

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2002年1月17日 (17.01.2002)

PCT

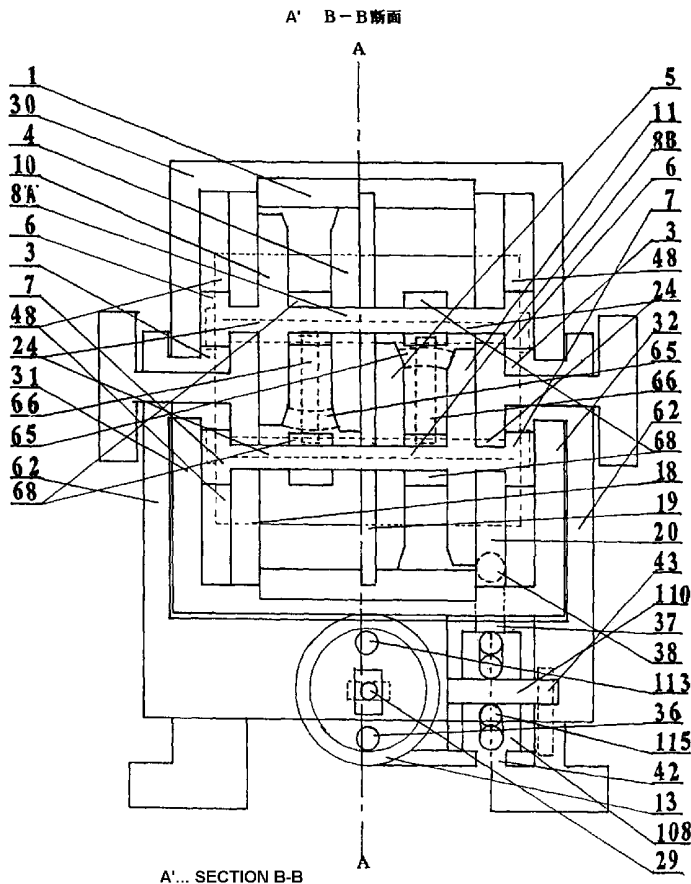
(10) 国際公開番号
WO 02/04853 A1

- (51) 国際特許分類: F16K 35/00, F03G 3/00, 7/10
- (21) 国際出願番号: PCT/JP01/03604
- (22) 国際出願日: 2001年4月25日 (25.04.2001)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願2000-245280 2000年7月7日 (07.07.2000) JP
特願2000-320053 2000年9月13日 (13.09.2000) JP
- (71) 出願人 および
- (72) 発明者: 杉本元一 (SUGIMOTO, Motoichi) [JP/JP]; 〒465-0075 愛知県名古屋市名東区藤巻町1丁目 2-1352 番地 Aichi (JP).
- (81) 指定国 (国内): AE, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BG, BR, CA, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EE, ES, FI, GB, GE, GH, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LK, LR, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MX, MZ, NO, NZ, PL, PT, RO, RU, SE, SG, SK, TJ, TR, TZ, UA, US, UZ, VN, YU, ZA.
- (84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZW), ヨーロッパ特許 (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, TR).

[続葉有]

(54) Title: INFINITE POWER GENERATING DEVICE

(54) 発明の名称: 無限動力発生装置



(57) Abstract: Issues: The modern society, being dependent on enormous amounts of energy consumption, is in pressing need of resolving two issues, that is, a dearth of dependent fossil fuels and a global environment disruption due to air pollution. Solution: A permanent engine, a rotary body mainly consisting of gears capable of self-operated rotation that revolutionizes an energy concept, will resolve the issues by producing and offering a clean, safe, infinite kinetic energy.

WO 02/04853 A1

[続葉有]



添付公開書類：
— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

(57) 要約:

課題 現代社会は膨大なエネルギー消費の上に成立ち、依存する化石燃料枯渇と大気汚染による地球環境破壊、この二つの課題を解決する必要に迫られている。

解決手段 エネルギー概念を根底から改める、自力回転する歯車主体の回転体〔永久機関〕が、クリーンで安全、無限の運動エネルギーを生産し提供して、課題を解決する。

明 細 書

無限動力発生装置

技術分野

当発明は同心円の、大小二つの固定ギヤ間を、[天秤の原理] [滑車の原理] の力学応用により、大小の回転ギヤを組合せた、ギヤ群が主体の回転体を構築、永久運動に繋がる円運動と、半径により異なる、積層する円の円周の差に、円が本質的に保有する増幅機能を引出し、永久運動原理に基づく、永久機関となる可能性を発見し、実現した構造回転体「永久機関」が自力回転「永久運動」して、無限の運動エネルギーを生産提供する。

1 0 既存の知識や、技術思想に捉われない、全く異なる新しい観点に立つ、永久運動原理に基づく永久機関で、化石燃料を初め、消耗する如何なる熱原材料及び、全ての如何なるエネルギーも、一切使用しない永久機関となる。

永久運動を否定する、熱力学第一法則、第二法則、「自然の法則」には馴染まない、異なる範疇に属する、永久機関であると思考する。

1 5

背景技術

高度に発展する近代社会は、留まる処を知らず、是に続く後進国の、近代化指向が追従する、世界的風潮の流れの中で、益々増大するエネルギーの消費量に、資源枯渇の危惧と、平行して進行する、大気汚染による地球環境の破壊、此の二つの課題を理解しつつも、解決して進展する道筋を、見いだせない混迷の中に、現代社会がある。

近年、化石燃料依存から脱却し、無公害「水力、風力、波動力」等の、運動エネルギーを収集して、電力に変換使用、又、低公害「水素エンジン、燃料電池」等、代替エネルギーの開発発見に、産業界は努力を惜しまず、懸命の努力が続けられている。

