

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第5部門第1区分

【発行日】平成22年10月21日(2010.10.21)

【公開番号】特開2009-281371(P2009-281371A)

【公開日】平成21年12月3日(2009.12.3)

【年通号数】公開・登録公報2009-048

【出願番号】特願2008-160975(P2008-160975)

【国際特許分類】

F 03G 3/00 (2006.01)

F 03G 7/10 (2006.01)

【F I】

F 03G 3/00 A

F 03G 7/10

【手続補正書】

【提出日】平成22年8月6日(2010.8.6)

【手続補正2】

【補正対象書類名】手続補正書

【補正対象項目名】手続補正1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【発明の詳細な説明】

【発明の名称】永久機関

【技術分野】

【0001】

本発明は、化石燃料等を使用せず公害も出さず、また、現在特に地球温暖化になりつつある状況を少しでも阻止するため。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0002】

現在のエネルギー（化石燃料等）では、地球環境を著しく悪い方向へ向かいつつ、このままでは、私達の生命だけではなく、子孫及び地球全ての生態系への悪影響を、及ぼしかねない。

【課題を解決するための手段】

【0003】

永久機関

【発明の効果】

【0004】

永久機関はクリーンなエネルギー源である。

【産業上の利用可能性】

【0005】

発電機関係

【図面の簡単な説明】

【0006】

- 【図1】 平面図
- 【図2】 正面図
- 【図3】 正面図A部拡大図
- 【図4】 5の部品平面図
- 【図5】 5の部品正面図
- 【図6】 7の車輪、8のガイドレール取付図
- 【図7】 車輪の転がり原理図
- 【図8】 5の反転ギヤを使用せずの図
- 【図9】 6の鉄球の作動変化図
- 【図10】 平面図
- 【図11】 正面図
- 【図12】 部品組立全体図
- 【図13】 可動式ガイド部品図
- 【図14】 鉄球位置変化図
- 【図15】 回転体上部図
- 【図16】 回転体下部図

【0007】

- | | |
|-------|-------------|
| 1 | 台座 |
| 2 | 支柱 |
| 3 | 回転軸 |
| 4 | 回転体 |
| 4 - 1 | 過度倒角止めストッパー |
| 5 | 部品枠及び連結体 |
| 5 - 1 | 回転ギア |
| 5 - 2 | 鉄球側ピニオンギア |
| 5 - 3 | 車輪側ピニオンギア |
| 5 - 4 | ケース |
| 5 - 5 | ストッパー |
| 5 - 6 | 取付穴 |
| 6 | 鉄球 |
| 7 | 車輪 |
| 8 | ガイドレール |
| 9 | バネ |

【0008】

わかりやすく説明をする為に、図面上では、12等分で画いているが、6の鉄球は24等分又は、それ以上数が多いほど、力も大きくなることを前提に説明をすれば、図3のA部の拡大図で、5-6の取り付け部品は、角度30°を保つ可動式であり、ボルトに支えられている。

【0009】

5の部品は、図4の5-1回転ギア及び5-2、5-3のピニオンギアによって、互いが逆方向に動くようにしている。

【0010】

図3の取付角度x°は、8のガイドレールと接する7の車輪で決定するわけだが、永久機関の大きさ又、鉄球の作動させる範囲でx°は変化していく。

【0011】

7の車輪をどの位置で回転（ガイドレールのない状態の時）させるか、それは必要な力を考慮しながら、円の大きさを決定したうえで、8のガイドレールも必然的に決まってくる。

【0012】

図6に示すように、回転方向（R T ）は、中心線（Y垂線）を超えた時点で、倒角度

(30°)に移行を始める。鉄球及び、鉄球を支える5の連結体の重量、又、バネの復元力によって、4の回転体に取り付けた8のガイドを、7の車輪は中心方向へと下がる。車輪が移動を行うことで、鉄球は外側へ移動し、本来の位置へ戻り重量を加える。

【0013】

この循環の繰返しだが、当然遠心力が働くわけで、その防止策として、図4の5-5のストッパー及び、8のガイドで飛び出すのを防いでいる。

【0014】

鉄球とバネの力関係は前文にも述べているように、永久機関の製作する大きさによって異なるが、重りとなる鉄球を真上にした状態で支えられるだけの力と鉄球を作動させる範囲を考慮して、バネの長さを決定しなければならない。

【0015】

図4の9のバネは鉄球と車輪を押し広げようと(バネがもとに戻ろうとする力)常に力がかかっているわけだが、5の反転ギアによって7の車輪はガイドレール接しながら押し出されてゆく。

【0016】

7の車輪が押し出された分だけ逆に鉄球が引き込まれる為に、図9で示すように重量のバランスがくずれ回転運動を行う。

【0017】

図9でわかるように、Y線を基準に左右の鉄球の位置関係は、 $M = F \times L$ であり、詳細な説明は図9とする。

【0018】

図8では、全く逆のパターンで、鉄球を外側へ移動させる図である。

この図でわかるように、回転方向は右回転であり、前文で述べているように、鉄球及び、鉄球を支えるアーム本体の重量と共に、ガイドによって押し出された鉄球の移動(L)の重量が加わり、回転するわけだが、回転の速度によって遠心力が働き、効率的にはあまり好ましくない。

