

表題 : 「特殊な合成磁場の利用技術」による「新エンジン技術」: 改定 : 11/14/2022

まえがき

地球きもの気候変動により大きな激しい自然災害が世界中の各地で頻発しています。

世界中の人々は自然の激甚災害から逃れる術はなく大きな被害を受けています。

今こそ、自動車をはじめとする全ての熱機関から排出される二酸化炭素(CO₂)の量を削減する技術を早急に開発する事がエ海中の最も重要な喫緊の課題となっています。

しかるに今日では従来から長年にわたり自動車の排気ガスを低減する技術開発は完全に行詰まっています。

従って自動車の燃料消費量を削減する事によって自動車から排気される二酸化炭素(CO₂)の排出量を低減する技術を開発する事が最も重要である。

そのため「特殊な合成磁場の利用技術」に基づき開発された「E オイラー」装置により従来からエンジンに使用している燃料油を処理する事により燃料油に強い磁性による電子エネルギーを誘導し燃料油に物理的な変化を与え従来のエンジンに利用する方法である。

さて上記の燃料油を使用し種々の熱機関の種類について従来のエンジンに対する燃料消費量の削減効果を確認するため非常に長期間にわたる2,000例を超える走行テストを実施し、その結果により殆ど例外なく大幅な燃料消費量の削減効果(10%~20%)を確認する事が出来た。

上記の燃料消費量の大幅な削減の理由は従来のエンジン出力の10%~20%にも達する「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生による事を私は発見しました。

上記の走行テストの結果は種々のエンジンに関する種々の熱機関の走行テストにおいても普遍的に発生する事を確認した。

従って本論文においては上記の走行テストに基づき車両の条件や走行環境等に全く影響されず大幅な燃料消費量の削減が可能な本論文(F)節の「新しいエンジン技術(1)」を提案します。

更には上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを出力とし、かつ「磁性による電子エネルギー」のみ入力とする「磁気システムエンジン」の開発は従来の空気に代え無酸素空気を使用する事により基本的に可能であると考えられます。

No.2

したがって燃料油は全く必要とせず二酸化炭素(CO₂)や全ての有害排気ガスを一切排出しない新しいエンジン、すなわち「新しいエンジン技術(2)」の開発を本論文の(G)節で提案する。

終わり

No.3

以下のエンジン技術の提案において「燃料消費量を削減する事」とは、自動車自体を構成するパーツを改良することによって燃料消費量を削減する事を意味するものではありません。

「E オイラー」装置は、「特殊な合成磁場の利用技術」に基づいて構築された製品であり、私の命名による 製品の 名前です。

内容一覧

自動車の走行試験において従来の燃料油を削減する「E オイラー」装置の開発について

(A):「特殊な合成磁場の使用技術」について

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

(C): 走行テストに使用される「E オイラー」装置の仕様について

(C-1): 走行テストによって収集すべき「E オイラー装置」によるデータについて

(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): 従来の「E オイラー」装置の開発及びテストの概要

(E-1):「E オイラー」装置の開発及びテストの概要

(E-2): 従来の「E オイラー」装置による「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠と効果について

(E-3) : 自動車のエンジンにおける「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の確認について

(E-4) : 「E オイラー」装置により処理された燃料油の粘性における特性変化について

(E-5) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生について量子論による考察について

(E-5-1), (E-5-2), (E-C-1), (E-D-1), (E-E-1)の各節を含む。

(E-6) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」によるエンジン騒音の大幅な低下について

(E-6-A), (E-6-D) の各節を含む。

(E-7) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強度の増大について

(E-8) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠について

(E-9) : 燃料消費量の削減が発生した原因について
テスト結果 A、B、C、D、E の各項

(F) : 新しいエンジン技術 (1) について

(F-1) : 「新しいエンジン技術 (1)」の模式図、すなわち「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の模式図

(F-2) : 「E オイラー装置による並列分流装置」の模式図

(F-3) : 従来の仮決定された「E オイラー」装置の問題点を解決する方法

(F-4) 「新しいエンジン技術 (1)」の長所

(F-5) 自動車開発における宿命的な排気ガス処理技術に対する「E オイラー」装置による本格的な改善効果について

(G) : 「新しいエンジン技術 (2)」について

(G-1) : 「新しい燃料供給システム」及び「無酸素空気の循環システム」の模式図

(G-2) : 「磁気システムエンジン」開発の必須条件について

(G-3) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の経緯について

(G-4) : 新しい「磁気システムエンジン」の出力について

(G-5) : 新しい「磁気システムエンジン」の構成における事例について

(G-6) : 従来のディーゼルエンジン車をそのまま使用し新しい「磁気システムエンジン」の開発の可能性について

(G-7) : 新しい「磁気システムエンジン」の開発にはガソリンエンジンの燃焼システムは適用される事は出来ない。

(H) : 「磁気システムエンジン」の利用について、

(I) : 参照資料について、

(J) : 新しい「磁気システムエンジン」を開発する場合

(F) 項の「新しいエンジン技術(1)」と (G) 項の「新しいエンジン技術(2)」について

上記の「新エンジン技術」の提案は、車両自体の部品を改良して燃費を下げることを意味するものではありません。

以下は本論文である。

「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」装置の機能確認について

従来燃料油を削減する装置「E オイラー」の開発と燃費削減率と走行試験の関係について

(A) : 「特殊な合成磁場の使用技術」について

(a-1) さて「特殊な合成磁場の利用技術」に基づき「E オイラー」装置で処理された燃料油のエンジンのシリンダー内の燃焼により発生する「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は自動車の燃料消費量を低減するために十分な機能を有している。

(a-2) 通常の自動車用の燃料油がエンジンの圧縮工程の終わりの時点、つまり燃料油の噴射直前の圧縮工程でシリンダー内で断熱圧縮され高温となった圧縮空気の熱エネルギーは量子論における電子エネルギーの定義によれば主量子数で表される電子エネルギーであります。

(a-3) 一方「E オイラー」装置で処理された燃料油は劇的に粘性の低下し、更に燃料油がエンジンのシリンダーで燃焼される時に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生します。

(a-4) 加えて「E オイラー」装置により処理された燃料油に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する現象は磁気量子数で表される電子エネルギーに起因する。

上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は量子論におけるエネルギーの定義における主量子数で表され、従来の燃料油の性質とは根本的に異なるものです。

(a-5) また上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は量子論の電子エネルギーの定義において磁気量子数で表され従来の燃料油の性質とは根本的に大きく異なる。

(a-6) そのため「E オイラー」装置により処理された燃料油を自動車のエンジンで燃焼したときのエンジンの運転状態は自動車の走行テストにおいてのみ初めて確認され得る。

(a-7) 特に「E オイラー」装置で処理された燃料油がエンジンのシリンダー内に噴射された時に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する現象は燃料油を全く燃焼しない新しい「磁気システムエンジン」の駆動力とするために必要な基礎的な現象である。

上記の新しい「磁気システムエンジン」の概略は以下の (G) ~ (G-7) を参照してください。

(A-1) 特に、「新しい燃料供給システム」と「E オイラーによる並列分流装置」を同時利用によって処理された燃料油をエンジンに利用する場合、常に全ての走行速度において自動的に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生により最大の燃料消費量の削減率が達成される。

それゆえ最も有益な燃料消費量の削減率は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」によって達成され得る。

(a-1-1) 加えて、エンジンの種類や燃料の種類やシリンダー容量や新車や中古車及び運転条件などに関係なくエンジンが熱機関であればエンジンのシリンダー内での燃焼において「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。

(A-2) したがって、上記の「新しい燃料供給システム」と「E オイラーによる並列分流装置」の同時利用により「E オイラー」装置で処理された自動車用の燃料油による多くの走行テストの結果によってのみ確認され判断されなければならない。

「E オイラー装置の走行テストに関する資料」を参照してください。

(A-3) 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走行テストを実施してください。

「E オイラー装置による走行試験の注意事項」を参照してください。

(A-4) さらに、(C)、(C-1)、(C-2)、(C-3)、(C-4)、および(C-5)をそれぞれ参照し、シャーシダイナモメーターを使用して、より学術的で正確な運転テストを行ってください。

(A-5) 上記のシャーシダイナモメーターによる走行試験は、「E オイラー」装置の燃料消費の削減率を決定する最も正確な手段です。

(B) 「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく開発された「E オイラー」装置の技術的な優位性と社会的な背景

(b-1) 「E オイラー」装置は、自動車の燃料消費量を削減するため「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) 「特殊な合成磁場の使用技術」に基づく「E オイラー」装置は新車や中古車に関係なく、世界の自動車メーカーが製造する自動車エンジンのすべての車種を問わず、上記の新しい革新的な「E オイラー」装置により燃料消費量の高い削減率を達成する事ができる。

(b-3) 従来の自動車の燃料消費量の削減すなわち二酸化炭素(CO₂)の削減と同時に、窒素酸化物(NO_x)および粒子状物質(PM₁₀ and PM_{2.5})等の有害排気物も、同時に大幅に削減する事ができます。

(b-4) したがって、現在、世界中で使用されている自家用車の燃料油の燃料消費量を削減する事によって二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)、微小粒子状物質(PM₁₀ and PM_{2.5})を同時に削減する事によって地球規模の気候変動を防ぎ大気環境の改善に貢献する事が出来ます。

(b-5) したがって、「E オイラー」装置の普及は、世界中の人々に受け入れらるべき技術であるため、「E オイラー」装置の利用は近い将来真剣に検討されると期待される。

(b-6) また「E オイラー」装置の普及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。

下記の資料 (1) と (2) と (3) を参照してください。

- (1) 「E オイラー装置の設置技術」
- (2) 「E オイラー装置による走行試験の注意事項」
- (3) 「E オイラー装置の走行テストに関する資料」

(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簡単な作業です。

(C) 走行試験に使用した「E オイラー」装置の仕様について、

- (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)及び 150 グラム
- (c-3) 燃料消費の削減率:10%~20%

(C-1) 走行試験で収集するデータについて、

- (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で収集され、それぞれ比較対象となるデータ等を以下に列記します。
- (c-1-2) 燃料消費量の削減率 (CO₂)
- (c-1-3) 窒素酸化物 (NO_x) の排出量
- (c-1-4) 微小粒子状物質 (PM₁₀ および PM_{2.5}) の排出量

