

研究テーマ：「特殊な合成磁場」に関する研究

「序文」

自動車の宿命的な排気ガス処理技術に関する抜本的改善技術について

ガソリンエンジン車がダイムラーによって発明されてから今日まで既に約130年が経過している。

自動車の駆動原理は燃料油の燃焼による爆発的な熱膨張圧力による限り燃焼による排気ガスの削減は必然的に宿命的な技術的課題として残る。

しかしながらダイムラーによる自動車の発明以来すでに130年を経過しているにも拘わらず完全燃焼による二酸化炭素（CO₂）と不完全燃焼による有害排気ガスを共に同時に大幅に削減し得る抜本的な技術は今日まで開発されていない。

そのため従来の自動車の排気ガスによる汚染から地球環境を守るため英国及びフランス政府は近い将来従来のガソリンエンジン車及びディーゼルエンジン車の製造を禁止する事を発表している。

加えて世界中の自動車メーカーの燃焼技術では密閉された燃焼空間内の燃料油の燃焼において無視し得る程の小さな気化膨張圧力が単に発生するに過ぎない。

一方、私の「特殊な合成磁場の利用技術」による燃料油によれば、従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力の10%～20%にも達する新しい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直前に発生する。

従って「特殊な合成磁場の利用技術」に起因する新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生により「完全燃焼可能な空気-燃料の混合気の形成」や「燃焼時間の短縮」はそれぞれ劇的に改善される。

言うまでもなく「特殊な合成磁場の利用技術」の研究の進展により新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生量は現在の10%～20%以上に増大させることは十分可能である。

以上の様に私の「特殊な合成磁場の利用技術」は上記の宿命的な技術的課題を解決し得る革命的な技術である。

私は「特殊な合成磁場の利用技術」はエネルギーの確保、二酸化炭素（CO₂）の削減や大気汚染の防止について、現在と未来を繋げる橋渡しが円滑に出来る技術であると確信している。

以下では「特殊な合成磁場の利用技術」で管理された燃料油によって新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が発生したと考えられる資料を紹介する。

1. 「特殊な合成磁場」の概略について

(a) 下記の交番磁界において「特殊な合成磁場の利用技術」は、磁極の転換点を中心とする対称の位置に存在する両方の磁力の合計した数値がゼロとなる「特殊な合成磁場」の技術である。

(b) 特に以下は燃料油、水と空気で使われる「特殊な合成磁場の利用技術」について、説明する。

(c) 下記は、「第1章のテスト・データ」、「第2章のテスト・データ」と「第3章のテスト・データ」ですでに実行された多くの試験結果から、導かれた研究の結果である。

(d) 「特殊な合成磁場の使用技術」は、完全に従来の物質の特性と異なる特性変化をもたらす。

2. 「特殊な合成磁場」の説明図

Fig. 1

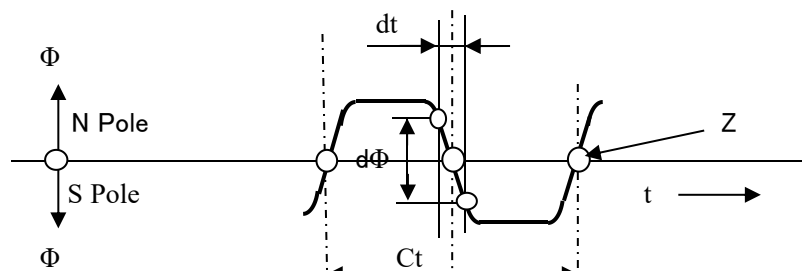
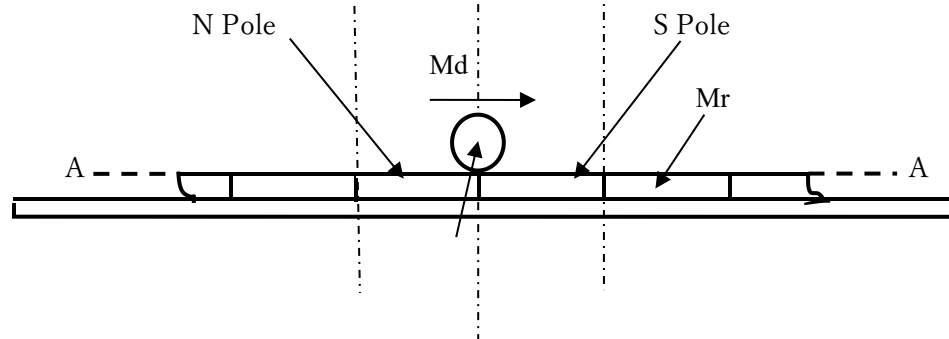


