

「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく「E オイラー」装置によるエネルギー問題に対する提案

内容一覧

(A) : 「特殊な合成磁場の使用技術」について

(B) : 「特殊合成磁場の利用技術」に基づいて開発された「E オイラー」装置の技術的長所と社会的背景について

(C) : 「E オイラー」装置が使用される走行テストについて

(C-1) : 走行テストによって収集されるデータについて

(C-2) : 「E オイラー」装置を取り付ける前後の運転テストの順序が必要な理由について

(C-3) : 「E オイラー」装置の道路上の走行テストに関する注意事項について

(C-4) : シャシーダイナモメーターによる走行テストの注意事項について

(C-5) : シャシーダイナモメーターによる走行テスト用のテストカーの選定について

(D) : 「E オイラー」装置の設置後の技術サービスについて

(E) : 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の存在について自動車の振動と騒音に関する全く新しい視点からの確認について

(F) : 「E オイラー」装置による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

(F-1) : 「特殊な合成磁場の利用技術」による燃料油の特性変化について

(F-2) : 従来のディーゼルエンジンにおいて「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生するプロセスについて

(F-3) : 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の特性について

(F-4) : 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の強度の確認について

.....

(G) : エンジン出力として「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみを使用し、燃料油を消費しない新しい「磁気システムエンジン」の開発について

(G-1) : 従来のディーゼルエンジンに従来の燃料油を使用した場合

(G-2) 「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく「E オイラー」装置により処理された燃料油を利用した場合に「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

(G-3) ディーゼルエンジン車の振動と騒音の劇的な低減と「磁気システムエンジン」の開発の可能性について

(G-4) 従来のディーゼルエンジンの改造について

(G-5) 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

(G-6) 「磁気システムエンジン」の構成の条件について

(G-7) 「磁気システムエンジン」の出力について

(H) 現在の世界のエネルギーと気候変動の状況について

(I) アメリカエネルギー省への私の問い合わせに対する「アメリカエネルギー省」の回答の一部です。

(A)～(I)の詳細は以下の通りです。

.....

(A) : 「特殊な合成磁場の利用技術」について

(a-1) 「特殊な合成磁場の使用技術」は、自動車の燃料油だけでなく、水や空気にも劇的な特性変化をもたらし、社会に非常に有益な効果をもたらしますが、この技術の普及には強い信念と持続的な努力が必要です。

(a-2) 特に、「特別な合成磁場の使用技術」によれば、すべての自動車エンジンで10%から20%の燃料消費削減率が常に達成されることが最も強い点です。

つまり、「新たな未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生によって引き起こされる燃料油の大きな変化特性によって引き起こされる効果です。

(a-3) まず、上記の「特殊合成磁界利用技術」で処理されている自動車用燃料油の記録が学術的に正しいかどうかを判断するには、以下の「[第1章のテストデータ](#)」を参照してください。

(a-4) 次に「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付けて道路上でテスト走行を実施してください。

そのため次の「[運転試験の要領](#)」を参照してください。

(a-5) さらに、(c)、(c-1)、(c-2)、(c-3)、(c-4)、および(c-5)を参照し、「ダイナモーター」を使用して、より学術的な運転テストを行ってください。

上記の運転試験は、「E オイラー」装置の燃料消費削減効果を判断する最も正確な手段です。

.....

(B) : 「特殊合成磁場の利用技術」に基づいて開発された「E オイラー」装置の技術的長所と社会的背景について

(b-1) 「E オイラー」装置は、自動車の燃料消費を削減する「特殊な合成磁場の使用技術」に基づいて開発された装置です。

(b-2) 世界の自動車メーカーがこれまでに製造した、または将来製造する自動車エンジンのすべてのモデルについて、新車や中古車に関係なく、「特殊な合成油の使用技術」に基づく「E オイラー」装置は、燃料油の削減量を減らすことができる新しい革新的な自動車燃料油技術です。

(b-3) 従来の自動車の燃料消費量すなわち二酸化炭素(CO2)、窒素酸化物(NOx)、および粒子状物質(PM)は、例外を除いて同時に大幅に削減できます。

(b-4) したがって、世界中で使用されている自家用車の燃料油を削減すると同時に、二酸化炭素(CO2)を削減し、地球規模の気候変動を防ぎ、大気環境を改善することが可能です。

(b-5) したがって、「E オイラー」装置の使用と普及は、世界中の人々に受け入れられている社会的状況であるため、「E オイラー」装置の事業は大幅に成長するでしょう。

(b-6) 上記の販売事業を成功させるためには、「E オイラー」装置の設置に関する十分な技術サービスを提供することが不可欠です。

(b-7) 「E オイラー」装置の取り付け作業は通常では世界中の自動車修理工場で実施し得る程度の作業です。

(b-8) そのため、「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく「E オイラー」装置に関連する技術サービスと販売は相互に補完し合い、共に不可欠です。

.....

