンダ内に重油「A」を噴射する直前に、重油「A」の濃度を調整するための装置である。

(c) 「トランスマスタ」装置 A と「トランスマスタ」装置 B について

(c-1) 上記試験船の航海試験によれば、「トランスマスター」装置 A による燃料消費量の減少率は 11.3%であり、「トランスマスター」装置 B による燃料消費量の削減率は 3.5%であった。

- (c-2) 上述の燃料消費量の減少率の数値が従来の船舶に関する技術と科学によって達成されることは全く不可能である。
- (c-3) したがって、テスト船のシリンダーの内の重油「A」の分子に熱を発生させることなく新たな未知の爆発的な気化膨張圧力が従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力の 11.3%と 3.5%にそれぞれ達して発生したと考えざるを得ない。
- (c-4) 2 台の「トランスマスター」装置が直列に接続された「トランスマスター」装置 A の 11.3%の燃料消費量の減少率は、3 台の「トランスマスター」が直列に接続された「トランスマスター」装置 B の燃料消費量の減少率の 3.5%よりはるかに大きい。

第 7 節 :: 「トランスマスター A」装置と「トランスマスター B」装置を通過する重油「A」の流速について

A. 特に燃料消費量の低下率に影響を与える重油の流速の説明。

- (a) 直列に接続された 3 つの「トランスマスター」装置からなる「トランスマスター」装置 B の場合、重油「A」の原子に大きな磁気による電子エネルギーを確実に誘導することができる。
- (b) しかし、航海試験結果によれば、「トランスマスター」装置 B による燃料消費量の減少率の数値の 3.5%は、「トランスマスター」装置 A による数値の 11.3%と比較して低すぎる。

A-1. 特に「トランスマスター」装置 B による低い燃料消費量の減少率が発生した理由。

- (a) 同一の歯車ポンプを使用したので、「トランスマスター」装置 A における重油「A」の通過抵抗は、「トランスマスター」装置 B の通過抵抗よりも遥かに小さくなる。
- (b) したがって、重油「A」の「トランスマスター」装置 A の燃料ホース内を流れる速度は「トランスマスター」装置 B の燃料ホース内を流れる速度より早く、「燃料消費量の減少に最も適した速度」に近い流速である。
- (c) 言い換えれば、「トランスマスター」装置 B の燃料ホース内を流れる重油 A の流速は、「燃料消費量の低減に最も適した速度」とはかけ離れていると考えられる。
- (d) したがって、2 台の「トランスマスター」装置からなる「トランスマスター」装置 A の燃料消費の減少率は、3 台の「トランスマスター」装置からなる「トランスマスター」装置 B の燃料消費の減少率よりもはるかに高い。
- (e) 以上から「特殊合成磁場の利用技術」に基づき、「燃料消費量の低減に最適な速度」で特殊合成磁場を切断する場合、圧倒的に大きな削減効果が得られました。

- (f) したがって、特に「トランスマスター」装置 B を使用する場合には、燃料消費量の減少のために重油「A」の速度が「燃料消費量の削減のための最適速度」となるように、上述の試験船のポンプの出力を増加させる必要がある。
- (g) いずれにしても「トランスマスター」装置 A による燃料消費量の減少率は 11.3% が得られたと考えられる。

第 8 節 「トランスマスター」機器が使用する交流電源の周波数について

- (a) 商用交流電源の周波数の可変幅は一般に 0 ~ 15 % である。
- (b) 交流電源の電圧と周波数が過負荷になると、電圧の低下と周波数も低下するためギアポンプの回転速度が低下する。
- (c) そのため「トランスマスター」装置内の重油「A」の速度が低下し必然的に「燃料消費量の削減のための最適速度」から離れた速度となるため「トランスマスター」装置の機能は大幅に低下する。
- (d) したがって、過負荷によって引き起される AC 電源の電圧と周波数の低下は、自動電圧調整装置によって防止されなければなりません。

第 9 節 : 燃焼低下による排ガス中の窒素酸化物 (NO_x) について

テスト船のディーゼル機関の温度、

A. 排ガス温度について

- (a) 表 1 の「7th」、表 2 の「8th」、表 3 の「9th」の航海試験データによると、重油「A」による船舶エンジンでは 318°C から 304°C に低下した。
- (b) その結果、主機関のシリンダー内の燃焼温度は、「トランスマスター」装置 A による「第 3 住若丸」の航海試験において、14°C という数値が減少した。
- (c) 船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス中の窒素酸化物 (NO_x) が排気ガスの温度の低下を確認したことにより実質的に減少することが証明された。
- (d) 上述したように、未知の新しい発熱することなく磁気による爆発的な気化膨張圧が試験船の「第 3 住若丸」の主ディーゼルエンジンのシリンダー内の燃焼において発生したので燃焼温度が低下したと考えざるを得ない。