此等の技術が、安価で安易に使用されてきた、化石燃料の代替エネルギーとなるには程遠く、又、エネルギー消費の、全体構図は変化しない。

自然の運動エネルギー「風力、波動力」は、採算を無視しても、エネルギー消費全体量の、1%に過ぎず、原子燃料依存には、危険が伴う。

クリーンで、安全で、安価なエネルギーの供給こそ、人類社会発展の唯一のアプローチと考える。

- 5 永久運動原理を確立し、物理的力学機械構造の、永久機関を提供する事が、化石燃料依存から脱却する、最短距離との考察から、エネルギー保存の法則による、熱力学第一法則、及び第二の法則は、人類が越えねばならないハードルで、ハードルの向こうにこそ、人類発展の道があるものと、考える。

10

発明の開示

当発明は、同心円の大小二つの固定ギヤ間を、接続連動する回転ギヤ群が、回転体〔永久機関〕を構築して、無限の運動エネルギーを生産し提供する、基本的、増幅永久機関構造と、永久運動原理を開陳する。

- 15 円運動は、推力の働く方向に、回転し、推力が続く限り、無限に回転運動を継続する、基本構造機能を有する。

又、円心から外周円迄、半径で異なる、積層する円周の長さとして一定不変の円周率に、増幅構造と永久機関の、基本構造となる事を発見した。

- 20 同心円の、大小二つの固定ギヤは、大の固定ギヤ〔複数〕は、インターギヤとし、本体枠〔フレームと呼称〕に内接固着する。

フレームに一体固定の両側壁に、固着する小の固定ギヤは、アウトギヤとし、一体固定する操作竿の指示により、作動する固定ギヤにする。

- 25 大固定ギヤ〔インターギヤと呼称〕に内接し、噛み合い回転する、大回転ギヤ〔入力ギヤと呼称〕は、貫通する共通車軸に、自在に回転し、推されて回転進行する。

共通車軸の両端に、一体固定する小回転ギヤ〔駆動ギヤ〕は、両側壁に固定する、センターギヤに接続、噛み合い回転進行する。

インターギヤとセンターギヤの、大小半径比率を説明上〔4:1〕に設定する。〔大小固定ギヤ半径比率は3:1~8;1迄、選択可能〕

永久機関基礎構造

センターギヤに、接続回転する駆動ギヤの、回転進行運動量を（10）に仮定すると、インターギヤに接続回転する、入力ギヤの回転進行運動量
5 は（40）となる。[図AX]、A、B、C、参照。

駆動ギヤ半径の、4倍の大回転ギヤ[増幅ギヤと呼称]を、共通車軸に連結固定すれば、増幅ギヤの回転運動量は（40）となり、入力ギヤの回転運動量（40）に合致する。

同じ回転運動量（40）となる、入力ギヤと増幅ギヤを、接続回転連動
10 すれば、共通車軸に自在回転し、インターギヤに内接回転する入力ギヤは、共通車軸の左進行方向に推されて、右回転しつつ左方向に進行する。

増幅ギヤは、連結固定する共通車軸と、駆動ギヤが、センターギヤに噛み合い、左方向に、左回転して進行する、減速ギヤ構造となる。

入力ギヤと、増幅ギヤは、回転連動し、相互に反対方向に回転しつつ、
15 同一方向に同時に進行する、回転ギヤ群となる。

増幅ギヤと駆動ギヤは、連結して[4:1]の減速ギヤになり、センターギヤに接続回転連動するから、インターギヤと増幅ギヤは、接続回転連動は不可能となるから、インターギヤの内径を拡大、空転構造にする。

入力ギヤの運動量（40）を、増幅ギヤに回転連動すれば、共通車軸の
20 推進力は、4倍に増大して、入力ギヤを推進するから、入力ギヤの回転力は増大し、増幅ギヤに回転連動、共通車軸の推進力を加算、入力ギヤに働き、回転力を増大する、増幅過程を反復繰返す、増幅サイクルとなり、増幅する、永久機関基礎構造となる。

[図、BX] A、B、C、D、E、F、参照。

25

永久運動

回転連動する増幅構造の主力、入力ギヤと、増幅ギヤの、増幅サイクルが成立しても、共通車軸に、推進力が働かねば、増幅構造は機能しない。

永久機関構造も、増幅サイクル機能に、起動力が働かねば稼働しない。

4

インターギヤと、センターギヤが、中立の位置にあって、静止していれば、其々に接続回転運動する、入力ギヤ、増幅ギヤの接点位置間隔に変化はなく、回転始動はしない。[図、CX]、A、B、C、参照。

- 5 インターギヤに、外圧推力か、又はセンターギヤに、回転圧力か、何れかに、圧力が加わると、固定ギヤは僅少回転移動し、入力ギヤと増幅ギヤの回転接続接点[力点]距離に、変化が生うじ其々相反する方向の回転力となり、其々が機能する車軸[同軸、又は他軸]に、押し合う推進力となり、力の原則に従い、推進力の勝る方向に進行する、起動力となる。

- 10 起動力が増幅サイクルに作動すると、永久機関構造が稼働し、固定ギヤを加圧する推力を解除しない限り、永久に回転を継続する、永久運動となり、永久運動原理が成立する。

図面の簡単な説明 [永久機関]

- 15 増幅構造、永久機関の主力ギヤ、入力ギヤと、増幅ギヤを、接続運動する機能構造は、永久機関の、最重要部分であり、此処に開陳する、種々異なる接続構造は、回転ギヤの大小、ギヤ数の増減、構造の単純化、機能の充実により、操作を簡単、機能能力を充実し、出力増大を実現した。