(C-2) 「E オイラー」装置の取り付け前後の一連の走行テストが必要な理由について

- (c-2-1) 先ず最初「E オイラー」装置を取り付けていない状態で走行テストを実施した後に次に「E オイラー」装置を取り付けた状態で次の運転テストを実施する。
- (c-2-2) 「E オイラー」装置による燃料消費量の削減率を正確に把握するためには上記の走行テストを実施する順序を守る事が重要である。
- (c-2-3) 燃料ホースに「E オイラー」装置を取り付けた状態でテストを行った後、「E オイラー」装置を燃料ホースから取り外しても、すでに燃料油に磁気による電子エネルギーが誘導された少量の燃料油は、燃料ホースの内側面に 1~2 日程度滞留します。

(c-2-4) 「E オイラー」装置を燃料ホース から取り外した状態で再度「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付け走行試験を実施した場合、燃料ホース内側面に磁性による電子エネルギーが誘導された燃料油が残留しているので燃料消費量の削減率の数値が 2%～3%低く現れる。

(C-3) 「E オイラー」装置による路上走行試験に関する注意事項

(c-3-1) 「E オイラー」装置を燃料ホースに取り付ける前後において、走行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、最初の走行テストを実行する事が正確な燃料消費量を得るために絶対に必要な運転テストの条件です。

(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、次の走行テストを実施します。

(c-3-4) 走行テストでは、試験車や運転者、天候、道路などによる走行環境の変化による燃料消費量への影響を最小限に抑えることが必要である。

(c-3-5) 特に屋外の道路上の走行テストにおいて走行する際に「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運転操作をする事が最も重要であります。

(c-3-6) 「E オイラー」装置はエンジンの排気管から出来るだけ離して取り付けてください。

加熱した排気管により「E オイラー」装置が加熱される恐れがある場合は、「E オイラー」装置を断熱シートで断熱遮断して燃料ホースに取り付けて下さい。

(c-3-7) 「E オイラー」装置は一般的な自動車修理工場で「E オイラー」装置の取り付け技術ガイドに従いエンジンの燃料ホースに容易に且つ正確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

(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率を確認するためにシャシーダイナモメーターによる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試験の試験車の選定について、

(c-5-1) 走行テスト用のテスト車両はシャシーダイナモメーターが利用できる小型車、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テストのテスト車両自体が原因となる予期せぬ不具合が燃料消費量の削減率に与える影響を可能な限り排除するためである。

(D) 「E オイラー」装置設置後の技術サービス

- (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 と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。

参照文献: 上記(B)の(b-6)の参照文と同じである。

- (d-3) 「E オイラー」装置の熱機関への適用について

- (d-4) 「E オイラー」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、船舶用ディーゼルエンジンなどについて適用されます。

- (d-5) 「特殊な合成磁場の使用技術」により構成された「E オイラー」装置で処理された燃料油、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する事が可能であり、さらに 給水と燃焼炉に利用する空気によっても化石燃料の消費量は削減されます。

(E) 「新しいエンジン技術(1)」について

「新しいエンジン技術(1)」は、既に研究が進められてきた自動車用の「特殊合成磁場の利用技術」という厳格な学問に基づき構成された「E オイラー」装置を用い既に実施された多数の走行試験の結果により確認されています。

さらに、上記の「新エンジン技術(1)」は、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を利用する、最も価値ある実用的なエンジン技術です。

つまり、「新エンジン技術(1)」によると、従来の自動車の燃費の20%を超える燃料削減率を達成できるエンジン技術であり、経済的であるだけでなく、二酸化炭素(CO₂)と有害な排気ガス(NO_x、PM 2.5)を同時に大幅に削減できます。

(e-1) 「E オイラー」装置による自動車の走行テストについて

(e-1-1) 特に厳しい日本の公的検査機関、自動車技術専門学校で 2,000 例以上の熱機関による「E オイラー」装置で処理された燃料油による走行試験の結果、燃料消費量の削減率が例外なく 10%～20%であることが確認されました。

(e-1-2) 「E オイラー」装置で処理した燃料油が熱機関で使用された場合、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の現象の証明及び発生した証拠について

(e-2) 従来の「E オイラー」装置の機能について

(e-2-1) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のメカニズムと実体を説明する。

(E-1): 「E オイラー」装置の開発及びテストの概要

(A) 自動車の場合

(e-1-a-1) ガソリンエンジンや LP ガスエンジンやディーゼルエンジンの小型車や大型車は従来の「E オイラー」装置による燃料消費量の削減率は 15%～20%である。

(e-1-a-2) 特に小型車については厳密な自動車の公的検査機関や学術的な大学による「E オイラー」装置による走行テストの結果である。

「E オイラー装置の走行テストに関する資料」の 1～26 ページを参照してください。

特に大型車については 26～35 ページを参照してください。

(B) 船舶の場合

(e-1-b-1) テスト船舶は第 3 住若丸 (2,700HP)

(e-1-b-2) 船舶において使用されているディーゼルエンジンについては技術的に自動車のディーゼルエンジンと同様である。

(e-1-b-3) 船舶用ディーゼルエンジンに使用する燃料油は「トランス.マスター」装置で処理された重油「A」である。

(e-1-b-4) したがって燃料油は自動車のシリンダーの密閉空間に確実に噴射され「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を発生させ一定の燃料消費量の削減率が確実に発生する。

つまり船舶用ディーゼルエンジンでは航海テスト結果により ほぼ一定の燃料油の削減率が発生したと推定される。

- (e-1-b-5) そのため船舶用ディーゼルエンジンでは風や波や潮の影響を除外した燃料消費量の削減率は一定程度は「トランス. マスター」装置により常に発生する。

従って、航行テストの結果は正確ではないが「トランス. マスター」装置による一定の効果の発生を確認出来るため、その後の航行テストは敢えて継続されました。

- (e-1-b-6) そのため「第 2 章のテストデータ」で記述された様に航行テストに使用される船舶は積み荷の状態は一定になる様に設定され海洋上の航行コースも同じコースとした。

特に海の風や波や潮がそれぞれ出来るだけ同じテスト条件になる様に航行する季節は選択され、全ての航行テストの条件は可能な限り同じになる様に航行試験の条件もできる限り同じくした。

加えて船舶上に設置された「トランス. マスター」装置を ON,OFF する状態で上記の航行テストを実施した。

ウェブサイトの下部にある「第 2 章のテストデータ」を参照してください。

- (e-1-b-7) したがって航行中の全ての風や波や潮等の影響を海上を航行する船舶の速度、航行距離、航行時間などに具体的に正確に反映する事は出来ず、さらに航行テストデータを補正する事も不可能であった。

以上の理由から、航行試験データはほとんど補正できなかったため、船舶エンジン全体としての性能を示す事は出来ず単なる参考値として取り扱うしかないデータとなった。

- (e-1-b-8) 以上のことから潮や風や波などの影響に対して船舶の航行テストに有効な特に対策を講じない限り有効な補正する事は不可能である。

- (e-1-b-9) したがって今のところ、海洋上を航行する船舶の航行テストにおいて船舶の確な燃料消費量の削減率を求める事は不可能である。

(B)ボイラーの場合

- (e-1-c-1) 「E オイラー」装置により処理された重油「A」がバーナーの火口から燃炉焼に吹き込んだ時に燃料油は気化し気化膨張が発生する。
- (e-1-c-2) すなわち自動車のエンジンの密閉空間のシリンダー内で多量の燃料油が一瞬に気化する場合と異なりボイラーのバーナーでは磁性による電子エネルギーが既に誘導された燃料油の燃焼空間は完全に大気中に開放されているので「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」発生してもその圧力は大気圧とほぼ同じになる。
- (e-1-c-3) 加えて、燃料油の気化ガスの粘性は燃料油と同様に劇的に低下したままである。そのため火口から噴出する気化ガスと火口の表面との摩擦抵抗が大幅に低減するため 燃料油が噴出する時の振動や騒音は大幅に減少する。
- (e-1-c-4) 更に気化ガスと火口周辺の摩擦面との摩擦抵抗が大幅に減少するため、気化ガスの噴出圧力が大幅に増大し、より高温色の火炎が長くなる。従って火炎の周辺の空気の酸素ガスとの接触面積も増大するため火炎温度は高くなる。
- (e-1-c-5) また火炎の噴出圧力により、より高温の火炎とボイラーの底面との接触圧力や接触面積が増大しボイラーへの熱伝道率が向上する。
- (e-1-c-6) テスト例：「E オイラー」装置で処理された燃料油をボイラーに一年間を通じて使用した場合について燃料消費量の削減率は 11%に達した。
私のウェブサイトの下部にある「第 2 章のテストデータ」の 2 ページを参照してください。

- (E-2) : 従来の「E オイラー」装置による「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠と効果について
 - (e-2-1) 「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は以下の通りである。
 - (e-2-2) まず「E オイラー」装置を用いた多くの走行テストにより燃消費量の削減効果を確認してください。
 - (e-2-3) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は以下のウェブサイトの上段にある「特殊な合成磁場の研究」における「テスト:A」、「テスト: B」、「テスト:C」、「テスト:D」、「テスト:E」にあります。

私のウェブサイトの上部にある「特殊な合成磁場の利用技術」を参照してください。

- (e-2-4) 特に自動車エンジンの場合、「E オイラー」装置を使用した公的検査機関や大学による専門的な走行テストにより、従来の燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の直前に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。

しかも、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さは、従来の「爆発的な熱膨張圧力」の強さの10%~20%に達することが熱機関の多くの走行テストにより証明されている。

- (e-2-5) さて従来の熱機関である自動車エンジンの基本的な駆動原理は燃料油の燃焼により発生した熱による爆発的な膨張圧力を動力とするため、二酸化炭素(CO₂)の発生は絶対に避けられない事である。

- (e-2-6) さらに、現在、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を低減する技術は、すでに完全に行き詰まっているため、二酸化炭素(NO₂)、窒素酸化物(NO_x)、微粒子状物質(PM₁₀ and PM_{2.5})の削減は、世界中で緊急の課題となっている。

- (e-2-7) いずれにせよ、従来の自動車エンジンに「新しい燃料供給システム」や「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する事により、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が走行に利用するあらゆる速度領域で常に自動的に発生するため従来の自動車の10%~20%を大幅に超える新たな燃料消費量の削減率が確立される事は明らかである。