Fig. 2



Mr : 磁石列

Φ : 磁束密度.

t : 時間

Ct : サイクル

Z : 磁極の転換点

A-A 部 : 磁束密度の主表面

Md : 物質の移動方向 : 永久磁石の異なる極が互いを吸着する表面と直角をなす方向。

3. 「特殊な合成磁場」の説明

(a) 磁石列 (mr) に沿った特定の方向 (Md) に、特定の速度で物質 (S) を動かす。

(b) このとき、オリジナルな方向と逆の方向の最も高い変化率 ($d\Phi/dt$) となる磁極の転換点 (Z) では、物質の特定の切断速度によって順番に物質 (S) の原子に磁気による電子エネルギーが誘導される。

(c) 言い換えると、オリジナルの方向の磁束と逆の方向の磁束によって最大の磁気による電子エネルギー (E) は物質 (S) の原子に誘導されます、そして、物質 (S) は高エネルギーになる。

(d) このとき、物質 (S) の原子に誘導される磁気による電子エネルギーの運動の仕方は、量子論の定義で磁気量子数によって表される電子エネルギーの運動の仕方と同じである。

(e) したがって、「特殊な合成磁場の利用技術」によって管理される物質 (S) によれば 量子論の定義で主量子数で表される物質 (S) の従来の特性ととは完全に異なる特性変化が、発生する。

(f) また「特殊な合成磁場の利用技術」によって管理される燃料油、水と空気によると、燃料油、水と空気の従来の特性と全く異なる特性変化がそれぞれ、発生する。

上記の理由は、「特殊な合成磁場の利用技術」によって発生する効果の理論的な理由である。

目次

第1節：技術的な背景について

第2節について：「特殊な合成磁場の利用技術」について

第3節：「特殊な合成磁場の使用技術」による量子論による説明について

第4節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による熱機関の燃料消費の縮小率

第5節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因する温度低下

第6節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因する雑音と振動

第7節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因するエンジン

第8節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による熱機関の点火タイミング

第9節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生

第10節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による分子振動エネルギーの大きさ

第11節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による有害な排気ガス

第12節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による二酸化炭素 (CO₂) の減少

第13節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による微小粒子状物質 (PM₁₀ または PM_{2.5}) の減少

第14節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による酸化窒素 (NO_x) の減少

第15節：「E-オイラー」装置と「トランス・マスター」装置について

第 16 節：「特殊な合成磁場の利用技術」の引用

第 1 節：技術的な背景について

- (a) 物質が「特殊な合成磁場」を切る速度の限界について、
- (b) 「ファラデーの電磁誘導論」に基づいている「特殊な合成磁場の利用技術」によれば、物質による磁束の切断による磁束密度の変化率が理論的にほとんど無限になるので、従来の技術や科学によって考えられないくらい劇的に、物質の特性変化は増大する。
- (c) 言い換えると、燃料油、水と空気が交番磁界中に動かされるとき、複数の「特殊な合成磁場」によって構成される交番磁界は切断される。「ファラデーの電磁誘導法則」が適用される。
- (d) 「ファラデーの電磁誘導法則」によると、 $E = - (d\Phi/dt)$ である。
- しかし、アイテム「E」は物質の原子に誘導される磁気による電子エネルギーである、そして、アイテム $(d\Phi/dt)$ は磁束の変化率です。
- (e) さらに、「ファラデーの電磁誘導法則」は永久磁石による交番磁界だけでなく「特別な合成磁場」を構成している交流電磁石による交番磁界にも適用される。
- (f) ところで、「特別な合成磁場」が物質によって切られるとき、アイテム (dt) の時間は物質 (S) の速度によってほぼ 0 近くになる。
- (g) したがって、「ファラデーの電磁誘導法則」によれば、アイテム「E」で表される磁気による電子エネルギーは、「特殊な合成磁場」を切ることによってアイテム (dt) で表されるゼロ近くの、時間だけ物質の原子に誘導される無限に大きい磁気による電子エネルギーになる。
- (h) 言い換えると、磁気による最高の電子エネルギーが「特殊な合成磁場」を切ることによって物質の原子に誘導されるので、従来の物理的な特性とは全く異なる物理的な特性変化が物質の分子に発生する。