永久機関構造を、分解略図で説明し、併せて永久運動原理を開陳すると共に、異なる接続構造の無限動力[永久機関]を、略図で逐条説明する。

- 20 既に公開された、平成11年特許願第068816号を除き、[説明上一部使用する部分もある]今回出願する、6項目とする。

永久機関、構造分解略図[図BX]、A、B、C、D、E、F、を詳細に説明する。[此の参照図の、大小固定ギヤの半径比率を、4:1とする]

- 25 (B) 固定ギヤ1Y、[フレームに僅少移動]に接続せず、空転するギヤ11は、共通車軸8Aと、小回転ギヤ6を、連結固定し、両側壁に固着する、センターギヤに噛み合い接続運動し、一体になり回転進行する。

(C) 固定ギヤ1K、[フレームに一体固定]に内接、噛み合い回転運動するギヤ5は、共通車軸8Bに自在回転、推されて回転進行す。

共通車軸、8A、8B、は、固定ギヤ1Kの円心に、等距離にあり、共に

同一の回周軌跡を画き進行する。

(B) ギヤ11と、ギヤ6は、共通車軸8Aで連結固定し、センターギヤ3に接続回転し、減速構造ギヤとなる。

- (C) ギヤ5は、ギヤ1Kに、噛み合い接続回転し、共通車軸8Bに空
- 5 転し、推されて進行する回転力を、(F)のW2段接続ギヤ27により、
- (A) ギヤ11に回転連動する、他軸一極増幅構造、[Aグループ]となり共通車軸8Bに、連結固定する、ギヤ11とギヤ6は、ギヤ3に接続回転又、共通車軸8Aに、空転し、ギヤ1Kに接続回転するギヤ5が、W2
- 10 [Aグループ]と、一対になり、(D)、はギヤ5が、ギヤ27を介入してギヤ11に、回転連動する、運動量を示し、(E)、はギヤ11が、回転連動する運動量示し、増幅して永久機関構造となる、過程を示す。

永久運動原理

- 15 永久機関となり、増幅サイクルとなつても、起動力がなければ、回転運動は、始動しない。 [図AX]、A、B、C、を説明する。
- (C)、センターギヤ3に、一体固定の操作竿に、右方向推力W4が働くと、[センターギヤ半径×4倍=操作竿の長さを設定]センターギヤ3の回転圧力がW20となり、[AグループをA、BグループをB]と表示
- 20 、Aギヤ6にW10、Bギヤ6にW10の回転圧力が、夫々働く。
- (A)、Aギヤ6に働くW10は、共通車軸8Aの、左進行推力W7.8と、ギヤ11の右回転力W2.2に配分する。
- ギヤ6が、ギヤ3を、1回転する回転量を、1Qとすると、ギヤ11の回転量は、4Qとなる減速ギヤ構造になる。
- 25 (B) (A)、は1Kギヤに内接連動し、8Bに空転するギヤ5が、推されて進行し、回転量は、ギヤ11の回転量と等しくなる。
- 8Aに連結する、ギヤ11の、右回転力W2.2と、8Bに空転し、ギヤ1Kに、接続回転するギヤ5は、8BのW7.8の推進力で、右回転力W3.9を、8Aのギヤ11に、接続2段ギヤ27で、回転連動するから、

6

8 Aのギヤ11の、右回転力W2. 2と、8 Bのギヤ5のW3. 9が、相互に押し合う力が、起動力となり、8 Bのギヤ5の、W3. 9の回転力が勝り、ギヤ11は反転して、減速ギヤ機能が働き、8 Aの推進力がW11. 7に増幅するから、8 Aのギヤ5の回転力が、W5. 8に増大する、増幅サイクル機能となる。 [図CX] A, B, C, 参照。

Aグループ、Bグループの、増幅サイクル機能が、相互に働き増幅構造となる、永久機関となり、永久運動原理が成立する。

間仕切壁構造

- 10 フレーム内に固定する、インターギヤと、両側壁に固着するセンターギヤに、接続して回転連動する、A, B, 両グループの、全ての回転ギヤ群と、共通車軸の、安定回転を図る為、フレームに、内接自在回転し、共通車軸が、貫通する、数個の間仕切り壁と、間隔保持の変形座金、とリング座金を装着、数本の通しボルトが貫通、締結固定して、一体となる、回転体を構築A, B, 両グループ、全ての回転ギヤが、同一方向に、同時に回転進行する、間仕切壁構造回転体を構築する。

間仕切壁は、主力、入力ギヤと増幅ギヤの、接続連動構造の、相違により、間仕切壁の間隔、個数は夫々異なるものの、大小固定ギヤに、接続回転する、増幅構造回転体、[永久機関]を、フレームに独立して、自在に安

- 20 定した回転機能保持が、要求される、間仕切壁回転構造。

操作竿

- 両側壁に、固着する、センターギヤに、一体固定する操作竿は、密閉するフレームの中で機能する、無限動力回転体、[永久機関]の、生産する運動エネルギーを、取出して提供する、動力伝達シャフトと共に、フレーム外と連携する、唯一の操作指示機能構造で入力機能となる。

一体固定する、両センターギヤの操作竿は、常に均等に働く事が、要求されるから、操作竿の、先端部を、アームで連結固定し、アームの中央部で、操作指示機構の、伝導シャフトに連携し、操作竿は、左右に移動して、セ