(E-3) : 自動車のエンジンにおける「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の確認について

- (e-3-1) 自動車の走行テストによる振動や騒音に関する全く新しい視点から、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を確認する。

- (e-3-2) 「E オイラー」装置が取り付けられた燃料ホース内を流れる燃料油が最適流速時で流れている時、エンジンの燃消費量の削減率を最大にする事が出来る「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が燃料油に発生する。

(e-3-3) ほとんどの走行テストで「発熱のない強力な未知の爆発的な膨張圧力」つまり燃費の低下が確認された場合、同時にエンジンの振動や騒音が減少している様子も例外なく確認されました。

上記の詳細な説明については以下の(F)項を参照してください。

(E-4) : 「E オイラー」装置により処理された燃料油の粘性における特性変化について

(e-4-1) 従来の「E-オイラ」装置による燃料油の粘性の特性変化について

(e-4-2) 「E オイラー」装置で処理されたガソリン、軽油、重油「A」などの燃料油の粘度は、量子論の電子エネルギーの定義において磁気量子数で表される磁性による電子エネルギーに起因する現象です。
上記の場合の燃料油の粘度は通常の粘度計ではまったく測定できない程低下します。

(e-4-3) 「E オイラー」装置で処理された燃料油の粘度低下の実例の試験結果を以下に記述します。

(e-4-4) 実施例 1:「E オイラー」装置により処理された自動車の軽油の劇的粘度低下により、日本工業規格(JIS)認定品のボールバルブの閉止機構は、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る。

(e-4-5) 実施例 2:従来の船舶用ディーゼルエンジンの重油「A」がギヤーポンプによって供給される場合、ギヤーポンプの出力軸のシールでは正常に漏れ防止機能が働かないため漏れを防止することが出来ない

(e-4-6) 上記の実施例で使用されたギヤーポンプおよび軸シールはすべて日本工業標準規格(JIS)の合格品であります。

(E-5) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生について量子論による考察について

特に (e-5-7)と(e-5-8)及び(e-5-12)と(e-5-13)と(e-5-14)を参照してください。

(e-5-1) 「E オイラー」装置で処理された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率は以下の「E オイラー装置の走行テストに関する資料」に記載されています。

- (e-5-2) 特に「E オイラー」装置で処理された燃料油を自動車のディーゼルエンジンに利用する事例について以下に説明します。
- (e-5-3) 「E オイラー」装置によって処理された燃料油には磁性による電子エネルギーが誘導されるため燃料油の粘度は、通常ではあり得ない水滴の様な状態で滴下する状態にまで劇的に変化します。
- (e-5-4) さて特に「E オイラー」装置により処理された燃料油がエンジンのシリンダーに吹き込まれた場合は燃料油の粘性は通常ではあり得ないレベルにまで劇的に低下した状態でノズルからシリンダー内の密閉空間に噴射される。
- (e-5-5) ノズルからシリンダー内に噴射された燃料油は急激に膨張し、その結果、超微粒子となり超微粒子はシリンダーの密閉空間に拡散し、燃料油の超微粒子の粘度は更に減少する。
- (e-5-6) したがって、燃料油の超微粒子はシリンダー内の高温高压の密閉空間内で燃料油の発火点をはるかに超えた高温の空気に接触した瞬間から気化が始まる
- (e-5-7) このときシリンダー内に噴射され粘性が異常に低下した超微粒子の気化速度は劇的に早く瞬間的に膨張する。
- (e-5-8) すなわち、磁気量子数で表される磁性による電子エネルギーが既に誘導された燃料油の超微粒子は気化と同時にシリンダー内の密閉空間内の主量子数で表された高温高压の圧縮空気に干渉されることなく劇的な瞬間的な気化膨張が始まる。
- (e-5-9) そのため密閉空間のシリンダーで瞬間的に発生する気化膨張圧力は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を発生する引き金となる。
- (e-5-10) 引き続きこの燃料油の超微粒子の気化ガスはシリンダー内の空気中の酸素ガスと反応し燃焼により「爆発的な熱膨張圧力」が発生する。
- (e-5-11) そのためシリンダー内では燃料油の気化が引き金となった「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」と燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」が混在し同時に発生した状態になる。
- (e-5-12) またシリンダーに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ける高温高压の圧縮空気の影響を受けず膨張する事が出来るため「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」が発生した可能性も非常に大きく一概に否定する事は出来ない。

- (e-5-13) いずれにせよ「E オイラー」装置による(e-2-3)項の証拠にも拘わらず「新しい未知の爆発的な気化膨張圧力」の発生について完全に証明するためには尚、証拠は不十分である。
- (e-5-14) そのため、磁性による電子エネルギーが誘導された シリンダー内に噴射された燃料油の超微粒子が蒸発して膨張圧力を発生させ、この膨張圧力が引き金となり「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生したと判断する事が現在のところ最も正確な判断になると考えられる。
- (e-5-15) 更に自動車の公的検査機関による「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によれば「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生により「E オイラー」装置による燃料量消費量の削減効果が発生しエンジンオイルの温度は低下気味である。
- 「第1章のテストデータ」の第1節と第2節：「日本自動車輸送技術協会:社団法人」を参照してください。
- (E-5-1) 「E オイラー」装置により処理された燃料油による従来では有り得ない特性変化について
- (e-5-1-1) 「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によると、「E オイラー」装置によれば燃料消費量の削減効果の発生と共に、エンジンオイルの温度が下がる傾向にあります。
- (e-5-1-2) すなわち上記の走行テストにより燃料消費量の削減効果の原因となる「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は全く熱を発生しない現象である事が証明された。
- (e-5-1-3) 上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を裏付ける走行試験の結果は、「試験:A」、「試験:B」、「試験:C」、「試験:D」と「テスト:E」である。
- 私のウェブサイトの上部にある「特殊な合成磁場の利用技術」を参照してください。
- (e-5-1-4) 従って「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」による「新エンジン技術」の提案:2022/11/14 において「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」として統一的に表現する。

- (e-5-1-5) そのため本文の全域において「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は暫定的に表現される必要があります。
- (e-5-1-6) また、「E オイラー」装置が燃料油に誘起する磁性による電子エネルギーは、磁気量子数で表される電子エネルギーである。
- (e-5-1-7) そのため、本論文中では「E オイラー」装置で処理された燃料油により発生する燃料消費量の削減量の増大の原因を「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」として暫定的に統一して表現する必要があります。
- (e-5-1-8) つまり、燃料消費量の低減の原因となる「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は、全く発熱しない現象であることが公的な自動車の試験機関による走行試験の結果で既に証明されています。
- (E-5-2) 量子論による電子エネルギーの定義の解説、特に上記 (e-5-8) の解説について、
- (e-5-2-1) ところで、量子論における電子エネルギーの定義によれば、上記 (e-5-8) で述べた従来の圧力や温度の現象は、主量子数と共に表現される現象である。
- (e-5-2-2) つまり、(e-5-8) で述べた主量子数による圧力や温度の現象と同様に、磁気量子数で表される燃料油に誘起された磁性による電子エネルギーによる現象は、(e-5-8) で説明したように、上記の現象は互いに干渉しません。
- (e-5-2-3) そのため、エンジンのシリンダー内がどんなに高温・高圧になっても、「E オイラー」装置により磁性による電子エネルギーが誘導された燃料油の超微粒子は、蒸発や膨張することが可能です。
- (e-5-2-4) 上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠となる走行テストの結果は以下のウェブサイトの上段にある「特殊な成磁場の研究」における「テスト:A」、「テスト:B」、「テスト:C」、「テスト:D」、「テスト:E」にあります。
- (e-5-2-5) 量子論による上記の (e-5-8) の各現象の説明について
- (e-5-2-6) さて量子論の電子エネルギーの定義によれば 上記の (e-5-8) において記述された従来の圧力や温度の現象はそれぞれ主量子数で表される現象である。
- (e-5-2-7) また「E オイラー」装置により 燃料油に誘導された磁性による電子エネルギーは磁気量子数で表される電子エネルギー による現象である。

(e-5-2-8) つまり(e-5-8)で記述された主量子数による圧力と温度の現象と同様に(e-5-8)で記述された磁気量子数で表される燃料油に誘導された磁性による電子エネルギーによる現象は互いに干渉する事はない。

(E-C-1) 「E オイラー」装置により処理された燃料油がガソリンエンジンのシリンダーに吹き込まれた場合

(e-c-1-1) ガソリンエンジンの場合はシリンダーに導入された燃料油の超微粒子と空気の混合気は点火プラグにより点火される。

(e-c-1-2) 点火プラグ周辺の燃料油の超微粒子は点火プラグによって点火され燃焼する。次に燃焼した超微粒子により加熱され周辺の超微粒子は気化し燃焼する。この様に超微粒子の燃焼熱によって周辺の超微粒子に点火され燃焼が広がる。以上の様に燃焼が順次他の超微粒子に伝播しシリンダー内全体の超微粒子燃焼が伝播する。

(e-c-1-3) 上記のシリンダー内の燃料油の超微粒子の燃焼過程において「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生すると考えられる。

(e-c-1-4) 気化した超微粒子の燃料油は燃焼し「爆発的な熱膨張圧力」を引き起こす。

(e-c-1-5) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」と気化による超微粒子の燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」は同時に混合した状態になる。

(E-D-1) 「E オイラー」装置により処理された燃料油がディーゼルエンジンのシリンダーに吹き込まれた場合

(e-d-1) ディーゼルエンジンの場合は燃料油の噴射直前のシリンダー内の空気は特に高温高压である。

(e-d-2) シリンダー内に噴射された全ての燃料油の超微粒子はシリンダー内で同時に加熱され気化し「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を発生する。

(e-d-3) エンジンのシリンダー内に吹き込まれた全ての燃料油は超微粒子となりシリンダー内の熱風により気化した直後に空気中の酸素ガスと反応し自然発火により発火し燃焼します。
すなわち従来のエンジンの出力となる「爆発的な熱膨張圧力」を発生する。