(i) ところで、物質に全く異なった特性変化を与えることができる「特殊な合成磁場」を切断する時間に起因する影響は、以下の通りに説明される。

(i-1) 特に、「Eオイラー」装置と「トランス・マスター」装置で構成される交番磁界に沿った燃料油、水と空気の移動は、以下の通りに説明される。

(i-2) ファラデーの法則に従って、物質が磁束を切るとき、磁束密度 ($d\Phi/dt$) の変化率に起因する磁気による電子エネルギーは物質の原子に誘導される。

(i-3) したがって、磁気による特別な分子振動エネルギーは、物質の分子で発生する。

(i-4) 上記の場合では、物質の磁気による特別な分子振動エネルギーの大きさは、磁束密度 ($d\Phi/dt$) の変化率の増加に比例して増加します。

(i-5) しかし、磁束密度 ($d\Phi/dt$) の変化率がさらに上昇するとき磁気による特殊な分子振動エネルギーが物質の分子に発生する事が出来な限度が現れる。

(i-6) この限度に達した磁束密度 ($d\Phi/dt$) の変化率は有効な磁束密度 ($d\Phi/dt \max$) の最大変化率である。

(i-7) したがって、燃料油、水と空気の原子に磁気による電子エネルギーを誘導することによって、燃料油、水と空気の分子で最も有効な変化を起こすために、磁束密度の変化率をできる限り有効な磁束密度 ($d\Phi/dt$) の最大変化率に近ずかせることが必要である。

(j) 「特殊な合成磁場」が物質によって切られる時間が徐々に短くなるのに従って、物質 (S) に誘導される磁気による電子エネルギーは反対に増大される、そして、最後に、それは電磁誘導による現象が発生することができないという状態に達する。

(k) したがって、「特殊な合成磁場」を切る時間が最も短く ($dt \min$) なるとき、磁気による最大の高い電子エネルギーが発生するので、磁気による最も大きな分子振動エネルギーは物質 (S) の分子に発生する。

(l) 「特殊な合成磁場」を切るテストによると、時間 ($dt \min$) は分子構造の違いによって変化する可能性がある。

(m) 「特殊な合成磁場」を切る時間が上記の時間 ($dt \min$) より短いとき、物質に誘導される磁気による電子エネルギーは決して発生することができません、そして、その結果、また、同様に物質 (S) の磁気による分子振動エネルギーも決して発生することはできない。

(n) したがって、時間 (dt min) による状態においては、磁気によって最も大きい電子エネルギーは物質 (S) の原子に誘導されます、そして、最大の分子振動エネルギーは同時に物質 (S) の分子に発生する。

(o) さらに、時間 (dt min) による状態では、私は一時的に物質 (S) のこの運動速度に「燃費の減少のために最適速度」という名前をつける。

第2節：「特殊な合成磁場の使用技術」について

1. 以下第1の状態と第2の状態は、物質で最も大きい物理的な特性変化を引き起こすために重要です。

第1の状態として、磁気による最も大きい電子エネルギーが物質に誘導されるように、物質の移動速度は基本的に「特殊な合成磁場」を「燃費の減少のための最適速度」の状態で切断しななければならない。