ンターギヤを、僅少回転、[回転幅は、角度にして10～15度]して、回転体の、回転指示機能となり、センターギヤは、操作竿の回転指示がなければ、作動しない、固定構造となる。

操作竿の、回転指示により、センターギヤは左右に僅少回転し、接続連動
5 する駆動ギヤに、回転圧力となり入力機能となる。

駆動ギヤの、回転圧力は、増幅サイクルに働き、起動力となるから、無限動力回転体[永久機関]が始動する。

操作竿に右方向の、推力が作動すると、回転体は左回転し、操作竿に左方向の、推力が作動すれば、右回転するから、右回転を前進に、左回転を後
10 進に、振り当てれば、前進後進の切り替が、緩急強弱自在に、操作可能となる操作竿の、操作指示により、回転始動、停止、前進、後進、長期継続[永久運動]等の回転運動を、緩急自在に操作する、操作竿構造。

動力伝導構造

- 15 中央に位置する間仕切壁、又は、両端に位置する間仕切壁など、接続回転構造により、異なる位置の、主力間仕切壁の円心に、シャフトを、一体固定し、両側壁に固着する、センターギヤの、中心を貫通して、フレームの外に突出し、回転ギヤを一体固定して、無限動力[永久機関]が生産する、運動エネルギーを取出し提供する、動力伝導シャフトととなる。
- 20 密閉するフレーム内で、自力回転する、永久機関の、入力機能構造の、操作竿と同じく、フレームの外に連携する、唯一の出力、動力伝導構造。

笠形ギヤ接続同軸回転連動構造

- 入力ギヤは、インターギヤに、内接して回転連動し、共通車軸に自在回転
25 して、推されて回転進行し、増幅ギヤは駆動ギヤと、共通車軸で、連結固定して一体となり、センターギヤに接続回転進行する。

増幅ギヤは、インターギヤに、接続回転連動は、できないから、増幅ギヤの、ギヤの部分のカットして、インターギヤに空転する構造にする。

増幅構造とするには、センターギヤに接続回転し、減速構造となる、増幅

ギヤと、入力ギヤを、回転連動する事が、条件となる。

相対する、共通車軸、8 A, 8 B, 双方に、シャフト保持リングを、装着、笠形ギヤを貫通して、自在回転するシャフトが、保持リングを連結固定、

入力ギヤと、増幅ギヤを、斜面ギヤに施工して、笠形ギヤで接続、回転連

- 5 動すれば、共通車軸を共にする、相反する回転方向の、入力ギヤと、増幅ギヤは、インターギヤと、センターギヤ間を、同一方向に、同時に回転進行する、ギヤ群 [Aグループ] を構成する。

又、共通車軸 8 B を中心に、全く同一構造の、[Bグループ] を構成して、一対となり、増幅構造の永久機関となる。

- 1 0 笠形ギヤは、ギヤシャフトを、回転軸にして、回転方向の相反する、入力ギヤと増幅ギヤを、噛み合い、接続回転連動させると、入力ギヤの回転力は、減速構造の増幅ギヤに、接続回転連動するから、共通車軸の、進行力は [滑車の原理] で増大、増幅した推進力で、入力ギヤの回転力は増大して、増幅ギヤに、回転連動するから、共通車軸の推進力が、益々増大する
- 1 5 増幅サイクル機能となり、増幅する無限動力 [永久機関] となる。

図面の簡単な説明

[図 1] 笠形ギヤ接続同軸回転連動構造、無限動力正面全体図

[図 2] 笠形ギヤ接続同軸回転連動構造、無限動力側面全体図

- 2 0 [図 3] 笠形ギヤ接続同軸回転連動構造略図

[図 1 1] 力の配分構造略図, C, A, B,

[図 1 2] 力の配分構造略図, E, B, D,

[図 1] 正面全体図、[図 2] 側面全体図を、併せて説明する。

フレーム 3 0 に、インターギヤ 1 を固定し、入力ギヤが、内接して、回転

- 2 5 連動し、共通車軸 8 B に、自在に回転し、推されて回転進行する。

増幅ギヤは、共通車軸 8 B で、駆動ギヤに、連結固定し、センターギヤ 3 に接続回転連動し、インターギヤには、接続連動せず、空転して回転進行、笠形ギヤ 6 5 を、貫通する、シャフト 6 6 は、共通車軸, 8 A, 8 B, が貫通する保持リング 6 8 で、固定される。

シャフト66に、自在回転する、笠形ギヤは、回転方向の異なる、入力ギヤと増幅ギヤを、回転連動し、接続回転連動する、ギヤ群 [A, B, グループ] を一対として構築し、増幅サイクルとなる回転体となる。

センターギヤ3に、一体固定する、操作竿62は、先端アーム中央部で、

- 5 回転操作指示機構の、シリンダーシャフト29に、回転ピンで、接続連携し回転操作指示機構の、回転指示を連動する。

回転体の、間仕切り壁, 18, 19, 20, は、座金48と共に、通しボルト24が、貫通して固定し、一体となる回転体を構築、全ての回転ギヤの安定回転と、中心となる共通車軸8A, 8B, の回転を保持する。

- 10 両端に位置する、主力となる、間仕切り壁の双方に、中心に回転シャフトを一体固定し、センターギヤの、中心を貫通して、フレームの外に突出し伝導ギヤ、を一体固定し、無限動力 [永久機関] が、生産する運動エネルギーを取出し提供する、動力伝達構造とする。

笠形ギヤによる、入力ギヤと増幅ギヤの、回転連動は、同軸ギヤ構造で、

- 15 [3. 2 : 1 ~ 4. 6 : 1]、半径比率を実現し、ギヤ数を減少し、構造簡素にする効果となる、当実施例は、大小固定ギヤの、半径比率を、[4. 3 : 1] を採用する。