(C) : 「E オイラー」装置が使用される走行テストについて

(c-1) 「E オイラー」装置 19P

(c-2) 寸法および重さ : 35W x 32H x 78L, (単位ミリメートル) 150 グラム

(c-3) 推定燃料消費量の削減率 : 10%~20%

.....

(C-1) : 走行テストによって収集されるデータについて

(c-1-1) 上記の「E オイラー」装置を取り付ける前後の走行テストから収集すべきデータを列記します。

(c-1-2) 「E オイラー」装置の取り付け前後の走行試験データは、それぞれ比較されます。

(c-1-3) 燃料消費量

(c-1-4) 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の排出量

(c-1-5) 微小粒子状物質 (PM<sub>10</sub> および PM<sub>2.5</sub>) の排出量

.....

(C-2) : 「E オイラー」装置を取り付ける前後の運転テストの順序が必要な理由について

(c-2-1) 理由は「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付けて運転テストを実施した「E オイラー」装置を燃料ホースから取り外しても燃料ホースに残留磁気が残るためです。

(c-2-2) そのため時間を改めて再度運転テストを実施する場合には残留磁気の影響により燃料消費量は増大する場合があります。

(c-2-3) したがって残留磁気の影響を殆ど排除するためには少なくとも2日～3日間の経過時間が必要です。

.....

(C-3) : 「E オイラー」装置の道路上の走行テストに関する注意事項について

(c-3-1) 上記の「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付ける前後に、運転試験をそれぞれ実施します。

(c-3-2) 「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付ける前に、最初の運転テストを実行するのが最善です。

(c-3-3) 次に、「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付けた後、次の運転テストを実施します。

(c-3-4) 走行テストでは、試験車の運転者、天候、道路などによる走行環境の変化を最小限に抑え、燃料消費量への影響を排除することが特に重要です。

(c-3-5) 特に屋外での道路上の走行試験では走行するテスト車は「E オイラー」装置の取り付け前後において常に可能な限り等しい走行速度を保つ事ができる様にアクセルペダルを操作する事が最も重要であります。

(c-3-6) またエンジンの排気管の過熱により「E オイラー」装置が摂氏 80 度を超えるリスクがある場合は、「E オイラー」装置を断熱シートで絶縁して下さい。

(c-3-7) 「E オイラー」装置は一般的な自動車修理工場でエンジンの燃料ホースに容易に取り付ける事ができます。

.....

(C-4) : シャシーダイナモメーターによる走行テストの注意事項について

(c-4-1) 厳密で学術的に「E オイラー」装置の燃料消費量の削減効果を確認するためにはシャシーダイナモメーターを使用して屋内走行試験を実施してください。

.....

(C-5) : シャシーダイナモメーターによる走行テスト用のテストカーの選定について

(c-5-1) 運転試験用の試験車両として、シリンダー容量の小さい小型ディーゼルエンジン車両、特に未使用の車両を選択することが望ましい。

(c-5-2) 未使用の車を選択する理由は走行試験の結果に基づく燃料消費量の削減率について可能な限り疑問の余地のない様にするためである。

「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付ける方法について「[運転試験の要領](#)」を参照してください。

.....