(a) 物質が永久磁石によって構成される交番磁界中で動かされるか、交流電磁石で作られる交番磁界中で動かされるとき、物質は「特殊な合成磁場」を切ることができる。

(b) したがって、磁極の転換点では、電磁気によって物質の原子に誘導される磁気による電子エネルギー(E)はほぼ無限に高いエネルギーになる、そして、想像も及ばない物理的に全く異なる特性変化は劇的に物質の分子で発生する。

(c) さらにまた、「特殊な合成磁場の使用技術」による実用性の観点から、物質の原子に誘導される磁気による電子エネルギーができるだけ高いエネルギーにすることは重要である、同時に磁気による電子エネルギーが物質の原子にできるだけ多く繰り返し誘導されることも重要でもある。

2. 第2の状態として、特に多くの永久磁石からなる「Eオイラー」装置について、「特殊な合成磁場」を切ることによって発生する分子振動エネルギーのサイクルが物質が本来有する物質の分子の固有振動数のサイクルと同じになることができるように、物質を動かす速度が決定されることは、重要である。

(a) 物質の分子が上記の第2の状態を満たすことができる移動速度によって「特殊な合成磁場」を切るとき、全く物理的に異なる特性変化が起こり得るので、物質で最も大きな分子振動エネルギーは起こり得ます。その結果、共振現象が誘発され画期的な効果が発生することができる。

(b) 永久磁石と交流電磁石で構成される「特殊な合成磁場」は理論的には「ファラデーの電磁誘導法則」による電磁誘導技術の拡張に属していて基本的に発電機や誘導電動機の拡張技術である。

(c) したがって、第1の状態と第2の状態が「特殊な合成磁場の使用技術」によって各々満たされるとき、全く物理的に想像も及ばない特性変化が燃料油、水と空気の分子に発生することができるので、「特殊な合成磁場の使用技術」が多くの産業の分野の多くの新しい基本的な技術として使われることができる。

第3節：「特殊な合成磁場の使用技術」の量子論による説明について

(a) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって、従来の技術と科学によって考えられることができないくらい劇的に、全く物理的に異なる特性変化が発生する効果と現象は、以下の通りに説明される。

(b) 我々が通常、経験する現象における電子エネルギーは、量子論の定義において主量子数で表される電子エネルギーである。

(c) たとえば、量子論の定義で放射能に起因する電子エネルギーは回転量子数で表される電子エネルギーである、そして、主量子数で表される従来の現象に起因する電子の運動の状態と、放射能に起因する電子の運動の状態は基本的に異なる。

(d) したがって放射能と従来の一般的な現象は相互に干渉することは出来ない。

(e) 同様に、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によれば、物質の原子に誘導される磁気による電子エネルギーが量子論の定義で磁気量子数で表される電子エネルギーであるので、したがって、一般的な現象による電子の運動の状態と、電子の運動の状態は基本的に異なる。

(f) したがって、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によれば、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は、熱機関のシリンダーの高温と高圧によって全く妨げられることはありえない。

(g) したがって、従来のエンジン技術で「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によれば、通常では到底考えられない程の燃料消費量の減少現象や排気ガス（NO_xや微小粒子状物質）減少現象が起こることは、当然あり得る。

上記の研究の結果に起因する試験結果は「第1章のテスト・データ」、「第2章のテスト・データ」と「第3章のテスト・データ」の中に存在します、そして、それらは以下の通りに説明される。

第4節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による熱機関の燃料消費の縮小率

上記のテスト運転の結果を基礎とすることによって「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の効果による熱機関の効果は、以下の通りに説明される。

(a) 「第1章のテスト・データ」、「第2章のテスト・データ」と「第3章のテスト・データ」で熱機関のテスト運転に関して提供された試験結果によれば、従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力だけでなく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多くの現象は確かに証明された。

(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テスト運転によって発生したということを証明する試験結果と現象は、以下の通りにリストアップされる。