B. 試験船の主ディーゼル機関の固有の問題について

- (a) 試験船の主ディーゼル機関の重油「A」による燃料燃焼率 3.5%は、トラックやバスのような大型車両の燃費の減少率 10%と比較して削減率の低い数値である。
- (b) 「特殊な合成磁場」をカットする重油「A」の速度が「燃料消費量の削減に最適な速度」から大きく離れていることが主な原因である。
- (c) 特に船舶用エンジンでは補助燃料タンクから主機関のシリンダーまでの距離は長く且つ鉄管で送油されるため、あらかじめ補助燃料タンクに既に重油「A」とえられた新しい未知の特殊な磁気による運動エネルギーが大きく減衰される可能性がある。

第 10 節：エンジン試験による振動や騒音の低下について、

A. 船舶用エンジンの航海試験における振動と騒音

- (a) 船舶用エンジンのシリンダ内の燃焼温度が大幅に低下した。
- (b) したがって燃焼温度が低下しているため、燃焼によって発生した窒素酸化 (NOx) の量はかなり減少したと考えられる。
- (c) ところで、従来の船舶の主機関の回転速度は、常に一定の回転速度を保つことができる燃料油の供給システムによって自動的に制御されている。
- (d) しかしながら、従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力には、発熱しない磁気による新たな未知の爆発的な膨張圧力が加わるため、主機関の回転速度が上昇する。
- (e) しかしながらエンジンの回転数が自動的に一定に制御されるため従来の燃料供給量は自動的に低減される。
- (f) すなわち、重油「A」の燃焼による発熱を伴わずに磁気による新たな未知の爆発蒸気膨張圧が発生し、その直後に従来の重質油「A」の減少による燃焼による爆発熱膨張圧が発生する。
- (g) 主機関のピストンには、上記の 2 種類の爆発圧力が加わるため、ピストンへの衝撃値が平均化されて大幅に低下します。
- (h) したがって、従来のマリン船では、主機関の振動により主機関のアナログ表示器が最小単位の規模で振動するため、指示されたポインタの数値を正確に読み取ることが全く不可能でした。
- (i) しかし「特殊合成磁場の利用技術」で管理されている重油「A」を使用することにより、船舶の主機関の振動や騒音が大幅に低減されたので、指示器の指針が指す最小単位で 1/10 を正確に読み取ることができました。

- (j) さらに、主エンジンのピストンにおける衝撃強度が大幅に低減されたので、エンジンオイルの劣化および汚染が低減され、その結果、エンジンオイルの寿命が劇的に延びた。

第 11 節：ボイラーのバーナーの燃焼試験について

A. ボイラーのバーナーにおける「E-オイル」装置による燃料消費量の減少率のテスト。

(a) テストの目的

海苔乾燥機用のボイラーの燃料油として「E オイラー」装置を使用した場合燃料消費量の減少率が計算されます。

(b) 試験に使用するボイラー

「明石市林崎漁師協同組合」が所有する海苔乾燥機用ボイラー

(c) 使用する燃料油：重油 「A」

(d) 試験方法

「E-オイル」装置による 2006 年の海苔の平均出荷量と「E-オイル」装置のない過去の平均海苔出荷数とを比較する。

A-1 テスト結果

(1) 「E オイラー」装置を 2006 年に取り付けた後の試験結果。

- (a) 海苔の平均出荷量の合計：6,562,200
- (b) 使用した重油「A」の総量：43,178 リットル
- (c) 1 リットルあたりの海苔の平均出荷量の総数：152.4 個

(2) 2,002 年における測定結果

- (a) 1 リットルあたりの海苔シートの平均出荷量の総数 2,002：143.9 個
- (b) 冬は穏やかなので、特に燃料消費量が減少した。

(3) 2,005 年における測定結果

- (a) 1 リットルあたりの海苔の出荷量の平均値 2,005：130.9 個
- (b) 冬が厳しかったため、特に燃料消費量が増加した。

A-2 燃料消費量の削減テストの結論

- (a) 「E-オイラー」装置が装着されていなかった場合、すなわち 2002 年及び 2005 年における 1 リットル当たりの海苔の平均出荷数が、1 リットル当たりの海苔の過去の平均出荷数として使用される。
- (b) すなわち、「E-オイラー」装置が取り付けられていない場合、1 リットルあたりの平均海苔出荷数、 $(143.9 \text{ 枚} + 130.9 \text{ 枚}) / 2 = 137.4 \text{ 枚}$
- (c) 「E-オイラー」装置による 1 リットル当たりの海苔の出荷枚数の増加率 $152.4 \text{ 枚} / 137.4 \text{ 枚} = 1.109$
- (d) つまり、「E-オイラー」装置による燃料消費量の減少率は 10.9%です。