[図3] を説明する。

(B) は、笠形ギヤ、接続構造正面略図で、センターギヤに固定する、

- 20 操作竿に、右方向の、推力Wがはたらき、センターギヤ3が左回転、共通車軸8Aを左に推進、入力ギヤ5を、右回転左進行にる。

増幅ギヤは、センターギヤ3の、回転圧力で、右回転となるが、減速ギヤのため、笠形ギヤで回転連動する、入力ギヤの、回転力に負けて、逆転して左回転し、減速ギヤ機能が働き、共通車軸8Aの、進行力が、増大する

- 25 増幅サイクルの、分解略図で、図(A)は、図(B)の、D-D断面の鳥瞰図である。

[図11], C, A, B, [図12], E, B, D, を説明する。

[図11], C, A, B, 分解略図の内Aは、センターギヤ3に、操作竿62が一体固定し、駆動ギヤ6が接続連動し、共通車軸8Aと、8B夫々

10

の駆動ギヤ6に、回転圧力 $W4.3$ が、設定されているから、操作竿の長さは、推力を $W1$ にすると、 $W4.3 \times 2 = W8.6$ が、回転圧力になりセンターギヤ半径の、 8.6 倍を操作竿の長さとする、必要となる。

(B)は、駆動ギヤ6に、左方向の、回転圧力 $W4.3$ が働けば、減速ギヤとなる、増幅ギヤ11に、回転力 $W1$ と共通車軸8Aの、左進行 $W3.3$ となるが、 $W3.3$ は反力 $P3.3$ にもなり、増幅ギヤ11の、右回転反力 $P1$ ともなる。

(C)は、インターギヤ1に、内接回転連動する、入力ギヤ5は、共通車軸8Aの、 $W3.3$ に推されて、右回転力 $W1.65$ を、笠形ギヤ67 [10 接続ギヤ] に回転連動する。

[図12] (D) 増幅ギヤ11は、笠形ギヤ67の連動する、 $W1.65$ に、右回転 $P1$ は、押し返されて反転し、左回転左進行し、共通車軸8Aを、左回転進行 $W5.45$ にする。

(E) 入力ギヤ5は、 $W5.45$ の、共通車軸8Aの推進力に、推されて15 回転力は $W2.75$ に増大し、増幅ギヤ11に回転連動するから、共通車軸8Aの、推進力を、 $W9.1$ に増幅する、増幅サイクルとなり、又、共通車軸8Bで、機能するギヤ群も、同一機能構造だから、出力は加算され倍増となる、増幅構造の無限動力回転体 [永久機関] となる。

20 Wギヤ接続他軸回転連動構造

Wギヤ接続構造を、図面の説明と共に開陳する。

図面の簡単な説明

[図4] Wギヤ接続他軸回転連動構造正面全体図

[図5] Wギヤ接続他軸回転連動構造側面全体図

25 [図8] 力の配分分解構造図, C, A, B,

[図9] 力の配分分解構造図, D, E, F,

[図10] 力の配分分解構造図, G, B,

[図4] [図5] を説明する。

本体フレーム30に、固定する、インターギヤ1に、内接回転連動する、

1 1

入力ギヤ5は、共通車軸、8 A、8 B、に夫々回転自在に装着する。

増幅ギヤ11は、駆動ギヤ6と、8 A、8 B、で、夫々、連結固定して、一体となり、フレーム30に、一体となる、両側壁31に固定する、センターギヤ3に、接続回転連動し、[4. 3 : 1]の、減速ギヤ構造となり、

5 センターギヤ3は、回転指示が無ければ作動しない、固定構造とする。

インターギヤ1は、増幅ギヤ11に、接続する部分は、半径を拡大し接続回転出来ない、空転する、C1カット構造とし、インターギヤ1と、センターギヤ3の半径比率は、[4. 3 : 1]を採用する。

此の構造は、永久機関基礎構造と、同一基本構造で、複数の、間仕切り壁

1 0 の内、中央の、間仕切り壁19の、円心を中心に、二本のシャフトを固着し、シャフトを回転軸に、2個1組となり、接続回転する、W接続ギヤ61を、間仕切り壁19の、両面に装着、共通車軸8 Aの、共通ギヤ14 Aと、共通車軸8 Bの、共通ギヤ、15 Bを、接続回転連動させる。

又、共通車軸8 Bの、共通ギヤ、15 Bと、共通車軸8 Aの、共通ギヤ1
1 5 4 Aを、接続回転連動、させる事により、8 Aの入力ギヤ5と、8 Bの増幅ギヤ11が、回転連動し、8 Bの入力ギヤ5と、8 Aの、増幅ギヤ11が回転連動し、他方の、共通車軸で機能する、入力ギヤ5と、増幅ギヤ11が連携して、増幅構造となる、他軸ギヤ接続回転構造となる。

[図8] 力配分分解構造図、を説明する。

2 0 (A) は、センターギヤ3に、操作竿62の推力Wが、作動したときの、Wの伝導方向をしめす。

(B) は、増幅ギヤ11が、[4. 3 : 1]の、駆動ギヤ6と、減速ギヤ構造となり、センターギヤ3に、接続回転する、構造略図で、センターギヤ3の左回転力、W4. 3に設定すれば、駆動ギヤ6は、共通車軸8 A推進力W3. 3と、増幅ギヤ11の、回転力W1に、配分するが、共通車軸
2 5 8 Aの静止力で、増幅ギヤ11は、右回転し反力P1が生じる。