それらは、以下の通りに各々「アイテムA」、「アイテムB」、「アイテムC」、「アイテムD」と「アイテムE」の中に存在する。

「アイテムA」：熱機関の燃料消費の減少率について、

第1節（下記の「第1章のテスト・データ」の1節、3節、5節、7節、9節と11節を参照してください。

(a) 第1節：「日本の自動車技術的な輸送社会財団」による「Eco オイラー」装置での厳しいテスト運転のデータについて、

(b) 第3節：「徳島産業短期大学」（(c)第5節）による「E オイラー」装置でのテスト運転のデータについて：

(c) 「早稲田環境研究所の会社」による「E オイラー」装置による道路の上のディーゼルエンジン車の厳しいテスト運転のデータについて、

(d) 第7節：「港輸送タクシー社」（那覇市、沖縄）による道路の上のLPガス車のテスト運転のデータ

(e) 第9節：大型トラックの道路の上のテスト運転

(f) 第11節：「トランス・マスター」装置による「第3住若丸」（2、700HP）の主エンジンによる航海テストのデータ、

(g) ところで、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によって、いろいろな熱機関2000以上でのテストのための多くのドライブは、すでに実行されました。

(h) 上記のように、しかし当然、熱機関のテストのための厳しいドライブによれば、燃料消費の減少率は完全にゼロでなければならないけれども、10%の～20%の燃料消費の大きい減少率は熱機関の燃料油の種類に関係なく例外を除きすでに発生しました。

(i) 上記のように、しかし当然、熱機関のテストのための厳しいドライブによれば、燃料消費の減少率は完全にゼロでなければならないけれども、10%の～20%の燃料消費の大きい減少率はそういう熱機関に、そして、例外をのぞき燃料油の種類に関係なくすでに発生した。

第5節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因する温度低下

「アイテムB」：ディーゼルエンジンの排気ガスの温度低下について、

(a) 「第1章のテスト・データ」の第4節、

「第2章のテスト・データ」の第4節：初の航海テストのデータの説明、

(b) 排気ガスの温度の14の°Cの大きい減少数値は、「トランス・マスターA」装置でテスト船の「第3住若丸」の航海テストによって達成された。

第6節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因する雑音と振動

「アイテムC」：雑音の低下とディーゼルエンジンの振動について、

(a) 大型トラックの道路の上のテスト運転による「第1章のテスト・データ」第9節のデータシート No. 3 と No. 7 のデータについて

(a-1) 特にテストのためにデータシートに記録されたドライバーの意見： エンジンノイズと振動は、大いに減少した。

(b) テスト船のエンジンによる騒音と振動の低下について

(b-1) 指標のポインターが「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される重油「A」を使うに際してテスト船のディーゼルエンジンのほとんど停止状態になったので、指標の最小限のスケールの 1/10 を読むことができた。

(b-2) 爆発的な熱膨張圧の前に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、言い換えるとピストンの押し下げ圧力は平均化されピストンへの最大衝撃値は大幅に減少します、その結果、熱機関の振動と雑音は劇的に減少した。

第7節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の燃焼に起因するエンジン油

「アイテム D」： エンジンオイルの劇的な寿命の増大

(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、そして、ピストンへの最大衝撃値が大いに減少したので、エンジン油の汚れ劣化は大いに減少しました、そして、エンジン油の寿命は劇的に長くなった。

第8節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による熱機関の点火タイミング

「アイテム E」： 「特別な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油が使われたとき、点火タイミングと熱機関のジェット・タイミングがあまりに早かったとき熱機関の、騒音が大きくなった。この現象は熱機関のテスト運転でしばしば発生した。

(a) 言い換えると、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力の前に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、すなわち、強く押し下

げる圧力がピストンにより早いタイミングで加えられるので、その結果、それどころか熱機関のクランク軸にブレーキ作用が発生する。

(b) したがって、既存の熱機関の点火タイミングが特にあまりにも早くすでに設定されている場合には上記の現象が起こります。

(c) したがって、熱機関の上記の制動動作による熱機関の爆発的膨張圧力によりクランクシャフトに蓄積された回転慣性エネルギーが大いに消費されるので、熱機関の大きいエネルギー損失に起因する騒音が既存の熱機関に発生して、その結果、同時に燃料消費の増加する。