(E-E-1) 「E オイラー」装置によるエンジンの出力増大とエンジンの騒音について

- (e-e-1) 従来の燃料油をシリンダー内に噴射した直後に燃料油の微粒子の気化による「気化膨張圧力」は無視できるためピストンへの衝撃力は燃料油の微粒子の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」のみとなりピストンに作用する。そのため従来のエンジンの振動や騒音は必然的に激しくなる。

*****:

- (E-6) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」によるエンジンの騒音の大幅な低下について

- (e-6-1) 特に自動車の走行テスト時に発生するエンジンの振動やノイズの発生により「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さを推定する事ができる。
- (e-6-2) 「E オイラー」装置により処理された自動車の燃料油を従来のエンジンに利用した場合にエンジンの騒音やノイズは大幅に低下する。
- (e-6-3) すなわち上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生と従来の燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の発生により2種類の異なった爆発的な膨張圧力が発生する。
- (e-6-4) 上記の2種類の爆発的な膨張圧力がほぼ同時に微小なタイムラグで発生するため多くの自動車のエンジンの振動と騒音のテストによればエンジンの駆動力は増大しているにも関わらず逆にエンジン本体の振動騒音は大幅に低減される。
- (e-6-5) すなわち多くの走行テスト結果によれば「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」によるエンジン本体の振動波形(1)と従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」によるエンジン本体の振動波形(2)との間に1/2サイクル程度のタイムラグがあると推定される。

ただし、同じエンジン本体による振動波形であるため振動波形(1)と振動波形(2)の周期は同じである。

- (e-6-6) したがってエンジンの本体に発生する振動は従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の発生によりエンジン本体に与えられる振動と「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生によりエンジン本体に与えられる振動との合成振動は相互に打ち消し合う様になる。
- (e-6-7) 具体的にはエンジン本体に発生する合成振動の強さは従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」によりエンジン本体発生する振動の強さから「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」によりエンジン本体に発生する振動の強さを差し引く事により得られる。

(e-6-8) したがって上記のように従来の多くの自動車のエンジンの走行テストにおいてエンジン本体に発生する合成振動は大幅に減衰されている現象を最も合理的に理解する事ができる。

(E-6-A) エンジン本体の振動波形による考察について

(e-6-a-1) 上記の走行テストの結果より、エンジンの振動と騒音波形において、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を証明するためにエンジンの振動と騒音波形で表された従来のエンジンの出力である「爆発的な熱膨張圧力」と「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」とをそれぞれ確認する必要がある。

(e-6-a-2) 以上に様にエンジンの振動と騒音の波形を参照し燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の強さから「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さを推定する事が可能になる。

(e-6-a-3) 上記の場合、「E オイラー」装置の取り付け前後に、特にエンジンの振動と騒音の波形を記録し同じ運転モード(つまり、同じエンジン回転数)で比較する必要がある。

(e-6-a-4) すなわち、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さから燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」減じた状態が表されているので上記の振動波形の変化を参考として推定する事が可能と考えられる。

(E-6-D) 従来のディーゼルエンジンの改造によって燃料油を全く燃焼しない新しい「磁気システムエンジン」の開発の可能性について

(e-6-d-1) 「磁気システムエンジン」とは、磁性による電子エネルギーのみを入力とし、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを出力するエンジンであり、私が命名した名称です。

(e-6-d-2) 自動車の多くの騒音テストによればエンジン本体の振動と騒音の大幅な減少は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さは従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の強さに可なり近い事を示している。

(e-6-d-3) したがって従来のディーゼルエンジンを改造して上記の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを動力源とする新しい「磁気システムエンジン」の開発は十分に可能であると考えられる。

(e-6-d-4) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠は「特殊な合成磁場の利用技術」の「テスト:A」、「テスト:B」、「テスト:C」、「テスト:D」、「テスト:E」にあります

私のウェブサイトの上段にある「特殊な合成磁場の利用技術」を参照して下さい。

(e-6-d-5) 特に「特殊な合成磁場の利用技術」の C 項ではエンジンの振動や騒音が「E オイラー」装置により大幅に低減されたテスト結果である。

(e-6-d-6) つまり、従来の多くの走行テストの結果から「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」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事が出来る強力な爆発的な膨張圧力であることが証明されました。

(E-7) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さの増大について

(e-7-1) 従来の燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」が発生する直前に、「E オイラー」装置で処理された燃料油の燃焼により「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生したと考えられる。

(e-7-2) 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」を切断する時間は、燃料油に誘導される磁性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性による電子エネルギーの大きさは無限大になります。

(e-7-3) そのため、「E オイラー」装置を構成する諸条件が「特殊合成磁場」の切断時間の短縮に大きく影響されていると考えられます。

(e-7-4) したがって、「E オイラー」装置を構成する「特殊な合成磁場」の切断により発生する磁性による電子エネルギーのレベルを高めたり または「特殊な合成磁場」の数を増加したり、さらなる改善を加えることにより、従来の 10%~20%の燃料消費量の削減率を超える新たな燃料消費量の削減率を実現し得ることは可能と考えられる。

(e-7-5) いずれにせよ、「E オイラー」装置により燃料油に誘導される磁性による電子エネルギーを最大限に利用できる技術は最も価値があり重要な技術になる。

(E-8) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の証拠について

(e-8-1) 特に「E オイラー」装置により処理された自動車の燃料油による走行テストによる燃料消費量の削減結果から「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生は確認され完全に証明されている。

(e-8-2) 特に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生したと推定される現象の説明。

(e-8-3) 「特殊な合成磁の利用技術」における「テスト結果:A」,「テスト結果:B」,「テスト結果:C」,「テスト結果:D」と「テスト結果:E」までの各テスト結果や発生現象について総合的に判断する。

(E-9) 燃料消費量の削減が発生した原因について

(E-9-A) 「テスト結果:A」

(e-9-a-1) 「第1章のテストデータ」と「第2章のテストデータ」において、それぞれ自動車の走行テストと船舶の航行テストに関して得られたテスト結果によれば燃料消費量の削減率は10%~20%が発生した。

(e-9-a-2) 上記は「特殊な合成磁場の利用技術」に基づいて仮に構成された「E オイラー」装置によって処理された燃料油を使用して実施された2,000件以上の走行テストのまとめである。

(e-9-a-3) しかしながら厳密な正確な走行条件による自動車の公的な検査機関や大学等の走行テストによれば、自動車やエンジンの種類や新車、中古車に関係なく燃料消費量の削減率は10%~20%が発生した。

(e-9-a-4) 上記の全ての走行テストが実施されたエンジンのシリンダー内では「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」と従来のエンジンの出力となる燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」とが殆ど同時に発生し、その結果エンジンの出力は増大し燃料消費量の削減が発生した。

(E-9-B) 「テスト結果:B」

(e-9-b-1) 特に船舶用ディーゼルエンジンの排気温度の低下について

(e-9-b-2) 「第1章のテストデータ」の第4節

(e-9-b-3) 「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、

(e-9-b-4) 排気ガスの温度14℃の大きい減少は、「トランス・マスターA」装置によるテスト船の「第3住若丸」の航海テストによって達成された。

(E-9-C) 「テスト結果 : C」

- (e-9-c-1) ディーゼルエンジンの振動やノイズについて大型トラックの道路上での走行テスト:「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について
- (e-9-c-2) 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
- (e-9-c-3) テスト船のエンジンによる騒音と振動の低下について
- (e-9-c-4) アナログメーターの指針が「トランスマスター」装置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。
- (e-9-c-5) 「E オイラー」装置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
- (e-9-c-6) 大型車のディーゼルエンジン及び船舶のディーゼルエンジンに「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、
- (e-9-c-7) 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「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生タイミングに僅かなズレが発生します。
- (e-9-c-8) 更に、従来のエンジンの出力である燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」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。
- (e-9-c-9) 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。
- (e-9-c-10) 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に伝達される衝撃力の振動波形は約1/2サイクル前後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。

(e-9-c-11) 更に 騒音と振動が劇的に減少した現象によれば「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の強さは、従来のエンジンの出力となる燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」に大きな影響を与える強さであると推定される。

(e-9-c-12) 上記の現象はいずれも「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を十分に信頼し得る証拠になる。

(E-9-D) 「テスト結果:D」

(e-9-d-1) エンジンオイルの劇的な寿命の増大について

(e-9-d-2) 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生によりシリンダー内の燃焼温度が低下し例外なくピストンへの衝撃力が大幅に減少したので、エンジン油の汚れや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。

(E-9-E) 「テスト結果:E」

(e-9-e-1) 点火タイミングについて

(e-9-e-2) 「特殊な合成磁場の使用技術」に基づき開発された「E オイラー」装置によって処理された燃料油が使われたとき、

(e-9-e-3) 「E オイラー」装置で処理された燃料油を使用した自動車の走行試験では、従来の自動車のエンジンの点火時期や燃料噴射時期が適切に設定されていたにも関わらず、エンジンの騒音が大きくなるという試験例が発生しました。

(e-9-e-4) つまり、上記の現象は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」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したと考えられる。

(e-9-e-5) したがって、従来の自動車のエンジンの点火タイミングが予めやや早く設定されている自動車のエンジンの場合には上記の現象が発生する可能性がある。

(e-9-e-6) すなわち、従来のエンジンの「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作用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大幅に発生しその結果、燃料消費量も増大した。

(e-9-e-7) 上記の「点火タイミングについて」に関する「テスト結果：E」の事例は、従来の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の直前に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生した事が明らかにされた走行テストの事例である。

(e-9-e-8) 以上の各「テスト結果：A, B, C, D, E」を総合的に考慮した結論

- (1) 上記の「テスト結果：A」、「テスト結果：B」、「テスト結果：C」、「テスト結果：D」と「テスト結果：E」を総合的に検討すれば燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」の発生の直前に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生した事は非常に確度の高い推定であり完全に近い証明である。
- (2) 以上から「E オイラー」装置により処理された燃料油を従来のエンジンに使用する事により「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する事が完全に証明されたので「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を利用した新しいエンジン技術(1)及び新しいエンジン技術(2)を(F)及び(G)においてそれぞれ提案する事が可能である。

