

研究テーマ：「特殊な合成磁場」の研究

「序文」

以下の研究テーマは自動車の走行テスト：「[第1章のテストデータ](#)」と船舶の航海テスト：「[第2章のテストデータ](#)」と水及び空気特性テスト：「[第3章のテストデータ](#)」です。これは上記の各テストデータによって示された現象の説明の要約である。

1. 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

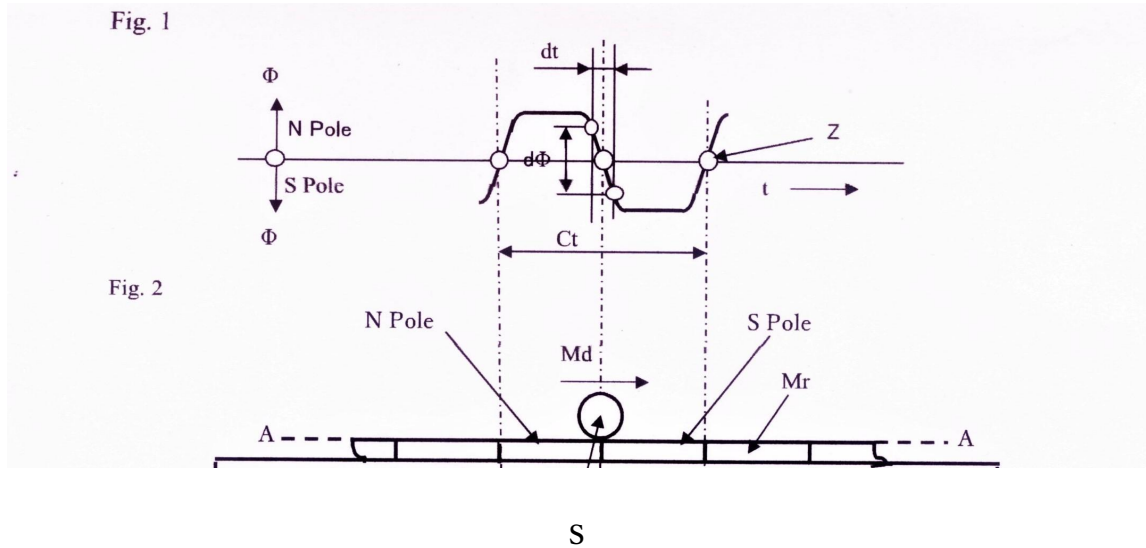
- (a) ガソリンエンジン車がダイムラーによって発明されてから今日まで既に約130年が経過している(b) 自動車の駆動原理は燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」による限り燃焼による排気ガスの削減は必然的に宿命的な技術的課題として残る。
- (b) しかしながらダイムラーによる自動車の発明以来すでに130年を経過しているにも拘わらず完全燃焼による二酸化炭素(CO₂)と不完全燃焼による有害排気ガスを共に同時に大幅に削減し得る抜本的な技術は今日まで開発されていない。
- (c) そのため従来の自動車の排気ガスによる汚染から地球環境を守るため英国及びフランス政府は近い将来従来のガソリンエンジン車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。
- (d) 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。「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」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。
- (e) 一方、「特殊な合成磁場の利用技術」による燃料油によれば、「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。
- (f) 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。

- (g) 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。
- (h) 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。
- (i) 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。
- (j) 以下では「特殊な合成磁場の利用技術」で処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。

2. 「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、導かれた結果である。
- (d) 「特殊な合成磁場の使用技術」は、完全に従来物質の特性と異なる特性変化をもたらす。

3. 「特殊な合成磁場」の説明図について



S：物質：この場合には物質とは具体的には流体を指す。

Mr：磁石列

Φ：磁束密度

t：時間

C t：サイクル

Z：磁極の転換点

A-A 部：主磁束密度の表面

Md：物質の移動方向：永久磁石の異なる磁極が互いに吸着し合う表面と直角をなす方向

4. 「特殊な合成磁場」の説明について

- さて磁石列 (Mr) に沿った特定の方向 (Md) に、特定の速度で物質(S)が移動する。
- このとき、最も高い磁極の変化率 ($d\Phi/dt$) となる磁極の転換点(Z)では、物質(S)の特定の切断速度によって物質(S)の原子に磁気による電子エネルギーが誘導される。
- すなわち、磁極の転換点 (Z) ではオリジナルの方向の磁束と逆の方向の磁束が直接接触するため最大の磁気による電子エネルギー(E)が物質(S)の原子に誘導されます。
- このとき、物質(S)の原子に誘導された磁気による電子エネルギーは、量子論の電子エネルギーの定義で磁気量子数によって表される電子エネルギーである。