(d) すなわち上記の試験結果に基づいて、従来の燃焼によって爆発的な熱膨張圧力の前に熱を発生させることのない磁気による実用的な大きい爆発的な気化膨張圧力が発生する事が証明されました。

第9節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力の発生

「アイテムF」：結論

(1) 「アイテムA」、「アイテムB」、「アイテムC」、「アイテムD」と「アイテムE」の「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による試験結果と現象によつて従来の爆発的な熱膨張圧の前に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起こるということは完全に証明された。

(2) 粘性の想像も及ばない減少している状態の「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油が高温と高圧で密封されたシリンダーの中に噴射されるとき、燃料油が超微粒子状物質になると同時に、突沸現象現象が引き起こされる。

(3) この結果を受けて、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の原子に誘導される上記の大きい磁気による電子エネルギーは突沸現象のトリガーとして熱機関のシリンダーで一気に解放されます、その結果、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と思われる。

第10節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による分子振動エネルギーの大きさ

(a) 温度上昇なしで粘性の低下に起因する「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油に蓄えられる磁気による分子振動エネルギーの推定について

(b) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の粘性の減少の状態は、通常の加熱に起因する粘性の減少によっ全く考えられることができない程劇的に異常な粘性減少の状態である。

(b-1) したがって、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油の分子に、与えられる分子振動エネルギーは想像もできないほど大きい熱エネルギーに等しいと思われれます。

(c) 軽油の劇的な粘性減少の状態について

(c-1) 車のエンジンに「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される軽油のホースで日本工業規格 (JIS) に基づくボール弁が設置されるとき、軽油の侵入能力が激しい減少粘性によって想像もできないほど強くなるので、ボール弁を完全に閉じるための能力が働くことができない現象が起こります。

(c-2) 日本工業規格 (JIS) 基づくボールバルブの閉じるための能力が働く事が出来ない現象は驚くべき事である。

(c-3) 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) に基づくギアポンプで重油「A」が「トランス・マスター」装置に繰り返し送られたとき、重油「A」がギアポンプの出力軸から外に漏れる現象は発生した。

第 11 節：「特殊な合成磁場の使用技術」により管理される燃料油による有害な排気ガス

(a) 熱機関から、まだ完全に燃焼し尽くされなかった燃焼ガスが排気管から空気まで出されたあと、排気ガスは空気によって冷やされます、そして、その結果、二酸化炭素 (CO₂) と炭化水素 (HC) と一酸化炭素 (CO) と酸化窒素 (NO_x) とマイクロ粒子状物質 (PM₁₀ または PM_{2.5}) のような有害なガスが空気中に排出される。

(b) しかし、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によれば、基本的に熱を発生させることのない磁気による爆発的な気化膨張圧力が起こるので、すべての有害な排気ガスは熱機関のシリンダーの内部で燃焼においてほとんど燃焼し尽くされる。

第12節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による二酸化炭素 (CO₂) の減少

(a) ところで、フィルタ（促進剤と従来の熱機関の尿素 SCR）のシステムによる排気ガスの従来の処理技術には、有害な排気ガスを大気中に排出させないことによって環境汚染を防止する能力だけがある。

(b) 言い換えると、フィルタ（促進剤と尿素 SCR）のようなシステムには熱機関で高い燃焼効率になることによって排気ガスを減少させる能力が完全でない、そして、燃料消費の量はまったく減少することはない。

したがって、二酸化炭素 (CO₂) の発生量は、全く減少しない。

(c) いろいろな熱機関の多くのテスト運転によって、「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油が使われるとき、これまですでに開発された「E オイラー」装置や「トランスマスター」装置を用いて、燃料消費 10% ~ 20% の減少率はきっと実現されることができる。

(d) したがって、大きい二酸化炭素 (CO₂) の大きい減少量のみならず経済的な大きな効果影響も、きっと成し遂げられることができる。

第13節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によるマイクロ粒子状物質 (PM₁₀ または PM_{2.5}) の減少