(D) : 「E オイラー」装置の設置後の技術サービスについて

(d-1) 「E オイラー」装置は一般の商品の様に殆ど営業上の都合だけで取引出来る商品ではありません。

(d-2) 顧客の信頼を獲得し、「E オイラー」装置の販売と普及を軌道に乗せるためには、「E オイラー」装置の設置技術、設置後の技術サービスを包括的に実行することが不可欠です。

(d-3) 「E オイラー」装置および「トランスマスター」装置のその他の熱機関への適用について

(d-4) さらに、「E オイラー」装置の」と「トランスマスター」装置は、コンパクトカー、大型車両、船舶、ガソリンエンジン、LP ガスエンジン、ディーゼルエンジン、船舶 ディーゼルエンジンなどの以下のエンジンをサポートする必要があります。

(d-5) また、「特殊な合成磁場の使用技術」で管理される燃料油、水、空気を適用することにより、ボイラー、特に発電用の化石燃料の燃料消費を削減でき、さらに 給水と燃焼炉の空気によって削減されます。

.....

(E): 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の存在について自働車の振動と騒音に関する全く新しい視点からの確認について

(e-1) 「新たな未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生は、例外なく多くの走行試験でエンジンの振動と騒音が大幅に低減された状態によって確認された。

(e-2) ところで、まったく新しい視点から、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生を確認および証明するために、シャシーダイナモメーターでの走行試験におけるエンジン振動と騒音波形を記録しておく必要があります。

(e-3) この場合、「E オイラー」装置の取り付け前後に、エンジンの振動と騒音の波形が同じ運転モード（つまり、同じエンジン回転数）で記録および分析する。ただしアイドルリング状態を除外されます。

(e-4) したがって「E オイラー」装置の取り付け前後においてエンジンの振動や騒音を同じエンジンの回転速度の時にそれぞれ測定し比較する事によりその時にエンジンに発生した「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の大きさを推定する事ができます。

(e-5) 上記の詳細な説明については(F-2) 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生のプロセスを参照してください。

.....

(F): 「E オイラー」装置による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

(f-1) 「特殊な合成磁場の利用技術」で処理された燃料油を特に従来の自動車のエンジンで使用した場合の効果については以下の通りである。

(f-2) まず、私のウェブサイトの上段に記述されている「[特殊な合成磁場の研究](#)」を参考に、「E オイラー」装置を用いた多くの運転試験による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生を確認してください。

それらは「アイテム A」、「アイテム B」、「アイテム C」、「アイテム D」、「アイテム E」にあります。

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

(f-3) 特に自動車エンジンについては、「E オイラー」装置を使用した公的検査機関および大学による専門的な学術運転試験により、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の大きさは直前に発生した従来の燃焼による「爆発的熱膨張圧力」の大きさの10%~20%に達します。

(f-4) したがって、「E オイラー」装置を従来の自動車のエンジンを使用することにより、従来の燃焼による「爆発的熱膨張圧力」の10%から20%を超える出力が得られるため新しいエンジンの出力としては十分実用的です。

「[第1章のテストデータ](#)」を参照してください。

(f-5) 一方、従来の熱機関である自動車エンジンでは、燃料油の燃焼により発生した熱を動力として利用することが基本原理であるため、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の発生は避けられない。

(f-6) さらに、現状では世界中の自動車メーカーによるエンジンからの排気ガスの低減技術はすでに限界に達し二酸化炭素 (NO<sub>2</sub>) や窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) や微小粒子状物質 (PM) などの排出を抑制する事は世界中の喫緊の課題です。

.....

(F-1) : 「特殊な合成磁場の利用技術」による燃料油の特性変化について

(f-1-1) 「特殊合成磁場の利用技術」で管理されている熱機関のガソリンや軽油や重油 A の粘度は、磁気量子数で表される電子エネルギーに起因する現象であり、粘度が低すぎるため通常の粘度計ではまったく測定できません。

(f-1-2) 以下に「特殊合成磁場の利用技術」で処理された燃料油の粘度低下の実例の試験結果を報告します。

(f-1-3) 実施例 1 : 「特殊合成磁界の使用技術」による従来のディーゼルエンジン車用の軽油の粘度低下により、日本工業規格 (JIS) 認定製品のバルブ閉止機構が正常に機能しないため、ボールバルブ本体から軽油が漏れます。

(f-1-4) 実施例 2 : 従来の船舶用ディーゼルエンジンの重油「A」をギアポンプで供給する場合、ギアポンプの出力軸の軸封機能が正常に作動しないため、重油「A」は、ギアポンプの出力軸の軸シールから漏れます。

(f-1-5) 上記の実施例で使用されたギヤポンプおよび軸シールはすべて日本工業標準規格 (JAS) の合格品であります。

.....