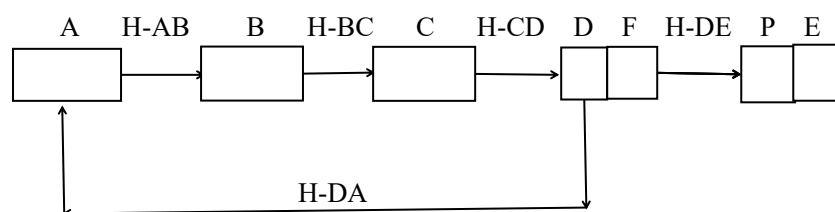
(F) 新しいエンジン技術 (1)

- (f-1) 「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」とを同時に使用することにより、自動車の運転状況に関係なく、常に最大の燃費低減率を自動的に実現できる「新しいエンジン技術(1)」を提案する。
- (f-2) 通常の自動車の走行テストにおける走行速度は常に変化するにも拘わらず燃料油の最適流速領域が一か所だけしか存在しないにも拘わらず従来の「E オイラー」装置のみの技術で実現し得た燃料消費量の削減率は10%~20%にも達し
- (f-3) 従来の「E オイラー」装置による燃料消費量の削減技術は従来の種々の熱機関の速度変化にも拘わらず燃料消費の削減率10%~20%を達成する事が出来た。

- (f-4) さて「E オイラー」装置の技術を十分に正しく利用するためには、尚、以後も長時間を要する走行テスト期間が必要である。つまり走行テストに利用する自動車特有の技術的 経験に基づき洞察力が必要となり、特に自動車の路上におけるテスト走行においては走行速度の変化に対しては確実にそして即座に判断し対応する事が重要である。
- (f-5) 具体的には、「E オイラー」装置の活用技術として、「使用頻度の高い走行速度」「負荷変動とエンジン出力」「燃料ホースの内径と非磁性体」などを考慮する必要があります。
- (f-6) 更に「E オイラー」装置を取り付ける燃料ホース内の燃料油の流速が「E オイラー」装置による最適流速条件に合致する様に自動車の走行条件を調整し 且つ 利用すべき「E オイラー」装置の種類を選定する必要がある。
- (f-7) 燃料油の流速条件 と「E オイラー」装置との調整が完了した自動車 と 条件が類似する自動車の燃料油の流速は自動的に最適流速条件とほぼ一致し「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を利用する事が出来る。
- (f-8) 上記の「新しいエンジン技術(1)」は大型車のディーゼルエンジンに適用するには最適な技術である。
- (f-9) 「新しい燃料供給システム」の模式図について
- (f-10) 具体的には以下の (F-1) の「新しいエンジン技術(1)」の模式図を参照してください。
- (f-11) 走行テストにおける通常の自動車の走行速度は絶えず変化しており、そして最適流速範囲は唯一つであるにも拘わらず通常の「E オイラー」装置のみを利用する技術によって達成される事ができる燃料消費量の削減率は10%~20%に達した。
- (f-12) 種々の熱機関における速度の変化にも拘わらず通常の「E オイラー」装置のみによる燃料消費量の削減技術は10%~20%の燃料消費量の削減率を達成する事が出来た。
- (f-13) 従来の自動車の燃料供給システムをした「新しい燃料供給システム」と「E-オイラー装置による並列分流装置」の同時利用によって自動車の走行状態や運転者の運転状況に関係なく自動車の最大の燃料消費量の削減率を常に自動的に達成し得る様になる。

- (f-14) したがって「新しいエンジン技術(1)」は「E オイラー」装置により処理された燃油を使用した多くの走行テストに基づき既に十分に確認されたテスト結果による技術のみを活用した確かな技術である。
- (f-15) また「新しいエンジン技術(1)」は現状の物流を担っている従来の自動車を継続して利用する事によって世界の物流に混乱を起さず一方では二酸化炭素(CO2)及び有害排気ガス(NOx and PM2.5)を大幅に抑制する事により世界的な気候変動や大気汚染を一定程度抑制しつつゼロカーボン社会の実現に備える得る非常に有益な技術である。
- (f-16) 更に「新しいエンジン技術(1)」の開発は基本的に現状の自動車の燃料供給システムのみを改造するため最も安価で最も早期に実用化は十分に可能である。
- (f-17) 通常、自動車の走行に利用する全ての走行速度においてそれぞれ自動的に最大の燃料消費量の削減率を達成し得る技術は世界中で開発されていない。
- (f-18) したがってエンジン技術(1)は現在の地球的な気候変動や大気汚染の防止に大きく貢献し得る革命的な技術である。
- (f-19) 新しい「燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用を通じての燃料消費量の削減技術は、つまり「新しいエンジン技術(1)」は従来使用中の車両をそのまま継続して使用し続ける事が可能であり、そして世界で二酸化炭素(CO2)や他の有害排気ガスの最も早い削減を実現する事が出来る最も価値ある新しいエンジン技術である。

(F-1) : 「新しいエンジン技術(1)」の模式図、すなわち「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の模式図



(f-1-1) 記号の説明

(f-1-2) A : 燃料タンク

(f-1-3) B : 燃料ポンプ

特に上記の概略図では、燃料ホースの H-CD 内の燃料油の流量は、運転速度や自動車の負荷などの運転条件に関係なく、常に一定に保つ必要があります。

したがって、自動車のエンジンを使用する場合、「燃料ポンプ」の性能は、H-CD の燃料ホースを流れる燃料油の最大流量で設定され固定されます。したがって、常に「分流装置」には燃料油の最大流量が送られるように「燃料ポンプ」は駆動される。

(f-1-4) C : 「E オイラー装置による並列分流装置」

(f-1-5) D : 分流装置

「分流装置」内の燃料油は「燃料ポンプ」によってエンジンに送られ、それ以外は「燃料ホース H-DA」によって元の「燃料タンク」に戻されます。

(f-1-6) F : 流量調整バルブ

「流量調整バルブ」は外部のアクセルペダルで指示された燃料油の量をエンジンの「噴射バルブ」に送る。

(f-1-7) P : 噴射ポンプ

ディーゼルエンジンの場合だけに必要なポンプである。
ガソリンエンジンや LP ガスエンジンの場合は不要である。

(f-1-8) E : シリンダー

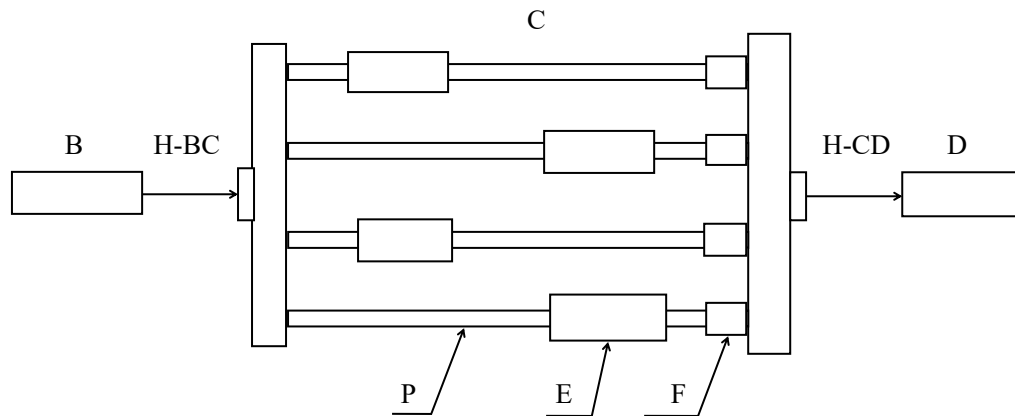
(F-1) の模式図は従来のディーゼルエンジンのみならず従来のガソリンエンジンや LP ガスエンジンについても利用する事は可能である。

(f-1-9) H : 燃料ホース

H-AB と H-BC と H-CD と H-DE 及び H-DA は「新しい燃料供給システム」のための燃料ホース。

(f-1-10) 矢印: 矢印は燃料油の流れる方向を示す。

(F-2) : 「E オイラー装置による並列分流装置」の模式図



(f-2-1) 記号の説明

(f-2-2) B: 燃料ポンプ

上記の「E オイラーによる並列分流装置」の模式図 (F-2) の場合は燃料ホース H-BC と H-CD 内を流る燃料油の流速は同じである。

(f-2-3) C: 「E-オイラー装置による並列分流装置」

以下に「E オイラー装置による並列分流装置」の実施例について記す。

- (c-1) 「E オイラーによる並列分流装置」は「E オイラー」装置が一個ずつ設置され固定された4本の黄銅管パイプから構成され、それぞれ燃料ホースと平行に配置されている。
- (c-2) エンジンに送られる燃料油が通過する「E オイラー装置による並列分流装置」に使用するパイプは非磁性体の金属パイプを使用する。
- (c-3) エンジンの燃料消費量の大きさによって金属パイプの本数を決定する。金属パイプの本数は2本以上の本数を並列に設置する。
- (c-4) 実施例: 燃料ホース H-BC から「E オイラー装置による並列分流装置」に流入した燃料油は並列に設置された4本の黄銅管内(外径14ミリ, 内径10ミリ)に導入され燃料油の流れはそれぞれ等速になる様に分流される。

(c-5) 「E オイラー」装置はそれぞれの黄銅管の外周面に一個ずつ固定される。更に各黄銅管内を流動する燃料油の流速は全て等しく最適流速領域になる様に予め設定する。

(c-6) 最適流速の決定について

(c-6-1) テスト自動車のエンジンに直接、燃料油を送る燃料ホースの中間部の外周に「E オイラー」装置が固定された黄銅管を挿入する。

(c-6-2) 黄銅管内を通過する燃料油の流速を増減させて複数回のテスト車の燃料消費量の削減テストを実施し最大の燃料消費量の削減率となる時の燃料油の流速を最適流速とする。

(c-6-3) 「新しいエンジン技術(1)」の模式図において「燃料ホース: H-CD」内に流入する燃料油には最大の磁性による電子エネルギーが誘導された状態になる。