1. バネの復元力(元に戻ろうとする力)
2. 車輪が転がる角度
3. 重りの位置変化

この3点が合成されたのが、永久機関の原理である。

【0019】

以上を、仮称〔原式永久機関I型〕と呼称させて頂くが、反転ギヤ、及び、バネ(スプリング)の製作時間、又、コスト面からもっと安価に製作する為に、〔原式永久機関II型〕を、ここに図面化した。

【0020】

図10は平面図で、図11は正面図であるが、ここで4の回転本体を並列(数を増やす)することにより、自在に大きな力を得ることが可能になることを前提に、以下詳細な説明を行う。

【符号の説明】

【0021】

- | | |
|-------|-------------|
| 1 | 台座 |
| 2 | 支柱 |
| 3 | 回転軸 |
| 4 | 回転体 |
| 4 - 1 | 過度倒角止めストッパー |
| 5 - 6 | 取付穴及びボルト |
| 6 | 鉄球 |
| 7 | 車輪 |
| 8 | ガイドレール |
| 8 - 1 | ガイド可動部取付ボルト |

8 - 2 ガイドレバー
 8 - 3 ガイド駆動ベアリング
 8 - 4 駆動ベアリング案内ガイド
 8 - イ 7 の車輪を本体中心より外へ押し出す面
 8 - 口 7 の車輪を本体中心へ引き込む面
 1 0 可動本体連結プレート
 1 1 7 車輪側案内プレート
 1 1 - 1 6 鉄球側案内プレート
 1 2 案内ケース
 1 3 ジョイントプレート
 1 4 回転プレート
 1 5 継ぎ手ボルト

【0022】

図12は、10の可動本体連結プレートの部品組立全体図である。

I型でも述べているように、円を12等分よりも24等分、さらには34...と、10の部品を製作可能な限り増やすことにより、力を大きくすることができる。

【0023】

図13では、7の車輪の移動を容易に動かすことができるように、8のガイド部品を曲げ、加工したものである。

【0024】

8のガイドは、8-2と一体化したものであり、8-1を支点とし可動するもので、10の可動範囲 30°以内を10の支点5-6方向へ、7の車輪を常に誘導する働きを持っている。

【0025】

図13で画いているように、10の可動本体連結プレートが下降する時、8-4駆動案内ガイドによって、8-3を介して破線図へ移動を行う。

【0026】

このとき、7の車輪は図のようにL寸の分だけ移動を行う。

この移動した長さの分だけ、13のジョイントプレートを動かし、14の回転プレートによって6の鉄球が逆に引き込まれる。

【0027】

ここで、今一度確認をしておくが、7の車輪と6の鉄球の動きは相反するものあり、鉄球の移動変化によって重量のバランスが異なり回転運動を行う。

【0028】

原式永久機関II型では、全てが「てこの原理」の応用といつても過言ではない。

Y線を基軸とした

1. 左右の鉄球の位置

2. 5-6を支点とした10の部品の重力利用

3. 8-1を支点とした8-2のレバーによって、8のガイドを動かすこと

4. 14の回転プレート

【0029】

図14では、6の鉄球位置変化図である。

Y基線より左側部分は省略した。

【0030】

図15は、回転体上部の図である。真上に移動してきた破線図である鉄球XIIは、倒角度に達したとき、10の部品及び6の鉄球の重みによって、実線図 30°に移動する。

【0031】

この移動と同時に、7の車輪は8のガイドの、8-口の面を接しながら引き込まれていく。

7の車輪が引き込まれたために、6の鉄球は逆に押し出されていく。

【0032】

押し出された位置と、引き込まれていた位置の差が1寸である。この鉄球の位置変化で、重みのバランスが崩れ、回転本体に力が加わり回転を始める。

【0033】

回転によって引き出される力関係は、次の通りである。

全体の（回転体の重量、可動本体の重量、鉄球の重量）重量は、変化を加えなければ停止したままであり、何も変わらない。

【0034】

第1に、8のガイドの位置を変えることで、力の強弱が変化する。それは、10の取付部を支点とする側へ近づけるほど、7の車輪を楽に押し出すことができる。

しかし、7の車輪の移動する距離は短くなる。逆に遠ざけると、移動距離は増大させることができる。

【0035】

第2に、14の回転プレートの可動ボルトの位置を変え、効率の良い位置の設定。

また、回転プレートの可動ボルトの位置変化によって、当然、6の鉄球の移動する長さも変わってくる。

【0036】

図16は、回転本体下部の図である。真下に移動してきた鉄球は、破線図のように、伸びきった状態で移動してくるが、10の部品及び6の鉄球の重みによって、7の車輪は8ガイドの8-イ面を接しながら、鉄球を引き込んでいく。

【0037】

真下での鉄球の長さの変化によって、次のステップとなるY基線を境に、回転方向(RT)へ移動と同時に重量軽減することにより、連続回転を行い続けるのである。

【0038】

一つの例を挙げてみれば、水車を想像してみよう。高い位置から水を落とし、水を溜める木枠に、上部で溜められた水の重みで回転を始めるわけだが、下部で水を捌かさなければ回転しない。

下部で、鉄球の引き込むことと、水を捌かせることは同じことである。

【0039】

I型及びII型、この永久機関を世の人々が利用し、自然、また地球を人々の手で守つて行くことができれば、幸いに思います。

他に人類の居場所は無いのだから。