(F-2)：従来のディーゼルエンジンにおいて「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生するプロセスについて

(f-2-1) 「特殊な合成磁場の利用技術」による燃料油を利用した公的検査機関や大学などの厳正な学術的な走行テストによって確認された燃料消費量の削減効果について以下の「[第1章のテストデータ](#)」に記載されています。

(f-2-2) 以下に、自動車のディーゼルエンジンに「特殊な合成磁場の使用技術」による燃料油を使用する場合について説明する。

(f-2-3) 「特殊な合成磁場の利用技術」で処理されている燃料油の粘度はノズル出口から噴射される直前の状態では通常では考えられないレベルまで大幅に低下した状態となっています。

(f-2-4) 粘度が劇的に低下した状態の燃料油は自動車エンジンのノズルからシリンダー内の密閉空間内に噴射されます。

(f-2-5) 燃料油はシリンダー内の密閉空間にノズルの噴射圧力により膨張し拡散されて超微粒子となり、燃料油の粘性は更に低下した状態となります。

(f-2-6) そのため噴射された燃料油の超微粒子はシリンダー内の密閉空間において温度が発火点をはるかに超えている高温の空気に接触した瞬間から先ず最初に超微粒子が気化すると同時に「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」を発生させ次にこの気化ガスは空気中の酸素と反応し燃焼により「爆発的な熱膨張圧力」を発生します。

(f-2-7) 噴射された燃料油の超微粒子が温度が発火点を遥かに超えた高温の空気と接触してから着火するまでの時間は、燃料油の超微粒子が気化ガスになるために必要な時間です。

(f-2-8) また、燃料油の超微粒子が気化ガスになると同時に、燃料油にすでに誘導されている磁気による電子エネルギーが爆発的に放出され、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生します。

(f-2-9) 以上の様に噴射された燃料油の超微粒子は温度が発火点を遥かに超えている高温の空気に次々と接触し燃焼が拡大します。

(f-2-10) 燃料油の超微粒子が噴射された直後から燃焼までに、気化による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」および燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」がピストンに連続して作動します、したがって、ピストンに対する押圧力の変化が大幅に平均化されるため、エンジンの振動と騒音が劇的に減少します。

(f-2-11) 一方、従来のディーゼルエンジンの燃焼では燃料油の微粒子が噴射された直後から燃焼までに、気化による「無視できる気化膨張圧力」と燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」は、ピストンに連続して作動します、したがってピストンへの押圧力の変化が非常に大きくなるため、エンジンの振動と騒音が激しくなります。



(f-2-12) 以上は「E オイラー」装置が「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」を生成するプロセスであり、その結果、エンジンの振動と騒音が劇的に削減され、燃料消費も大幅に削減されます。

.....

(F-3) : 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の特性について

(f-3-1) さてファラデーの法則によれば、燃料油が移動するとき、「特殊な合成磁場」の切断時間は、燃料油に誘導される磁気による電子エネルギーの大きさに反比例します。つまり、切断時間が無限に短い場合、燃料油に誘導される磁気による電子エネルギーの大きさは無限になります。

(f-3-2) つまり、さまざまな条件がカット時間の短縮に影響を与える可能性があると考えられるため、「特別な合成磁気」の使用技術を実際に可能な限り短縮する場合「特殊な合成磁場」は、実際にカットする時間ができるだけ短くなると、燃料油に誘導される電子エネルギーが無限に近くなります。

(f-3-3) そのため、「特殊な合成磁場の利用技術」に基づいて装置を改良することにより、従来の走行試験で求められていた燃費削減効果（10%～20%）をさらに上回る可能性があります。

(f-3-4) したがって、「特殊な合成磁場の使用技術」により燃料油に誘導される磁気により電子エネルギーを最大限に活用できる技術は、最も価値があり重要な技術です。

.....