- (e) したがって、「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された物質(S)に誘導される電子エネルギーは量子論による電子エネルギーの定義において主量子数で表される物質(S)による従来の特性とは完全に異なる。
- (f) 同様に「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油、水と空気によると、従来の燃料油、水と空気の特徴と全く異なる特性変化がそれぞれ発生する。
- (g) 上記は、「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技術である。

目次

第 1 節：技術的な背景について

第 2 節：「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」によって処理された燃料油による熱機関の燃料消費の削減率について

第 5 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因する温度低下について

第 6 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因する雑音と振動について

第 7 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因するエンジン特性について

第 8 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による熱機関の点火タイミングについて

第 9 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された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について

第 10 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による分子振動エネルギーの大きさについて

第 11 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による有害な排気ガスについて

第 12 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による二酸化炭素（CO₂）の減少について

第 13 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による微小粒子状物質（PM₁₀ または PM_{2.5}）の減少について

第 14 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による酸化窒素（NO_x）の削減について

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」の引用について

* * * * *

以下は詳細な内容について

第 1 節：技術的な背景について

物質が「特殊な合成磁場」を切断する速度について
この場合には物質（S）とは具体的には流体を指す。

- (a) 「ファラデーの電磁誘導理論」に基づく「特殊な合成磁場の利用技術」によれば、物質により切断される磁極の変換点における磁束密度の変化率は理論的には殆ど無限大になるので、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。
- (b) すなわち、燃料油、水と空気が交番磁界中に動かされる時、複数の「特殊な合成磁場」によって構成される磁極の変換点が切断される。この場合に「ファラデーの電磁誘導法則」が適用される。
- (c) さて「ファラデーの電磁誘導」の法則によると、 $E = - (d\Phi/dt)$ である。

- (d) 「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、 $(d\Phi/dt)$ は磁束の変化率である。
- (e) さらに、「ファラデーの電磁誘導」の法則は永久磁石による交番磁界だけでなく「特殊な合成磁場」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) さて、「特殊な合成磁場」が物質によって切断されるとき (dt) の時間は物質 (S) の速度が大きくなれば 0 に近づく。
- (g) したがって、「特殊な合成磁場」を切る切断時間を最小化する事によって「E」で表され、ゼロに近い時間だけ磁気による電子エネルギーを最大する事が出来る磁気による電子エネルギーを物質 (S) の原子に誘導する事が出来る。
- (h) すなわち、切断時間を最短とする事によって「特殊な合成磁場」を切断すると磁気による最大の電子エネルギーが発生し、その結果、従来の物質(S)とは全く異なる物理的な特性変化が発生する。
- (i) さて、物質(S)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 磁界を切断する方向に燃料油や水及び空気の移動した場合について、以下に説明する。
- (i-2) ファラデーの法則により、物質 (S) が「特殊な合成磁場」を切断するとき、磁束密度の変化率 $(d\Phi/dt)$ に起因し発生する磁気による電子エネルギーは物質 (S) の原子に誘導される。
- (i-3) したがって、物質(S)の分子では磁気による特殊な分子運動エネルギーが、発生する。
- (i-4) 上記の場合では、物質(S)の特殊な磁気による分子運動エネルギーの大きさは、磁束密度の変化率 $(d\Phi/dt)$ の増加に比例して増加する。
- (i-5) しかし、磁束密度の変化率 $(d\Phi/dt)$ がさらに上昇するとき物質(S)の分子に特殊な磁気による分子運動エネルギーがこれ以上に発生しなくなる限界が現れる。
- (i-6) この限界に達した磁束密度の変化率 $(d\Phi/dt)$ を暫定的に磁束密度の実効最大変化率 $(d\Phi/dt \text{ max})$ と呼ばれる。