(f-2-4) D: 分流装置

(f-1-5) D: 分流装置を参照してください。

(f-2-5) E: 「E オイラー」装置

「特殊な合成磁場の利用技術」に基づき構成された装置である。

(f-2-6) P: 導管

(F-2)の例では4本の黄銅管パイプを利用しているがエンジンの最大燃料消費量に合わせ複数本の黄銅管パイプを並列に並べて使用する。

また黄銅管の材質は非磁性体の非鉄金属を利用する。

(f-2-7) F: 流量調整弁

全ての黄銅管内の燃料油の流速を等しくするための流量調整弁である。

(f-2-8) H: 燃料ホース

H-BC と H-CD は「E オイラー装置による並列分流装置」のための燃料ホース

(f-2-9) 矢印: 矢印は燃料油の流れる方向を示す。

(F-3) : 「E オイラー」装置による従来の問題点を解決する方法

- (f-3-1) 「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用は特に走行速度変化や積載負荷の変動や自動車の性能の劣化や走行環境の変化に常に自動的に対応し最大の燃料消費量の削減率を得る事が出来る。
- (f-3-2) 上記の「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」は従来のガソリンエンジンや LP ガスエンジンやディーゼルエンジンに適用される。
- (f-3-3) 以下の「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による分流装置」を同時に利用する事によって従来の「E オイラー」装置のみの利用上の問題の概略を全て解決することが出来る。
- (f-3-4) 上記の技術は従来の「E オイラー」装置を用いた技術と基本的には同じでありその延長上の技術である。
- (f-3-5) 従来の「E オイラー」装置のみを用いた技術は自動車の走行速度の一部のみで最大の燃料消費量の削減率を実現出来る技術である。
- (f-3-6) 上記の技術と異なり「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に使用する技術すなわち「新しいエンジン技術(1)」は自動車が通常走行する全ての走行速度領域で常に最大の燃料消費量の削減率を自動的に実現し得る技術である。
- (f-3-7) さて自動車の走行速度はアイドリング状態から高速走行状態に常に変化する。
- (f-3-8) したがって自動車の運転条件において運転速度の変化や積載負荷の変化によりエンジンのシリンダーに導入及び噴射される燃料油の量が増加する場合に「新しいエンジン技術(1)」によれば「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する事は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を常に発生させ事が出来るため最大の新たな燃料消費量の削減率を達成する事が出来ます。

- (f-3-9) また「新しいエンジン技術(1)」による「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する事によれば従来の「E オイラー」装置による燃料消費量の削減率の10%～20%を大幅に上回る新たな燃料消費量の削減率を自動的に達成する事が出来る。
- (f-3-10) 特に走行速度や積載荷重の変化に対応し得し得る「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する場合には燃料ポンプの容量は最大の走行速度と最大積載荷重でエンジンが消費する燃料油の最大量をエンジンに送る事が出来る様に決定する必要がある。
- (f-3-11) また燃料消費量を削減する事により二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)や微小粒子状物質(PM₁₀ and PM_{2.5})を大幅に削減し、そして現在利用中の全ての自動車をそのまま継続して利用する事が出来る様にする事により近い将来、更なる排気ガス規制による自動車業界の混乱による世界経済への打撃を防止する事は可能である。
- (f-3-12) 「新しいエンジン技術(1)」は同時に地球規模の気候変動や大気汚染の防止にも大きく貢献する事が出来る現実的な革命的な技術である。

(F-4) 「新しいエンジン技術(1)」の特徴

- (1) 従来の自動車が走行に使用する全速度領域においてそれぞれ常に自動的に最適流速領域を発生させ最大の燃料消費量の削減率を発生させる事が可能である。
- (2) 以下の「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に使用する事によって(F-3)で記述された従来の「E オイラー」装置の諸問題を全て解決する事が出来ます。

(F-4-A) 自動車の走行速度や積載負荷の変化に対応する時

- (f-4-a-1) さて「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する事によって走行条件がどの様に変化しても新しい燃料消費の削減率は10%～20%を超える安定した数値で常に自動的に実現される。

(f-4-a-2) また「新しい燃料供給システム」と「Eオイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する事によって一般的に従来の自動車を運転する場合に利用するあらゆる速度において、燃料油の流速を常に自動的に最適流速領域に維持する事が出来るため「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が燃料油に常に発生し、燃料消費量の削減率は自動的に最大化される。

(F-4-B) 自動車の性能の劣化や走行環境の悪化により燃料消費量が増大する時

(f-4-b-1) 「新しいエンジン技術(1)」すなわち「新しい燃料供給システム」と「Eオイラー装置による並列分流装置」を同時に利用する場合、燃料油に誘導されていた磁性による電子エネルギーを有する燃料油がエンジンのシリンダーに噴射または導入された直後、超微粒子となる。超微粒子は気化膨張し引き金となり「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。

(f-4-b-2) そのため 現在使用中の自動車に「新しいエンジン技術(1)」を個人的に導入する事により大幅な燃料費の削減によって確実に大きな利益を得ることが出来る。

(f-4-b-3) 「新しいエンジン技術(1)」を利用する事により二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)や微小粒子状物質(PM₁₀ と PM_{2.5}) 等が同時に大幅に削減されるため個人的にも地球的な気候変動や大気汚染の防止し社会的にも大きく貢献する事が出来る。

(f-4-b-4) さて自動車の所有者は個々に「新しいエンジン技術(1)」を同時に自らの自動車に導入する事は技術的には不可能ではない。

(f-4-b-5) 更に自動車の走行条件がどの様に変化しても「新しいエンジン技術(1)」における燃料油による新しい燃料消費量の削減率は従来の 10%~20%の削減率を超え、且つ常に安定した数値で自動的に実現される事が可能になる。

(f-4-b-6) 「新しいエンジン技術(1)」を利用する場合に先ず自動車の最高走行速度及び最大積載負荷時においてエンジンに消費される燃料油の最大量を常時送ることが出来る燃料ポンプの性能を確認する必要がある。

(f-4-b-7) 次に、「Eオイラー装置による並列分流装置」において、燃料油の流速が常に最適流速域の流速となるように改良された「Eオイラー装置による並列分流装置」の機能を確認する必要がある。

(F-5) : 自動車のエンジン開発における宿命的な排気ガス処理技術に対する「E オイラー」装置による抜本的な改善効果について

- (f-5-1) 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、すでに約130年が経過しています。
- (f-5-2) 自動車のエンジンの駆動原理が、シリンダー内の高温高圧の密閉空間での燃料油の燃焼による爆発的な熱張圧力に基づく限り、さらにシリンダー内の燃料油を完全に燃焼させることは不可能であり不完全燃焼による排気ガスを大気中に放出することは避けられませんでした。
- (f-5-3) つまり、上記の不完全燃焼による排気ガスの問題は、従来の内燃機関と呼ばれるエンジンとしては完全に解決できない技術的な問題として今日まで残存してきた課題である。
- (f-5-4) しかし、ダイムラーが自動車を発明してから既に130年が経過したにもかかわらず、不完全燃焼による排気ガスを大幅に削減できる抜本的な技術は今日まで開発されていません。
- (f-5-5) 更に当然の事ながらシリンダー内の高温高圧の密閉空間での燃焼において完全燃焼により発生する二酸化炭素(CO₂)を削減する技術の提案は今まで全くなかった。
- (f-5-6) ちなみに、従来の大型車のディーゼルエンジンは、その粘り強い力で物流を支える上で主導的な役割を果たしてきました。しかし、従来の電気自動車の電気モーターの出力特性では従来のディーゼルエンジンの様に大きな負荷の変動に柔軟に対応することが難しく、故障につながる可能性があります。
- (f-5-7) また、電気自動車の台数が増えると、太陽光や風力などの再生可能エネルギーの電力量とコストの両面から、電気自動車の導入が困難になる可能性があります。
- (f-5-8) いずれにせよ電気自動車の電力は最終的には大きな難問を抱える原子力発電によらざるを得ない事態になり、人類は原子力発電による放射能による更なる困難な問題に直面する必要があります。
- (f-5-9) さて、従来の世界中の自動車のシリンダー内の高温高圧の密閉空間における燃焼技術において「E オイラー」装置で処理されていない燃料油の気化による膨張圧力は全く無視される現象であります。

(f-5-10) 一方、「特殊な合成磁場の使用技術」に基づき開発された「E オイラー」装置により処理された燃料油によれば、従来のエンジン出力である「爆発的な熱膨張圧力」の10%~20%にも達する「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生が既に確認され証明されています。

(f-5-11) そのため、高温 高圧の密閉空間のシリンダー内での「E オイラー」装置で処理された燃料油の燃焼特性、すなわち、酸素ガスと燃料油の気化ガスはそれぞれ「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生により、シリンダー内の隅々まで瞬時に到達し、激しく攪拌され混合される。そのため完全燃焼可能な混合ガスとなり 燃 焼時間は短縮される。

(f-5-12) 言うまでもなく、「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「新しい燃料供給システム」と「Eオイラー装置による 並列分流装置」の併用による「新しいエンジン技術(1)」は、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生量を更に増大させ燃量消費量の削減量を従来の10%~20%以上に増やすことは十分に可能である。

(f-5-13) 更に「新しいエンジン技術(1)」を利用する事により、従来のエンジンのシリンダー内の高温高圧の密閉空間での燃焼により発生する 排気ガスの量は、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の大幅な発生により大幅に減少する。

(f-5-14) 「特殊な合成磁場の利用技術」に基づく「Eオイラー」装置による技術は、上記の様に現在まで解決できなかった自動車の 排気ガスの抑制の難問をほぼ解決し得る革命的な技術です。

(f-5-15) 「特殊な合成磁場の利用技術」は、エネルギーの確保と二酸化炭素(CO2)の削減、大気汚染の防止など、現在 と未来をつなぐ 架け橋となる技術であると確信します。

(G) 「新しいエンジン技術(2)」について

「磁気システムエンジン」は私の命名によるエンジンの名称である。

(g-1) 燃料油を全く発熱しない新しい「新しいエンジン技術(2)」により構成される「磁気システムエンジン」の開発に関する検討について

(g-2) 新しい「磁気システムエンジン」とは入力は磁性による電子エネルギーのみであり出力は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみによるエンジンである。