(F-4) 「新しい未知の爆発性蒸気膨張圧力」の強度の確認について

(f-4-1) 「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生の証拠は A 項～E 項にあります。

[「特殊な合成磁場の研究」](#)を参照してください。

(f-4-2) 特に C 項で表されたエンジンの振動や騒音が例外なく大幅に削減されている。

(f-4-3) つまり、上記の多くのテストの結果から、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」は、従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」に大きな影響を与えるのに十分な大きな膨張圧力であることを証明しています。

(f-4-4) 上記の多くの運転試験結果から、エンジン出力として燃料油を燃やすことなく「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみを使用する新しい「[磁気システムエンジン](#)」は、「E-オイラー」装置を装備した従来のディーゼルエンジン車を使用して且つ 酸素ガスが除去された空気を使用して基本的に開発できます。

(f-4-5) 「E-オイラー」装置が装備された従来のディーゼルエンジンをそのまま使用し「磁気システムエンジン」を開発した場合にはエンジン出力はかなり小さくなる可能性がある。

(f-4-6) しかしながら、いずれにせよ、上記は原理的に燃料油を燃焼しない「磁気システムエンジン」の実用モデル開発の第1歩となる。

(f-4-7) 詳細は以下の (G) を参照してください。

(f-4-8) 但し「磁気システムエンジン」の開発条件は原理的には基本的に従来のディーゼルエンジンの燃料システムにおいてのみ開発は可能であります。

.....  
(G) エンジンの出力として「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみを使用し、燃料油を消費しない新しい「磁気システムエンジン」の開発について

(g-1) 「磁気システムエンジン」の構成の基礎条件

1. 入力：燃料油に誘導された磁気による電子エネルギー
2. 出力：燃料油の超微粒子の気化と同時に発生する「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」
3. 酸素ガスが除去された空気：従来のディーゼルエンジンのシリンダー内では圧縮工程の終わりすなわち噴射の直前の空気の温度は500度C~900度Cの燃料油の自然発火温度を遥かに超えています。
4. 従来のディーゼルエンジンの燃焼システム

(g-2) さて (F-2) では、例外なく「E オイラー」装置によって発生するエンジンの振動と騒音が劇的に減少する理由が合理的に説明されています。

(g-3) 「特殊な合成磁場の使用技術」で処理されている燃料油を使用し、振動と騒音の劇的な減少を確認し、その結果「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生を確認することにより新しい「磁気システムエンジン」の開発が可能であると判断する事ができます。

(g-4) 「磁気システムエンジン」の開発の基本となる動力は「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」であるとして取り扱っています。しかしながら「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」は、まだその存在が完全には証明されていません。

(g-5) しかしながら「磁気システムエンジン」の動力が「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」であろうと「何らかの爆発的な膨張圧力」であろうと、いずれも自動車の多くの走行試験で燃料消費量を削減した同じ爆発的な膨張圧力のものです。

(g-6) したがって「磁気システムエンジン」の動力を「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」によるものとして取り扱っても全く問題は発生しません。

.....

(G-1): 従来のディーゼルエンジンに従来の燃料油を使用した場合

(g-1-1) 従来のディーゼルエンジンにおいては燃料油の噴射直前にはシリンダー内の圧縮空気は発火点を遥かに超える高温の空気です。

(g-1-2) したがってシリンダー内に噴射された燃料油は微粒子となり個々の微粒子はそれぞれ別々に高温の空気に接触し自然発火します。

(g-1-3) 自然発火は噴射された燃料油全体の微粒子に広がり燃焼はシリンダー内の全体に拡大します。

(g-1-4) さらに噴射された全ての燃料油の微粒子は先ず最初の段階では気化します。

(g-1-5) 次の段階ではこの気化した燃料油の微粒子の気化ガスが空気中の酸素ガスと反応して燃焼します。

(g-1-6) したがってシリンダー内の全域にわたり拡散された燃料油の微粒子の気化ガスにより燃焼はシリンダの全域にわたり拡大します。

.....

(G-2): 「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく「E オイラー」装置により処理された燃料油を利用する場合

(g-2-1) 「E オイラー」装置で処理された燃料油はシリンダーに噴射される直前では粘性が劇的に低下した状態となっています。

(g-2-2) シリンダーに噴射された燃料油の超微粒子が発火点を遥かに超える高温の空気に接触し気化すると同時に、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生します。

(g-2-3) したがって噴射された燃料油の全ての超微粒子の気化による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」はシリンダーの全空間で発生します。

(g-2-4) また新しい「磁気システムエンジン」には「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみを駆動力として利用するため酸素ガスを除去した空気を利用する必要があります。