- (j) 一方、物質 (S) が「特殊な合成磁場」を切断する切断時間を徐々に短縮するに従って、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大きさは逆に増大する。そして、切断時間を更に短縮する事によって電磁誘導による現象が発生しない状態に達する。
- (j-1) したがって、通常は「特殊な合成磁場」を切る時間がより短くなると、より大きな磁気による電子エネルギーが物質 (S) の原子に誘導される。そのためより大きな磁気による分子運動エネルギーが発生するため物質 (S) にはより大きな特性変化を発生させる事が出来る。
- (j-2) さらに「特殊な合成磁場」を切る時間が更に短くなる時、物質 (S) に誘導される磁気による電子エネルギーは全く発生しなくなる。
- (j-3) また物質 (S) の分子構造の違いにより分子運動エネルギーの状態が異なる場合であっても物質 (S) に大きな特性変化をもたらす事が出来る。

第2 節：「特殊な合成磁場の使用技術」について

1. 磁束密度の変化率 ($d\Phi/dt$) を最大とする事によって物質 (S) に最も大きな物理的な特性変化を引き起こすための重要な第 1 の条件である。
 - (a) 物質 (S) 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又は交流 電磁石で構成れる交番磁界中を移動する事によって「特殊な合成磁場」を切断する事ができる。
 - (b) したがって、「特殊な合成磁場」で表される磁極の転換点では、物質 (S) の原子に誘導される電子エネルギー(E)は理論的には磁気による無限大の電子エネルギーになる。
 - (c) しかしながら実際には上記の無限大の磁気による電子エネルギー (E) は全くあり得ない。「E オイラー」装置による複数の「特殊な合成磁場」を構成する永久磁石の寸法や磁束密度などには種々の誤差のため物質 (S) の原子に誘導される最大の電子エネルギー(E)には限界が不可避免的に発生する。
 - (d) さらに物質(S)の原子に誘導される磁気による電子エネルギー (E) を出来るだけ大きくするためには物質 (S) の原子に誘導される磁気による電子エネルギー (E) を繰り返し誘導することによって実現できる。

2. 物質 (S) により複数の「特殊な合成磁場」を切断による事により発生する周期が物質 (S) の分子が本来有する固有振動の周期と一致される場合に物質 (S) に磁性による最大の分子運動エネルギーを発生させる事が可能になる。
- (a) 特に複数の永久磁石からなる「E オイラー」装置内を物質 (S) が移動すると、「特殊な合成磁場」を切断により磁気による分子運動エネルギーの周期が発生する。そのため磁気による分子運動の周期が本来有する物質 (S) の分子の固有振動数の周期と一致する様に、物質 (S) の移動速度を決定する事が重要である。
- (b) したがって物質 (S) の移動速度で「E オイラー」装置を構成する複数の「特殊な合成磁場」を切断する周期が物質 (S) の分子の固有振動の周期と同じになる様に切断する場合、物質 (S) の分子に共振現象が誘発され物質 (S) の分子の運動エネルギーは急激に増大し物質 (S) に全く異なる大きな物理的な変化を発生させる事が出来る。
- (c) すなわち、物質 (S) は燃料油や水及び空気の分子に従来とは全く異なる有用な物理的な特性変化が発生させる事が出来るので、「特殊な合成磁場の使用技術」を多くの産業の分野で多くの新しい基本的な技術として利用されることが出来る。
- (d) 尚、永久磁石と交流電磁石で構成される「特殊な合成磁場」は基本的には「フェラデーの電磁誘導」の法則による電磁誘導技術であり発電機や誘導電動機の技術と同じである。

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) 従来の技術と科学では想像もできなかった物質の性質に大きく異なる物理的特性変化を引き起こす「特殊な合成磁場の使用技術」の効果と現象を以下に説明する。
- (b) 通常、経験する現象における電子エネルギーは、量子論の電子エネルギーに関する定義において主量子数で表される電子エネルギーに基づく現象である。
- (c) また、「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油によれば、物質の原子に誘導される磁気による電子エネルギーに起因する現象と従来一般的な現象による電子エネルギーに起因する現象とは基本的に相互に干渉する事はない。

- (d) したがって、「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理される燃料油をエンジンに利用した場合には、エンジンのシリンダー内で熱を発生しない磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生する。そしてそれはシリンダー内で高温と高圧によって全く妨げられることはない。
- (e) すなわち「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油によれば、通常では考えられない「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生により燃料消費量を大幅に削減する。更に有害な排気ガス（NO_x）や微小粒子状物質（PM10 and PM2.5）の削減効果が発生する。