(g-3) 新しい「磁気システムエンジン」の開発のための3要件について

(1) 新しい「磁気システムエンジン」の開発には従来のディーゼルエンジンの自然発火に基づく燃焼システムのみが適応し利用する事が出来る。

(2) 「新しいエンジン技術(1)」には「新しい燃料供給システム」と「Eオイラー装置による並列分流装置」の同時利用による技術は必須条件である。

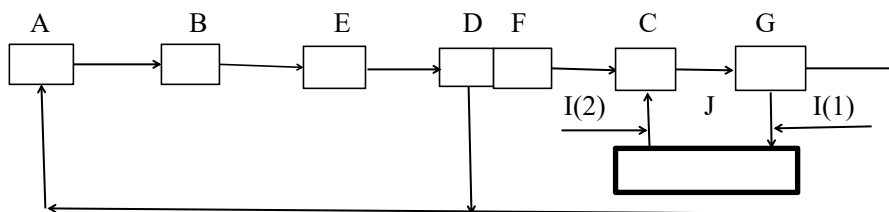
(2-1) 従来のディーゼルエンジンの燃焼システムにおいて磁性による電子エネルギーのみが入力として使用され消費される。また、「新しいエンジン技術(1)」による「新しい燃料供給システム」と「Eオイラー装置による並列分流装置」により現在の状況では20%を超える出力を有する新しい「磁気システムエンジン」を開発する事が可能になる。

(3) 従来の空気に代え従来の空気から酸素分子のみを除去した無酸素空気を利用する。

(F-1) の「新しい燃料供給システム」及び「無酸素空気の循環システム」の模式図を参照してください。

(g-4) 上記の(1),(2),(3)の技術は以下の新しい「磁気システムエンジン」を開発するためには必要不可欠な重要技術である。

(G-1): 「新しい燃料供給システム」及び「無酸素空気の循環システム」の模式図



(G-1) の模式図における「A:燃料タンク」から「F:流量調節バルブ」までは「新しいエンジン技術(1)」である。

すなわち「A：燃料タンク」と「B：燃料ポンプ」と「E：Eオイラー装置による並列分流装置」と「D：分流装置」と「F：流量調節バルブ」までを含む。

(g-1-1) 記号の説明

(g-1-2) A：燃料タンク

(g-1-3) B：燃料ポンプ

(g-1-4) E：「Eオイラー」装置による並列分流装置」

(F-2) の「Eオイラー装置による並列分流装置」の模式図を参照してください。

(g-1-5) D：分流装置

「分流装置」内の燃料油は「流量調節バルブ」によって「シリンダー」に送られる。

「シリンダー」に送られなかった燃料油は「燃料ホース：H-DA」によって元の「燃料タンク」にもどされる。

(g-1-6) F：流量調節バルブ

「流量調節バルブ」は外部のアクセルペダルで指示された「分流装置」内の燃料油をエンジンの「噴射ポンプ」に送る。

(g-1-7) P：噴射ポンプ

エンジンの「シリンダー」に燃料油を吹き込むために必要である。
ディーゼルエンジンの場合だけに必要なポンプである。
ガソリンエンジンやLPガスエンジンの場合は不要である。

(g-1-8) C：シリンダー

燃料油は「噴射ポンプ」によって「シリンダー」に吹き込まれる。

模式図(G-1)において「新しいエンジン技術(2)」は従来のディーゼルエンジンのシリンダー内の燃焼システムのみが適用される事が出来る。すなわち「磁気システムエンジン」の開発の対象になる。

(g-1-9) G：回収分離装置

ディーゼルエンジンの「シリンダー」から排出された燃料油の気化ガスと無酸素空気は「回収分離装置」に導入され処理されて液体の燃料油と無酸素空気に分離される。

(g-1-10) I(1) : 空気ホース(1)

「回収分離装置」で分離された無酸素空気を「空気タンク」に導入する空気ホースである。

(g-1-11) I(2) : 空気ホース (2)

「空気タンク」に貯留された無酸素空気をディーゼルエンジンの吸入工程で「シリンダー」に導入される。

(g-1-12) 燃料ホース: H-CG

「燃料ホース : H-CG」はディーゼルエンジンの排気工程で「シリンダー」内に残存する燃料油の気化ガスと無酸素空気の混合気を「回収分離装置」に送るための燃料ホースである。

(g-1-13) 燃料ホース: H-GA

H-GA は「回収分離装置」で回収され分離された液体燃料油を「燃料タンク」に戻す燃料ホースである。

(g-1-14) J: 空気タンク

通常の空気から酸素ガスのみが除去された無酸素空気を貯留するタンクである。

(g-1-15): 矢印

矢印の方向は燃料油の流れと空気の流れる方向を示す。

(G-2) 「磁気システムエンジン」開発の必須条件について

(g-2-1) 従来のディーゼルエンジンにおいて「特殊な合成磁場の使用技術」に基づいて開発された「E オイラー」装置で処理された燃料油を使用する事によって、つまり「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用により「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生を確認することができる。

- (g-2-2) 更に「新しい 燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」により 処理された燃料油を使用し従来のディーゼルエンジン車の多くの走行テストを実施した結果により 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現象が発生した。
- (g-2-3) そのため「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」は従来のディーゼルエンジンの出力である燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」と比べても決して無視出来ない強い膨張圧力である。
- (g-2-4) 以上より 従来のディーゼルエンジン において従来の空気の代わりに無酸素空気を使用した場合に 燃料油を燃やさないで、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみをエンジンの駆動力として利用する 新しい「磁気システムエンジン」の開発が可能であると明確に判断できます。
- (g-2-5) いずれにせよ「第1章のテストデータ」に記載されている多くの自動車の走行テストデータにより「磁気システムエンジン」の 唯一の出力となる「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が例外なく発生した。従って新しい「磁気システムエンジン」の 開発は明らかに可能であると判断されます。
- (g-2-6) つまり、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歩である。

(G-3) : 「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生の経緯 について

- (g-3-1)「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用により「E オイラー」装置により 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-3-2) シリンダーの密閉空間に噴射された燃料油の微粒子は超微粒子となり、発火点をはるかに超える高温空気と接触して気化し、同時に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。
- (g-3-3) したがって、シリンダーに 噴射されたすべての超微粒子の気化により 引き起こされる「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。

- (g-3-4) また新しい「磁気システムエンジン」は「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを出力として利用する事が可能である。そして酸素ガスを除去した空気を利用しているので 燃料油の燃焼による「爆発的な熱膨張圧力」を発生させる事は出来ません。
- (g-3-5) したがって、エンジンに使用される空気は通常の空気から 酸素ガスが 取り 除かれた空気であるため、燃料油の超微粒子の気化ガスは、酸素ガス と 反 応で きず 燃焼することはできない。
- (g-3-6) 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、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみによる駆動力を連続的に発生させる事ができる。そのため新しい「磁気システムエンジン」を開発する事ができます。
- (g-3-7) 新しい「磁気システムエンジン」を自動車の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大させ「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」の発生量を増大する事により 新しい「磁気システムエンジン」の出力を増大する事が出来る。
- (g-3-8) 一方、ガソリンエンジンの燃焼システムでは、気化した燃料油と通常の空気から酸素ガスを取り 除いた空気との混合ガスによる燃焼はシリンダー内の全域に伝播しないため 新しい「磁気システムエンジン」は開発は不可能である。

(G-4) : 新しい「磁気システムエンジン」の 出力について

(G-4-A) 「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用による出力の効果について

(g-4-a-1) 「新しい 燃料供給シス テム」と「E オイラー装 置による並列分流装置」を同 時に利用する事により 「Eオイラー」装置が設置された燃料ホース内の燃料油の流速は常に最適な流速を自動的に維持する事が出来るため、つまり 一般に走行に使用する全ての速度領域で燃料油の流速の変化に自動的に対応する事が出来ます。

そのため燃料油の燃焼により シリンダー内で「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が常に自動的に生成される。

(g-4-a-2) 従って「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを出力とする新しい「磁気システムエンジン」の出力は従来の「E オイラー」装置のみによる走行テストの結果における20%程度の燃料消費量の削減率を相当程度超える数値の出力になると推定される。

(g-4-a-3) またアイドリング時のディーゼルエンジンのシリンダーに噴射される燃料油の最小量の場合では燃料油の最小量がエンジンの「シリンダー」内に噴射されるので燃料油の燃焼により最小量の「爆発的な熱膨張圧力」が発生する。したがって「爆発的な熱膨張圧力」の発生の直前に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が最小限の量で発生し得る。そのため新しい「磁気システムエンジン」の出力としては申し分なく使用することができる。

(g-4-a-4) 自動車が最高速度と最大積載負荷の状態にある場合は燃料油の最大量がディーゼルエンジンのシリンダー内に噴射されるので燃料油の燃焼により最大の爆発的な熱膨張圧力が発生する。従って「爆発的な熱膨張圧力」の発生の直前に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生し得る。そのため新しい「磁気システムエンジン」の出力として申し分なく使用することが出来る。

(G-4-B) 「新しい燃料供給システム」と「E オイラー装置による並列分流装置」の同時利用による実施例

(g-4-b-1) 「E オイラー装置による並列分流装置」に導入され磁性による電子エネルギーが誘導された燃料油は、「燃料ホース」により「分流装置」に送られる。

(g-4-b-6) 「分流装置」に送られた燃料油は2本の燃料ホースによって更に分割される。燃料油が分割される一本の燃料ホースはディーゼルエンジンの「シリンダー」内に噴射するための燃料ホースであり、他の燃料ホースは「シリンダー」内に噴射されなかった燃料油を「燃料タンク」に戻す燃料ホースである。

(G-4-C) 特に自動車がアイドリングの状態の

(g-4-c-1) 自動車がアイドリング状態にある時、燃料油の最小量が自動的に「操作バルブ」の開口によってディーゼルエンジンの「噴射ポンプ」に送られ「シリンダー」内に噴射される。

(g-4-c-2) またディーゼルエンジンの「シリンダー」内に噴射されなかった燃料油の最大量は「燃料タンク」に戻される。

(g-4-c-3) したがってアイドリング時の燃料油の最小量の場合でも「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が生成される事が出来るので、新しい「磁気システムエンジン」のアイドリング時の出力とする事が出来る。

(G-4-D) 自動車の最高走行速度と最大積載負荷の時

(g-4-d-1) 自動車の最高速度と最大積載負荷時ではエンジンの「シリンダー」内に燃料油の最大量が噴射される。

(g-4-d-2) したがって「分流装置」から「シリンダー」に送られなかった大部分の燃料油は「燃料タンク」に戻される。

(g-4-d-3) 大部分の燃料油は「E オイラー装置による並列分流装置」において複数の導管によって複数の並列流の燃料油に等しく分割され各導管内を最適流速状態で流動する各燃料油の流れ対し各「E オイラー」装置によりそれぞれ磁性による電子エネルギーが誘導される。