(C) は、インターギヤ1に、内接回転連動する、入力ギヤ5が、共通車軸8 Aの、W3. 3に推されて、右回転、左進行し、回転力W1. 65を、共通ギヤ15 Bに、回転連動して、W接続ギヤ61が、共通ギヤ14 Aに、

[図9] (D)、で接続回転連動し、共通ギヤ14A回転力 $W1.65$ を、(E)で、共通車軸8Bで連結する、減速ギヤの、増幅ギヤ11に回転連動、駆動ギヤ6は、センターギヤ3に接続、回転進行するから、減速機能が働き、共通車軸8Bの推進力を、 $W5.45$ に増大する。

- 5 (F)の、インターギヤ1に、内接回転連動し、共通車軸8Bに、自在回転する、入力ギヤ5は、増大した $W5.45$ の、推進力に推されて、回転進行し、回転力 $W2.7$ を、共通ギヤ14Aに回転連動する。

- [図10] (G)、共通車軸8Aで機能する、共通ギヤ14Aは、W接続ギヤ61を連動、共通ギヤ15Bに、 $W2.7$ の、回転圧力となり、接続
10 回転する、共通車軸8Aに、連結固定して、減速ギヤ構造となる、増幅ギヤ11を、接続回転するから、共通車軸8Aの、回転推進力は、 $W9.07$ に増幅する、共通車軸8Aを、中心とするギヤ群の、増幅サイクルを分解して説明したが、共通車軸8Bを、中心として、回転連動するギヤ群も、全く同一の、機能構造だから、共通車軸、8A、8Bの、回転推進力は加
15 算、出力数値は倍増する、Wギヤ接続連動回転体「永久機関」となる。

偏心衛星ギヤ接続回転連動構造

- 既に開陳した、笠形ギヤ接続同軸構造及び、Wギヤ接続他軸構造は、共に大小固定ギヤの半径比率が、回転体構造を支配し、回転ギヤの大小が、
20 決定されてきた。

回転出力の、増大を望めば、回転構造の主力ギヤ、入力ギヤと、増幅ギヤの半径が拡大し、接続回転は困難で、ギヤ数が増える構造となる。

- 偏心衛星ギヤの、考案採用により、減速ギヤの、半径比率を、自由に設定センターギヤと、インターギヤの、半径比率、駆動ギヤと、増幅ギヤの、
25 半径比率を、夫々、 $[1:3.3 \sim 1:8]$ に選択設定可能となる。

此の構造は、出力の、目的、規模に合わせて、増幅構造ギヤ比率を、最初に選択決定し、駆動ギヤ、増幅ギヤ、入力ギヤ、夫々の半径を、決定する、出力優先の構造となる。

他方の、共通車軸、8A、8B、に入力ギヤと、増幅ギヤが、夫々分離し

て機能する、双方の、増幅サイクル構造の、主力ギヤが、直接接続回転連動する、他軸ギヤ回転構造となり、接続ギヤ、共通ギヤの、必要がなく、ギヤの数が減少し、出力を増大する効果を生じた。

5 図面の簡単な説明

[図13] 偏心衛星ギヤ接続他軸回転連動構造、正面図

[図14] 偏心衛星ギヤ接続他軸回転連動構造、側面図

[図15] 偏心衛星ギヤ接続構造、力配分構造略図、B, A, C,

[図16] 偏心衛星ギヤ分解構造略図 D, C, B, A,

10 [図17] 偏心衛星ギヤ接続回転連動略図

[図13], [図14] は、フレーム30に固定する、インターギヤ1、センターギヤ3は、永久機関の基本構造と同一である。

センターギヤ3を、インターギヤで内接し、アウトギヤで駆動ギヤに外接する、二重構造となる、偏心衛星ギヤの、接続回転により、機能構造は大きく変化する。

入力ギヤ5と、増幅ギヤ11が、8A, 8Bの、共通車軸に分離して、双方が直接、接続回転連動するから、接続ギヤ、共通ギヤがなく、回転連動する、増幅サイクル構造となる。

20 [図15] (A) は、8Bの入力ギヤ5と、8Aの増幅ギヤ11、が接続回転して、増幅サイクル構造となり、8Aの、入力ギヤ5と、8Bの増幅ギヤ11が接続回転して、増幅サイクル構造となる。

(B) は、8Aの入力ギヤ5と、8Bの増幅ギヤ11の、接続回転を示し

(C) は、8Aの増幅ギヤ11と、8Bの入力ギヤ5の、接続回転を示す
センターギヤ3を、内歯ギヤで、接続する、偏心ギヤ16Aは、外歯ギヤ
25 で、8Aの駆動ギヤ6に、接続回転する。

偏心ギヤ16A, 16Bは共に、内歯ギヤが、センターギヤ3に、噛み合い接続流転するが、回転連動はしない構造となり、駆動ギヤ6は、外歯ギヤに、噛み合い接続して回転進行する。

駆動ギヤ6は、偏心衛星ギヤ16の、遠外周接点で、常に一定して噛み合い

接続回転する事が要求され、回転数の合致が、絶対条件となる。

偏心ギヤ16は、間仕切り壁に嵌め込まれ、保持され空転して、共に進行するから、構造上変化しないが、インターギヤ1から、入力ギヤ5～増幅ギヤ11～偏心ギヤ16の、回転数が不一致は、回転不能となる。

- 5 [実施例は大小固定ギヤの半径比率、5/1を採用]し、半径を運動量、(回転量数値)で表す] [図-17]参照。

インターギヤ1(60), 入力ギヤ5(32), 増幅ギヤ11(24)