上記の試験結果は「第1章のテストデータ」と「第2章のテストデータ」及び「第3章のテストデータ」の中に存在する。

第4節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油によるエンジンの燃料消費量の削減率について

- (a) 走行テストの結果を基礎とする事によって「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理される燃料油のエンジンに対する効果は、以下に説明する。
- (b) 「第1章のテストデータ」と「第2章のテストデータ」及び「第3章のテストデータ」において自動車の走行テストに関して提供された試験結果によれば、エンジンのシリンダーの内で従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」だけでなく熱を発生しない「新しい未知の磁気による爆発的な気化膨張圧力」も例外なく発生する事は明らかとなった。
- (c) したがって、自動車の多くの走行テストにおいて発熱を伴わない磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生する事を示す試験結果を以下に示す。
- (d) それらは、「テスト：A」、「テスト：B」、「テスト：C」、「テスト：D」と「テスト：E」の中にそれぞれ記されている。

「テスト：A」：自動車のエンジンの燃料消費量の削減率について、

- (a) 第1節：「日本の自動車輸送技術財団」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) 「Eco-オイル」装置と「E オイル」装置は同じ製品である。

「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。

(c) 第 3 節：「徳島産業短期大学」による「E オイル」装置について

(d) 第 4 節：「早稲田環境研究所の会社」による「E オイル」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

(e) 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 ガス車の走行テストのデータについて

(f) 第 9 節：大型トラックの道路の上のテスト運転について

(g) 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について

(h) さて、「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油によって種々のエンジンを搭載した 2,000 以上の走行テストは、すでに実行された。

(h-1) しかしながら厳密な走行条件による走行テストによれば、自動車のエンジンテストでは燃料消費量の削減率は当然のことながら燃料消費量の削減率は完全にゼロでなければならないにも拘らず、燃料消費量の削減率は 10%の～ 20%になっている。更に燃料油の種類に関係なく上記の燃料消費量の削減率は発生した。

第 5 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因する温度低下について

「テスト: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

(b) 「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、

- (c) 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：「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因するノイズと振動について

「テスト：C」：ディーゼルエンジンによる雑音や振動の低下について、

- (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」の第 9 節のデータシート No.3 と No.7 のデータについて

(a-1) 特に走行テストについてデータシートに記録されたテストドライバーの意見： エンジンのノイズと振動は、大幅に減少した。

- (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) アナログメーターの指針が「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された重油「A」を使うに際してテスト船では航行中にも拘わらずエンジンの振動と騒音は大幅に低減された。そのため、アナログメーターの最小目盛りの 1/10 までを読み取ることができた。

- (c) 「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油の燃焼による熱機関のノイズと振動の大幅な低下について

(c-1) 上記の大型車及び船舶のディーゼルエンジンに「特殊な合成磁場の利用技術」に基づき構成された「E オイラー」装置により処理された燃料油を使用した場合、上記の原因は主量子数で表される従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の発生と磁気量子数で表される「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生のタイミングの違いであると考えられる。

(c-2) また、従来の「爆発的な熱膨張圧力」の出力に「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が加わると、つまり、2 種類の衝撃力が発生した場合のエンジン本体のノイズと振動は、通常は大幅に増加するはずである。

(c-3) しかし、それどころか、従来の多くの自動車の走行テストでは、例外なく、エンジンの騒音と振動は大幅に且つ劇的に減少した。

- (c-4) したがって、上記の2種類の爆発的な膨張圧力によるエンジン本体への衝撃力の振動波形は約1/2サイクルの位相差があるため振動波形は互いに打消し合いエンジンの騒音と振動は大幅に減少したと考えられる。

上記の(c)より得られる結論について

- 1.上記の現象は「特殊な合成磁場の利用技術」で処理された燃料油を従来の熱機関に使用する場合、「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生する信頼し得る証拠になる。
- 2,上記の騒音と振動が劇的に減少した現象によれば「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の強さは、従来の熱機関の出力となる燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」に引き的する強い気化膨張圧力であると推定される。

第7節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の燃焼に起因するエンジン油について

「テスト：D」：エンジンオイルの劇的な寿命の増大について

- (a) シリンダーの内部の燃焼温度が例外なく減少し更にピストンへの衝撃力が大幅に減少したので、エンジン油の汚れ劣化は大いに減少した、そのため、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」によって処理された燃料油によるエンジンの点火タイミングについて