(g-2-5) そのためシリンダーに利用される空気は予め酸素ガスを除去した空気となっているため燃料油の超微粒子の気化ガスは反応せず燃焼する事はありません。

(g-2-6) したがって、シリンダーに燃料油を連続的に噴射することにより、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみによる駆動力を連続的に発生させることで、「磁気システムエンジン」を開発する事ができます。

(g-2-7) 「磁気システムエンジン」を自動車として使用し得るエンジンとして機能させるためには、シリンダーに噴射される燃料油の量を増やすことにより出力を増大する事はおそらく可能でしょう。

(g-2-8) 一方、ガソリンエンジンの燃焼システムでは、酸素ガスが除去された空気と燃料油との混合ガスは、外部のディストリビューターによる点火によっても点火されないため、明らかに「磁気システムエンジン」の開発は不可能です。

.....

(G-3)：ディーゼルエンジン車の振動と騒音の劇的な低減と「磁気システムエンジン」の開発の可能性について

(g-3-1) 従来のディーゼルエンジン車の走行テストおよび利用の結果によりディーゼルエンジン車の振動と騒音は例外なく劇的に減少するため「磁気システムエンジン」の開発し得る可能性があります。

(g-3-2) (F-2) では、「E オイラー」装置で例外なく発生するディーゼルエンジンの振動と騒音が劇的に減少する理由が、合理的に説明されています。

(g-3-3) すなわちディーゼルエンジンのシリンダーに噴射された燃料油による全ての超微粒子はまず最初の段階でシリンダー内で燃料油の発火点を遥かに超えた高温の空気に接触しそしてそれぞれ個別に気化すると同時にそれぞれ個別に「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」を発生します。

(g-3-4) 「特殊な合成磁場の使用技術」で処理される燃料油を使用することにより、振動と騒音の劇的な低減を確認し、その結果「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生を確認することができます。

(g-3-5) そのため、「磁気システムエンジン」の開発が可能であると判断できます。つまり燃料油を燃やさないため、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみが駆動力として使用されます。

(g-3-6) 上記の「磁気システムエンジン」の開発は従来のディーゼルエンジンにおける燃焼システムをそのまま基本としその一部分を改造する事によって実現されるため開発の費用は低く抑えられ開発期間も短縮することができます。

(g-3-7) いずれにせよ上記は「第1章のテストデータ」に記載された多くの自動車の走行テストデータによる結果から明らかに判断されます。

.....

(G-4)：従来のディーゼルエンジンの改造について

(g-4-1) 「磁気システムエンジン」の駆動力を得るために、燃料油を燃やさないため、燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」は発生できず、駆動力として熱のない「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」のみを使用します。そのため、もはや熱機関ではなく、常温で作動する特殊な動力機関です。

(g-4-2) したがって私はこの動力機関を仮に「磁気システムエンジン」と呼びます。

(g-4-3) 「磁気システムエンジン」の出力は、従来のディーゼルエンジンの出力の10%~20%になる予想されますので「磁気システムエンジン」として実用化される可能性があります。

(g-4-4) しかしながら、「磁気システムエンジン」の出力を増やしたい場合は、以下の(g-4-8)の改造(3)により、ノズルでの噴射量を増やすことで実現できます。

(g-4-5) すなわち従来のディーゼルエンジンの(g-4-6)の改造(1)および(g-4-7)の改造(2)および(g-4-8)の改造(3)によって、新しい「磁気システムエンジン」が開発されます。

(g-4-6) 改造(1)：従来の空気の供給装置を改造し「酸素ガス除去装置」を設置し空気中の酸素ガスが除去された空気を利用出来るようにします。

(g-4-7) 改造(2)：従来のディーゼルエンジンにおける燃料供給システムを改造する。そのため燃料油は「燃料循環システム」によって循環媒体としてのみ使用され燃料油は燃料として使用されません。

(g-4-8) 改造(3)：燃料噴射装置を改造して燃料油の噴射圧力や噴射量を増大させる。

.....

(G-5)：「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

(g-5-1) (G-4)の(g-4-6)で改造(1)：「酸素ガス除去装置」で酸素ガスのみが除去された空気がディーゼルエンジンのシリンダーに噴射されるため、燃料油が気化されても燃料油は必然的に燃焼しません。

(g-5-2) したがって改造(1)によって燃料を燃焼しない「磁気システムエンジン」の開発は基本的に可能である。

(g-5-3) 「特殊な合成磁場の使用技術」で処理されている燃料油がディーゼルエンジンのシリンダーに噴射されると、まず最初に燃料油が気化すると同時に「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生します。

(g-5-4) その後、気化された燃料油は空気中の酸素ガスが除去された空気によって決して燃焼されることはありません。

(g-5-5) したがって燃料油がシリンダー内に噴射されるたびに「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」は常に発生します。

.....