A-3 さらに、重油「A」の粘度が急激に低下したことによる噴射抵抗の低下により、バーナから重油「A」を噴射したときの振動および騒音が劇的に減少した。

A-4 「特殊合成磁場の利用技術」で管理される重油「A」による燃焼試験の考察

- (a) ちなみに、今日では、全てのボイラーにおいて、重油「A」による燃焼技術で燃費の低下を改善する可能性はほとんどない。
- (b) ただし、2006 年には「E-オイラー」装置による燃料消費量の 1 年間の連続削減試験であったことから、試験結果の削減率の 10.9%が妥当な削減値と考えられる。
- (c) したがって、「E-オイラー」装置による燃料消費量の減少率として、重油「A」による 10.9%という数値は大きすぎるため、従来のボイラーのバーナーについての燃焼技術や科学の方法では合理的に説明することはできない。
- (d) すなわち、上記のデータは、ボイラのバーナの燃焼において、磁気による未知の新しい特殊な熱エネルギーが発生したことを証明している。

アルコールランプによる軽油の燃焼試験

B-1 試験方法について

- (a) 軽油によるほぼ完全燃焼の状態では、「特殊合成磁場の利用技術」で処理される軽油の通常燃焼と軽油による燃焼による炎の色と状態は全く同じであるので炎の状態の違いはまったく判断できない。

- (b) しかしながら、アルコールランプで軽油を不完全燃焼させることにより軽油の燃焼温度をできるだけ低く設定することにより、火炎色および火炎状態の違いが明らかに現れる。
- (c) 上記の場合、特に不完全燃焼により発煙するため注意が必要です。
- (d) 従って、通常の軽油と「特殊合成磁場の利用技術」で処理されている軽油とのアルコールランプによる燃焼による炎の状態を目視で比較する。
- (e) 特に、「特殊合成磁場の利用技術」で処理されている軽油の燃焼による炎の色と長さを通常の軽油の炎と比較する。
- (f) 炎の状態の変化について、「特殊合成磁場の利用技術」で処理されている軽油の炎は、アルコールランプからの気化膨張圧力による噴流圧力が強いので、炎の高さは必然的に高くなり、色は高温でオレンジ色になる。
- (g) 一方、従来の軽油では火炎の膨張圧が小さく、噴出圧力が低いため火炎の高さが低く、火炎の色はより低い温度の赤色の火炎となる。

B-2 テストの結論

- (a) 上記の現象により、「特殊合成磁場の利用技術」で処理されている軽油の原子に誘導された磁気による電子エネルギーが軽油の燃焼により放出され、熱エネルギーになり、従来の軽油の燃焼による熱エネルギーに追加された。
- (b) 言い換えれば、上記のデータは、従来のバーナーの燃焼において軽油に蓄積された磁気による未知の新しい熱エネルギーが発生したことを証明している。

B-3 上記アルコールランプによる軽油の燃焼試験では、不完全燃焼により多くの黒煙が発生した。

第 12 節：ボイラーの燃費と有害排出ガスの削減について

- (a) 今日、重油「A」の通常のボイラーでの重油による燃焼技術は、燃費の改善の可能性はほとんどない。
- (b) したがって、「E-オイル」装置による燃料消費量の減少率として、重油「A」による 10.9%という数値が大きすぎるため、従来のボイラーの燃焼技術や科学ではまったく説明できない。

- (c) すなわち、上記のデータは、ボイラのバーナの燃焼において、磁気による未知の新しい熱エネルギーが発生したことを証明している。
- (d) また、上述した軽油の燃焼において、熱機関のシリンダ内に発生する騒音や振動が大幅に減少する。同様に、上述した重油「A」の燃焼では、ボイラのバーナで発生する騒音および振動も劇的に減少する。
- (e) ボイラーに軽油を用いた燃焼試験
- (f) 管理されている「特殊合成磁場の利用技術」で処理された軽油を通常の軽油と、アルコールランプにおける燃焼による炎を調査する。
- (g) 「特殊合成磁場の利用技術」で処理されている軽油の色と炎の長さをアルコールランプの通常の軽油と比較します。
- (h) 炎の変化は誰もが赤とオレンジの色を見分けやすく、炎に力が加わるため炎の高さは必然的に長くなる。
- (i) すなわち、「特殊合成磁場の利用技術」によって処理されている軽油の原子に誘起された磁気による電子エネルギーは、軽油の燃焼によって放出され熱エネルギーとなり従来の軽油の燃焼に追加された考えられる。
- (j) 言い換えれば、上記のデータは、従来のバーナーの燃焼において軽油と重油 A に蓄積された磁気による未知の特別な熱エネルギーが生成されたことを証明している。

完

2017年3月1日

〒929-1171

住所：石川県かほく市木津二-160-2

米出達雄

メールアドレス：wxdxn7493000@ybb.ne.jp

ウェブサイト：<http://www.vaporization-energy.com/>

(d)

(e-2) (e-3) (f) (g)