「テスト：E」：点火タイミングについて

- (a) 「特別な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油が使われたとき、点火タイミングとエンジンの噴射タイミングが早過ぎた場合にエンジンの騒音が大きくなった。この現象はエンジンの走行テストで時々発生した。

- (b) つまり、上記の現象は「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生により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」の発生によるタイミングより僅かに早いためエンジンのクランク軸に僅かなブレーキ作用が発生する。
- (c) したがって、既存のエンジンの点火タイミングが予め早く設定されている場合には上記の現象が発生し易い。
- (d) すなわち、エンジンの従来の「爆発的な気化膨張圧力」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上記の制動動作により大いに消費されるので、エンジンのエネルギー損失が発生し制動作用による騒音が発生しその結果、燃料消費量も増大した。
- (e) 以上の試験結果に基づいて、従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の前に磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生する事が明らかになった。

第9 節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について

- (a) 以上の各「テスト：A, B, C, D, E」による結論
- (b) 上記の「テスト：A」、「テスト：B」、「テスト：C」、「テスト：D」と「テスト：E」により磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生が明らかとなった。
- (c) すなわち「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油による試験結果と現象によって従来の従来の「爆発的な熱膨張圧」の直前に磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生はほぼ証明された。
- (d) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の原子に誘導される大きな磁気による電子エネルギーにより燃料油は非常に激しい粘性の低下状態となる。
- (d) 更に上記の燃料油が高温高圧で密封されたシリンダー内に噴射される時、磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生すると考えられる。

第10節：「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油に蓄えられる磁気による分子運動エネルギーの大きさの推定について

- (a) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の粘性の減少状態は、通常の加熱に起因する粘性の減少状態は全く考えられない程に劇的に異常に粘性が減少した状態である。
- (b) したがって、燃料油が異常な粘性低下の状態にな現象から「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油の分子に、与えられる磁気による分子運動エネルギーは非常に大きい熱エネルギーに相当すると考えられる。
- (c) 粘性が大きい軽油及び重油「A」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」によって処理された軽油を自動車のディーゼルエンジンに移送するために日本工業規格（JIS）に基づくボール弁を利用するとき、磁性による大きな分子運動の発生による軽油の大きな粘性低下によって軽油の浸透能力が異常に強くなるので、正常なボール弁を完全に閉じたにも拘わらず軽油が漏れる現象が発生する。
 - (c-2) つまり日本工業規格（JIS）に基づくボールバルブは完全に軽油の流れを遮断する能力がなくなると言う考えられない現象が発生する。
 - (c-3) 上記の軽油より遥かに大きな粘性を有する重油「」については、以下に説明する。
 - (c-4) テスト船の「第3住若丸」の予備タンク（1,000リットル）に貯蔵されていた重油「A」が、日本工業規格（JIS）に基づくギアポンプ備えたに「トランスマスター」装置に導入された時ギアポンプの出力軸の外周面から重油「A」が外に漏れ出る現象が発生した。

第11節：「特殊な合成磁場の使用技術」により処理された燃料油による有害な排気ガスについて

- (a) 不完全燃焼の物質を含む排気ガスが自動車のエンジンから排気管から空気中に放出されたあと、排気ガスは空気によって冷され、その結果、二酸化炭素 (CO₂) と炭化水素 (HC) と一酸化炭素 (CO) と窒素酸化物 (NO_x) と微小粒子状物質 (PM₁₀ または PM_{2.5}) 等の有害ガスや微小粒子状物質が空気中に排出される。
- (b) 一方、「特殊な合成磁場の使用技術」によって処理された燃料油によれば、磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が例外なく発生するため、燃料消費量は大幅に削減される。そのため大気中に放出される有害な排気ガスも大幅に削減される。
- (c) 「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油によれば、熱を発生しない磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が例外なく発生するので、エンジンのシリンダー内の燃焼温度は減少し、特に、窒素酸化物 (NO_x) 等の有害排気物は減少する。