駆動ギヤ6(4.2), [増幅ギヤ11/駆動ギヤ6半径比率は、(5:

1) センターギヤ3(7.5), 偏心ギヤ16(外歯~17.6、内歯1

- 10 3.1)、内外差~4.5 {肉厚} 偏心差~(5.6)

入力ギヤ一回転数---1.875回 $32 \times 1, 875 = 60$

増幅ギヤ、回転数---2.5回 $24 \times 2.5 = 60$

駆動ギヤ、回転数---2.5回 $4.8 \times 2.5 = 12$

共通車軸、センターギヤ心、心距離 $60 - 32 = 28$

- 15 偏心ギヤ遠外周接点(対駆動ギヤ) $28 - 4.8 = 23.2$

偏心差+アウトギヤ(外周ギヤ) $5.6 + 17.6 = 23.2$

アウトギヤ(外周部)-偏心差 $17.6 - 5.6 = 12$

近外周接点-センターギヤ+偏心ギヤ-内外差 $\cdot 7.5 + 4.5 = 12$

偏心ギヤ16は、センターギヤ3を、接続、回転せず流転して、外歯ギヤ

- 20 が、駆動ギヤ6に外接連動し、回転量[センターギヤ(7.5)+ (4.5) 偏心ギヤ肉厚]は、(12)となる。

駆動ギヤ6(4.8) $\times 2.5$ 回転=(12)となり、連結する増幅ギヤ11(24) $\times 2.5$ 回転=(60)、回転量比率1:5となる。

インターギヤ1(60)に、回転連動する、入力ギヤ5(32)は、1.

- 25 875回転して、一周するから、運動量は(60)となり、増幅ギヤ11の運動量(60)に合致、回転連動して増幅サイクル構造となる。

偏心ギヤ16と、駆動ギヤ6との接点が、遠外周部分(23.2)となり、

駆動ギヤ16(4.8)を、加えると、センターギヤ3と、駆動ギヤ6の、心、心、距離(28)となる。

15

偏心ギヤ16は、拡大した距離間隔を埋め、センターギヤに、接続して回転せず、固定ギヤ機能となり流転、駆動ギヤ6に噛合い接続する。

減速構造となる、駆動ギヤ6と、増幅ギヤ11に、入力ギヤ5が接続回転連動し、間仕切り壁に保持され、センターギヤ3に、内歯ギヤが、噛み合

5 い接続する、偏心ギヤ16の遠外周部分で、駆動ギヤと、常に一定の接続接点、同じ運動量 [回転量] を保持し、増幅サイクル構造となる。

此の、回転構造は、実施例が示す様に、減速ギヤ構造となる、増幅ギヤ11と、駆動ギヤ6の、半径比率 [3.3 ; 1-8 : 1] 迄を、自由に選択する、出力優先の構造となり、次の様な算出方式が成立する。

10 フレームに固定する、インターギヤに、同一共通車軸で、共に機能して、接続回転連動の、回転ギヤ [入力ギヤ] と、接続連動しない、若干小半径の [増幅ギヤ] は、連結固定する、共通車軸と、両端の駆動ギヤが一体となる、減速ギヤ構造となり、駆動ギヤが、両側壁に固定する、センターギヤに接続回転連動する。

15 最初に、減速ギヤ構造の、増幅ギヤ11と、駆動ギヤ6の半径比率、[当実施例では5 : 1を採用] を目的、出力により設定する。

インターギヤ1 (60) に、入力ギヤ5 (60) が、接続、回転連動して、入力ギヤ5に連動する、増幅ギヤ11 (60) も、同じ回転量となる。

従って、増幅ギヤ11 (60) と、[5 : 1] の、半径比率となる、駆動

20 ギヤ6の、回転量 [運動量] (12) となり、駆動ギヤ6は、流動回転する部分 (11.2) が大きい事を意味する。

偏心衛星ギヤ16は、流動回転する部分を調整する機能構造となる。

偏心ギヤ16は、回転軸のない、二重構造の、リング構造となり、間仕切り壁に保持され、自在に回転して、センターギヤ3に、接続流転する。

25 偏心ギヤ16は、内面を、インターギヤ [内歯ギヤ] とし、外面をアウトギヤ [平ギヤ] とし、内面、外面、の回転量の差が、偏心ギヤ16の本体 [肉厚] となり、固定センターギヤ3と、内歯ギヤ [インターギヤ] が、噛合う接続接点で、偏心ギヤ16は、回転しない固定機能となる。

センターギヤ3 (7.5) の半径と、偏心ギヤ16の内外差 (4.5) 肉

16

厚を、加算した数値(12)が、偏心ギヤ16の、近外周接点距離となり、駆動ギヤ6と、接続する接点が、遠外周接点距離(23.2)となり、此の距離から、近外周接点距離(12)を、差引く数値が、流動部分(11.2)の回転量となり、2分すると、偏心差(5.6)になる。

- 5 [図15] 偏心衛星ギヤ接続、力配分構造略図B, A, C, を説明する。
(A)は、センターギヤ3の、半径×10倍の、一体固定する、操作竿に、右方向W3の推力が働くと、センターギヤの、左回転W30になり、2個の偏心ギヤに、夫々左回転W15の回転圧力にする。

偏心ギヤ16は、遠外周接点で、8A駆動ギヤ16に、左回転W5となる
10 回転圧力となり、W5は、共通車軸8Aの、左進行力W4と、増幅ギヤ11の右回転力W1に配分する。