(g-4-d-4) 同様に自動車が最高速度と最大積載負荷の状態にある場合は最大量の燃料油が「分流装置」からディーゼルエンジンの「シリンダー」内に噴射されるので最大量の「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生し新しい「磁気システムエンジン」の最大負荷時の出力とすることが出来る。

(g-4-d-5) また新しい「磁気システムエンジン」は燃料油を全く燃焼しないため二酸化炭素(CO2)のみならずあらゆる有害排気ガスも全く排出されることはない。そのため地球規模の気候変動や大気汚染の防止には決定的に貢献する事が出来る。

(G-5) : 新しい「磁気システムエンジン」の構成における事例について

以下の (G-1)の「新しい燃料供給システム」及び「無酸素空気の循環システム」の模式図を参照してください。

(G-5-A) 燃料油の条件について

(g-5-a-1) 新しい「磁気システムエンジン」の出力を増大し自動車に利用し得る 様にする場合には自動車が通常使用する全ての走行速度領域において燃料油の最適流速が常に自動的に維持された状態とし従来のディーゼルエンジンの「シリンダー」に噴射され、「新しい燃料供給システム」と「E-オイラー装置による並列分流装置」の同時利用により「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を連続して発生させる事ができる。

(G-5-B) 新しい「磁気システムエンジン」における「新しい燃料供給システム」の機能について

(g-5-b-1) 新しい「磁気システムエンジン」の「新しい燃料供給システム」では「E オイラー装置による並列分流装置」により磁性による電子エネルギーが誘導された燃料油は「シリンダー」内に噴射されるだけであり 燃料として燃焼される事はありません。すなわち燃料油は入力となる磁性による電子エネルギーの循環媒体としてのみ存在します。

(G-5-C) 「回収分離装置」による処理について

(g-5-c-1) 適切な「回収分流装置」の構成は新しい「磁気システムエンジン」の開発のためには最も重要である。

すなわち循環媒体として利用される燃料油を100%に近い回収効率を達成し得る技術を開発する事は最も重要な要素である。

(g-5-c-2) 燃料油の気化ガスは酸素ガスが除去された空気に接触しても全く燃焼しないため従来のディーゼルエンジンの排気工程では燃料油の気化ガスは酸素ガスが除去された空気と共にシリンダーから排出され「回収分離装置」に導入される。

(g-5-c-3) 「回収分離装置」においては燃料油の気化ガスと無酸素空気の混合ガスが処理され燃料油の気化ガスと無酸素空気に分離される。特に燃料油の気化ガスは液化され燃料油 となり元の「燃料タンク」に送られる。

(G-5-D) 「無酸素空気の循環システム」について

(g-5-d-1) 酸素ガスが除去された空気は「空気タンク」に送られ貯留され更に「空気ホース」によってディーゼルエンジンの 吸気工程において「シリンダー」内に吸気される。

(g-5-d-2) また無酸素空気はエンジンの 排気工程により 気化した燃料油 と共に「回収分離装置」におくられる。

- (g-5-d-3) 次にディーゼルエンジンの排気工程においてエンジンの「シリンダー」から排気され「回収分離装置」に導入された燃料油の気化ガスと無酸素空気はそれぞれ分離され特に液化された燃料油と無酸素空気はそれぞれ「燃料タンク」と「空気タンク」に送られる。
- (g-5-d-4) つまり、「燃料タンク」からディーゼルエンジンの「シリンダー」に送られた燃料油は、「シリンダー」から「回収分離装置」に送られ、「燃料タンク」に戻される。つまり、完全な燃料油の循環システムである。
- (g-5-d-5) 同様に 従来の空気から酸素ガスのみが除去された無酸素空気が「空気ホース」によってディーゼルエンジンの「シリンダー」に送られ 吸気工程で使用される。
- (g-5-d-6) 更に「シリンダー」から排気され「回収分離装置」により分離された無酸素空気は元の「空気タンク」に戻される。つまり完全な無酸素空気の循環システムである。
- (g-5-d-7) 従来の燃料油は新しい「磁気システムエンジン」の「シリンダー」内では全く燃焼されず単に磁性による電子エネルギーの循環媒体としてのみ利用されるため 燃料消費量及び排気ガスは共にゼロである。従ってカーボンゼロの時代の要請に答える事は十分に可能である。

(G-5-E) 不燃性の液体と気体の利用について

- (g-5-e-1) 特に「無酸素空気の循環システム」において従来の軽油の代わりに、不燃性の液体を使用するため、従来の空気の代わりに窒素ガスなどの不燃性ガスを使用する事も検討されるべきである。
- (g-5-e-2) 言うまでもなくディーゼルエンジンで燃料油に代え不燃性の液体を使用した「新しい燃料供給システム」や 空気に代え不燃性の気体 つまり 窒素ガス等を使用する「新しい循環システム」を使用した新しい「磁気システムエンジン」の開発は安全性が 格段に向上し非常に重要である。
- (g-5-e-3) 従来の熱機関のディーゼルエンジンを部分的に改造し新しく開発された「磁気システムエンジン」は 最早、熱機関ではなく特殊な動力機関である。

(G-6) : 新しい「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の燃焼システム
のみに適用可能です。

(g-6-1) 新しい「磁気システムエンジン」の開発はディーゼルエンジンの燃焼システムのみが適用され「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」だけを取り出し利用する。

(g-6-2) 前述の様に従来のディーゼルエンジンにおいて、従来の空気の代わりに無酸素空気を用いて燃料油を「シリンダー」内に噴射しその直後に燃料油の超微粒子が気化され、「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する。この「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」を出力とする新しい「磁気システムエンジン」を開発する事は基本的に可能である。

(g-6-3) また、従来のディーゼルエンジンは軽油噴射直前のシリンダー内の温度は摂氏500度～900度と非常に高く常に軽油の自然発火温度を遥かに超えた温度であるため燃料油の超微粒子は瞬間的に気化される。従って同時に「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」が発生する事が出来る。

(G-7)：新しい「磁気システムエンジン」の開発にはガソリンエンジンの燃焼システムは適用される事は出来ない。

(g-7-1) 従来のガソリンエンジンやLPガスエンジンの燃焼システムは超微粒子の燃焼による燃焼熱により、その周辺の他の超微粒子を気化し燃焼させます。発火した超微粒子が周辺の超微粒子に燃焼を伝播しシリンダー内の全体に拡散した超微粒子に燃焼が広がる燃焼システムである。

(g-7-2) したがって超微粒子が気化し燃焼したときには「燃焼による爆発的な熱膨張圧力」が発生するため「発熱しない強力な未知の爆発的な膨張圧力」のみを抽出し出力とする事は不可能である。

(H)：「磁気システムエンジン」の利用について

(h-1) 上記(G)に記述された新しい革新的な技術により開発された「磁気システムエンジン」は現在のところでは上記の新しい「磁気システムエンジン」の出力が従来のディーゼルエンジンより相当程度小さい欠点がある。従って更に大きな出力を得るためには蓄電池を併用し電力とする事によって可能となる。

- (h-2) 更にトラックやバスなどの大型車のディーゼルエンジンについても従来のディーゼルエンジンを基本的に改造して利用する事によって燃料油を全く使用せず二酸化炭素(CO2)や窒素酸化物(NOx)や微小粒子状物質の様な有害排気ガス(PM10 and PM2.5)を全く排出しない大型車用の新しい「磁気システムエンジン」を開発する事が出来る。
- (h-3) 更に発電機や蓄電池を利用する事によって日常生活に必要な電力を個々に得ることができる。
- (h-4) 従って「磁気システムエンジン」の燃料費はゼロであるため直接的に間接的にあらゆる産業や生活の動力及び電力として利用される事になる。
- (h-5) さて現在人類は気候変動の原因となる二酸化炭素(CO2)の発生を抑制しつつ生活に必要なエネルギーを確保するという困難な問題に直面していますが上記の新しい「磁気システムエンジン」の革新的な技術はエネルギーの確保に関する種々の課題を根本的に完全に解決する道を開きます。
- (h-6) そのため「特殊な合成磁場の使用技術」に基づく科学技術が、化石燃料の燃焼による世界的な気候変動や大気汚染などの困難から人類を解放する事になる。
- (h-7) いずれにせよ現在の世界経済を支える石油資源の枯渇は時間の経過とともに増大します。しかしながら確実に遅かれ早かれ石油資源がなくなる時がきます。その間に現在の石油資源に依存しない新しいエネルギーの開発を完成する必要がある。

(I): 参考資料について

アメリカエネルギー省への私の「特殊な合成磁場の利用技術」に関する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。

「E オイラー装置の搭載技術」

「E オイラー装置による走行試験の注意点」

「E オイラー装置による走行試験の試験材料」

第1章のテストデータ:私のウェブサイトの下段にある。

第2章のテストデータ:私のウェブサイトの下段にある。

「特殊な合成磁場の利用技術」 : 私のウェブサイトの上段にある。

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

(J) 新しい「磁気システムエンジン」を開発する場合

(j-1) 上記の(F) 及び(G)はいずれも現在実施及び完成された技術ではなく検討中の技術です。

(j-2) したがってまずは「新しい燃料供給システム」と「E-オイラー装置による並列分流装置」の同時使用 すなわち「新しいエンジン技術(1)」を実施し、そのテスト結果を検討してください。

(j-3) 上記において一定のテスト結果が得られた場合に初めて第4章の燃料油を全く使用しない新しい「磁気システムエンジン」の開発(G)をご検討ください。

(j-4) 私は「特殊な合成磁場の利用技術」の普及と発展とゼロカーボン社会の実現のために上記の「新しいエンジン技術(1)と(2)」を敢えて提案することを決意しました。

(j-5) 上記の技術は個人や特定の団体に帰属し独占されるべき技術ではなく世界中の人々と共有すべき技術であると確信しています。

終わり

終わりに際し、人類が安心して暮らせる地球の生活環境を一日も早く取り戻す事を願っています。ご質問があれば私にメールしてください。

14/11/2022

米出達雄

929-1171

石川県かほく木津二 160-2

Eメール: wxdxn7493000@yahoo.co.jp