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

- (a) さて、従来の排気ガス処理技術には、フィルター、触媒、尿素 SCR などがあるがしかしながら上記のすべては、自動車の排気管から排出される有害な排気ガスが大気中に放出されるのを防ぐことによって、大気環境の汚染を防ぐ能力しかない。
- (b) したがって 排気管内の排気抵抗の増大により逆にエンジンの燃料消費量は増大し二酸化炭素 (CO₂) は増大する状態になる。
- (c) しかしながら「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油を種々の熱機関の多くの走行テストで使用する場合、つまり既に開発済みの「E オイラー」装置や「トランスマスター」装置を使用すると燃料消費量の大幅な削減率の 10% ~ 20% を常に達成する事が出来る。
- (d) したがって二酸化炭素 (CO₂) の大幅な削減量のみならず大きな経済的効果も確実に達成する事が出来る。

第13節：「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油による微小粒子状物質（PM10 または PM2.5）の発生の大幅な減少について

- (a) 燃料油が熱機関のシリンダーに噴射されて超微粒子になった直後に 同時に燃料油の超微粒子の気化による発熱を伴わない磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生する。
- (b) したがって、「特殊な合成磁場の利用技術」により処理された燃料油によればエンジンのシリンダー内の燃焼において「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生により燃料油の燃焼効率が大幅に増大すると共に燃焼時間も劇的に減少する。そのため従来の排気ガスの黒煙（PM10）だけでなく従来の微小粒子状物質（PM10 と PM2.5）も大幅に減少する。

第14節：「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油による窒素酸化物（NO_x）の減少について

- (a) 「特殊な合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油によれば、エンジンのシリンダーの燃焼において熱を発生しない磁気による「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生により燃焼温度が低下する。そのため燃焼温度の低下により窒素酸化物（NO_x）の生成は大幅に減少する。

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」を構成する磁石列及び交流電磁石によって各々作られた製品名である。
- (b) 燃料消費量の削減効果を確認するためには「E オイラー」装置と「トランスマスター」装置をそれぞれ設置する前後で同じ走行速度と走行条件によって運転した場合の燃料消費量の削減率を比較することが最も重要である。
- (b) 自動車による上記の走行速度と走行条件の多くの走行テストによって、既に 10%～20%の燃料消費量の削減率が得られた。

第16 節：「特殊な合成磁場の利用技術」の引用

1：「第1 章のテストデータ」を参照

- (a) 燃料油の「燃料消費量の削減のための最適速度」について
- (b) 「E オイラー」装置による車の走行テストについて、ガソリンと軽油の流速は、5cm/ 秒 ～ 10cm/秒である。
- (c) 「トランスマスター」装置による船舶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。

ただし「トランスマスター」装置の入力は60サイクルの交流電源である。

2：「第2 章のテストデータ」を参照

- (a) 「第2 章のテストデータ」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。

3：船舶とボイラーのテストの内容

- (a) 船の重油「A」による主ディーゼルエンジンによる航海テスト b
- (b) 燃料消費の削減率の測定
- (c) 主エンジンの排気管の温度を測定
- (d) 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。

4. 航海テストに関する問題点について

- (a) 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量に与える影響が非常に大きいので、正確な燃料消費量を決定することは全く不可能である。

(b) しかし乗組員の生活のための電力を供給するための発電機用の補助エンジンは主エンジンと同じ重油「A」を使用するにもかかわらず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。

(b) そのため補助エンジンの燃料消費量の削減率のデータは主エンジンの燃料消費量の削減率のデータとして表す事が出来る。

5. 「第 3 章のテストデータ」について

(a) 「第 3 章のテストデータ」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。

6. 「トランスマスター」装置」による水の特性テストの内容について

(a) 水の ORP（酸化還元電位）の劇的な低下現象：ORP は、640mv から 280mv に低下した。

(b) 「特殊な合成磁場の使用技術」によって発生した水または空気の殺菌機能は、従来の一般的な紫外線やオゾンや放射線に起因する殺菌機能と基本的に全く異なる。

7. 「特殊な合成磁場の利用技術」による水と空気の特性変化のテストに関する問題について

(a) 水と空気の特性変化の使用方法について

(c) 特に「電磁空気清浄器」による空気の使用方法について

(d) すなわち生活住居空間に必要な「電磁空気清浄器」により処理された空気量について

終

2017 年 3 月 1 日

2020 年 10 月 30 日：改定

929-1171 石川県かほく市木津二 1 6 0 - 2

米出達雄

メール：wxdxn7493000@ybb.ne.jp

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