(a) 熱を発生させることのない磁気による新しい未知の想像もできないほど強い爆発的な気化膨張圧力が熱機関のシリンダーの内部の燃焼で発生するので、燃料油は超微粒子状物質に必然的に再分割される。

(b) したがって、「特殊な合成磁場の利用技術」により管理される軽油によれば従来の排気ガスの黒煙 (PM₁₀) だけでなく従来のマイクロ粒子状物質 (PM₁₀ と PM_{2.5}) も一緒に大幅に減少する。

第14節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油による窒素酸化物 (NO_x) の減少

(a) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される燃料油によれば、熱を発生させることのない磁気による新しい未知の想像もできないほど大きい爆発的な気化膨張圧力

が発生するので、熱機関のシリンダーの燃焼の温度は大幅に減少する、したがって、酸化窒素（NOx）は大幅に減少する。

第15節：「E オイラー」装置と「トランス・マスター」装置について

(a) 永久磁石による「E オイラー」装置と交流電磁石による「トランス・マスター」装置は、複数の「特殊な合成磁場」によって各々作られた製品名である。

(b) 最大の燃料消費の削減効果を得るために「E オイラー」装置と「トランス・マスター」装置の取り付けの前後に同じ速度によって運転することは、最も重要である。

(c) 自動車が上記の運転状態で運転される時だけ、10%–20%の熱機関の燃料消費の減少率は、得られる。

第16節：「特殊な合成磁場の使用技術」の引用

1. 参照1：「第1章のテスト・データ」について

熱機関の「燃料消費量の減少のために最適速度」について

(a-1) 「E オイラー」装置付きの車のテスト運転について、ガソリンと軽油の流速は、5cm/秒~ 10cm/秒である。

(a-2) 「トランス・マスター」装置付きの船エンジンの航海テストについて重油「A」の流速は、4m/sec~ 5m/秒である。

2. 参照2：「第2章のテスト・データ」について

(a) 「第2章のテスト・データ」の研究の内容は、「第1章のテスト・データ」の「序文」~ 第3節までは基本的に同じである。

(b) テストの内容

(b-1) 船の重油「A」によるメインディーゼルエンジンについての航海テスト

(b-2) 燃料消費の減少率を測定

(b-3) 主エンジンの排気管の温度を測定

(b-4) ボイラーについて：「第2章のテスト・データ」で第11節を参照してください。

(c) 航海テストの問題

(c-1) 潮と風と波のような海の状態が船の主エンジンの燃料消費に与える影響が非常に大きいので、実用的な燃料消費量を決定することは、非常に困難である。

(c-2) しかし補助エンジンがのち組むメンバーの生活のための電力を供給するためのエンジンであるため主エンジンと同じ重油「A」を使用するにもかかわらず補助エンジンは全く潮や風や波のような海の状態の影響を受ける事はない。

(c-3) そのため補助エンジンの燃料消費の削減率のデータは主エンジンのデータとして代理される事が出来る。

3. 参照3：「第3章のテスト・データ」について

「第3章のテスト・データ」の研究の内容は、「第1章のテスト・データ」の「序文」～第3節までは基本的に同じである。

(a) テストの内容

(a-1) 水のORP（酸化還元）数値の劇的な低下現象：寸法は、280mvに640mvから落ちる。

(a-2) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって管理される水または空気の殺菌機能は、従来の一般的な紫外線とオゾンと放射線に起因する殺菌機能と基本的に全く異なる。

(b) テストの問題点

(b-1) 水と空気の特徴的変更の使用方法について

(b-2) 特に「電磁空気清浄器」による空気の使用方法について

(b-3) 特に空気の量と生活住居の部屋の関係について

終

2017年3月1日

929-1171 石川県かほく市木津二160-2 Address: Ni-160-2

米出達雄

Mail: wxdxn7493000@ybb.ne.jp

Home Page: URL : <http://www.vzporization-energy.com/>