(G-6)：「磁気システムエンジン」の構成の条件について

(g-6-1) 「磁気システムエンジン」の開発のための(G-4)の(g-4-6)の改造(1)と(g-4-7)の改造(2)について

(g-6-2) したがって、新たに追加された空気から酸素ガスのみを除去する「酸素ガス除去システム」および燃料油を循環媒体としてのみ使用する「燃料循環システム」によれば、「磁気システムエンジン」は、燃料油に誘導される磁気による電子エネルギーを入力として使用でき、燃料油で生成された「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」を出力として使用できます。

(g-6-3) さらに、従来のディーゼルエンジンの燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の10%~20%にも達する強力な「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生させる事ができます。

(g-6-4) 基本的には、従来の自動車のディーゼルエンジンをそのまま使用しますが、燃料油を燃さないため、二酸化炭素(CO2)や窒素酸化物(NOx)や微小粒子状物質(PM)などの排気ガスを完全に発生しない「磁気システムエンジン」が開発されます。

.....

(G-7) : 「磁気システムエンジン」の出力について

(g-7-1) さて以上の説明は「磁気システムエンジン」が開発され実用される可能性を示すだけの原理的な説明のみであった。

(g-7-2) すなわち、「磁気システムエンジン」の実用化のためには出力は、現在の10%から20%以上に大幅に増大する必要があります。

(g-7-3) 「磁気システムエンジン」の出力を増加させるために(G-4)の(g-4-8)における改造(3)により、燃料油噴射圧力がディーゼルエンジン車のシリンダーまたは噴射量の増加がおそらく可能であると考えられます。

.....

(H) : 現在の世界のエネルギーと気候変動について

(h-1) 上記(G)の革新的な技術が開発されれば、人々は車を個別に手に入れることができ、同時に車のエンジンから日常生活に必要な電力を得ることができるでしょう。

(h-2) ところで気候変動の原因である二酸化炭素(CO2)の発生を抑えつつ生活に必要なエネルギーを確保するという難しい問題に人類が直面しています。

(h-3) いずれにしても、(G)の革新的な技術によればエネルギーの確保に関するさまざまな問題を根本的に解決できます。

(h-4) 前述のように、新しい「磁気システムエンジン」の開発は、「エネルギーの確保と二酸化炭素(CO2)の削減」という従来からの宿命的な問題の完全な解決策を提供します。

(h-5) 「特殊な合成磁場の使用技術」に基づく科学技術が、気候変動や化石燃料の燃焼による世界的な大気汚染などの困難から私たちを解放することを願っています。

(h-6) さらに、上記の科学技術は、人類の生存のためのエネルギーの獲得のために個人的にも集団的にも常に多大な努力をしなければならない運命的な状態から人間の生活を劇的に改善します。

(h-7) したがって個人同志や集団同志や国家同志がエネルギー獲得のために争う事が少なくなるでしょう。

.....

#### 参考文献

(I) : アメリカエネルギー省への私の問い合わせに対する「[アメリカエネルギー省](#)」の回答の一部です。

.....

ご注意ください :

上記の(G) : 「磁気システムエンジン」の技術の提案は実施中の技術ではありません。

すでに実施済みの「特殊な合成磁場の利用技術」で確認された技術に基づいてその後に実施し得る最も価値ある技術の提案です。

「特殊な合成磁場の利用技術」に基づいて私は「E オイラー」装置の販売や普及を希望する個人や組織に「E オイラー」装置に関するノウハウを提供します。

加えて私は「特殊な合成磁場の利用技術」の普及と発展のために新しい夢のエネルギー技術の一部を敢えて提案することにしました。

「特殊な合成磁場の利用技術」の現在と将来の可能性に対する理解や協力や支援をお願い致します。

ご質問があれば私にメールしてください。

1/11/2019

929-1171

石川県かほく木津二 1 6 0 - 2

米出達雄

wxdxn7493000@ybb. ne. jp