- 又、同時に、共通車軸8Bに働く、推進力W4で、インターギヤ1に、接続、回転する、入力ギヤ5は、W4の推進力に、右回転左進行、回転力W2が、増幅ギヤ11の、右回転W1に、勝るから、増幅ギヤ11は逆転、
15 反転して、左回転左進行して、推進力W4を加算〔(B)参照〕する、増幅サイクル構造となり、接続連動する回転ギヤ群Aグループとなる。

(B)全く同一構造の、回転ギヤ群、Bグループが、共通車軸8Bを中心に、増幅サイクル構造の、A, B, 両グループが相互に働き増幅する。

- (C)8Bの、増幅ギヤ11で、増幅した推進力W8で、入力ギヤ5を推
20 進するから、入力ギヤの、回転力が増大して、再度8Aの増幅ギヤに働く、増幅過程を反復繰返す増幅構造〔永久機関〕となる。

[図16] 偏心衛星ギヤ構造分解略図、D, C, B, A, を説明する。

(D)は、偏心衛星ギヤ本体部分、L-L, 正面で、内面をインターギヤ外面を平ギヤの、二重構造リングギヤで、ギヤ本体に回転軸がない。

- 25 (C)M-Mは、間仕切り壁に嵌め込まれ、保持され、自在回転する回転軸の機能構造になる。

(B)、P-P断面は、センターギヤ3を、内周インターギヤで、接続回転する、二個の偏心ギヤ16が、遠外周接点で、8Aの駆動ギヤ6と、8Bの駆動ギヤ6に、夫々噛み合い、接続回転連動する、構造となる。

(A)、O-O断面で、間仕切り壁20, 21, に、M-Mが嵌め込まれ保持されて自在に回転し、内面インターギヤが、センターギヤ3に夫々内接回転連動し、遠外周接点で、駆動ギヤ6に夫々接続回転連動する。センターギヤ3を内接し、共通車軸8A, 8B, の、駆動ギヤ6に外接する二個の偏心ギヤ16は、回転圧力を伝達、8Aの入力ギヤ5と8Bの増幅ギヤ11が、接続回転連動して、増幅サイクル構造となり、同時に8Bの入力ギヤ5と、8Aの増幅ギヤ11が、接続回転連動して、増幅サイクルとなり、二個の偏心ギヤ16が伝達する、回転圧力は、双方の増幅サイクルに起動力となつて働き、センターギヤの回転圧力を、続けければ永久回転する、偏心衛星ギヤ接続無限動力〔永久機関〕。

遊星インターギヤ (Uギヤ) 接続回転構造

既に特許申請した、5項目の、無限動力〔永久機関〕は、出力の増大を図り、大小固定ギヤの、直径比率を高めれば、固定センターギヤの半径は小さく、増幅構造の主力、増幅ギヤと、入力ギヤの半径は拡大、為に一本の共通車軸を、中心に、構成〔マニュアル〕〔同軸又は他軸〕する、増幅サイクルグループは、一マニュアル〔一極〕が、原則であった。

遊星インターギヤ (Uギヤ) の採用は、回転体の、中心を貫通する、動力伝導シャフト〔Aシャフト〕と、Aシャフトが、貫通する、空転統一共通ギヤを実現、増幅ギヤと、入力ギヤの半径を、著しく縮小可能にした。

Uギヤの、接続回転連動により、接続回転構造を単純にして、ギヤ数を減少、出力を増大する効果と、1マニュアル2極構造を実現した。

1マニュアル2極構造は、2マニュアル4極構造等、多極構造の、道を拓く、基礎構造となる。

25

図面の簡単な説明

〔図18〕、〔E-E断面図〕遊星インターギヤ (Uギヤ) 4極正面図

〔図19〕、〔F-F断面図〕遊星インターギヤ (Uギヤ) 4極側面図

〔図20〕、遊星インターギヤ (Uギヤ) 力配分構造略図、A, B, C,

[図21]、遊星インターギヤ(Uギヤ)組合せ構造略図、D、E、F、
[図22]、ギヤ接続回転力配分分解略図

[図18, 図19]から、説明、フレーム30には、内面に、固定する1
Kギヤと、僅少作動する1Yギヤと、2種類の、インターギヤがあり、フ
5 レーム30の中心を、動力伝導シャフト25が、貫通し、シャフト25が
貫通する、統一共通ギヤ16が装着される。

遊星インターギヤ(Uギヤ)、採用の、最大の理由は、増幅構造回転体を
構成する、回転ギヤ群が、大小固定ギヤの、直径比率に、支配される事な
く目的、規模により、自由に直径比率[3:1-8:1]を、選択設定す
10 る出力優先構造回転体となることにある。

自由に、統一共通ギヤの直径を決定、[1Kギヤ, 1Yギヤ, の直径-共
通ギヤ直径÷2=入力ギヤ又は増幅ギヤの直径]の算定方式となる。

共通車軸8A, 8Bに、夫々、自在回転する入力ギヤ5は、1Kギヤに内
接、回転連動し、共通ギヤ16に、夫々接続回転連動する。

15 増幅ギヤ11は、共通車軸で連結一体となる、駆動ギヤ6と、減速ギヤ構
造となり、シャフト25に自在回転する、共通ギヤ16に、接続回転連動
し、フレーム30に空転する、間仕切り壁56に、一体の、Uギヤ57は
センターギヤ3と、駆動ギヤ6を、内接して噛合い連動流転する。

センターギヤ3の近内周接点では、固定し、遠内周部分は流転する。

20 増幅ギヤ11が、回転接続する、1Yギヤの外周に、1又は、数個の突起
体58を固定し、フレーム30に、突起体が、左右に作動する、作動室空
間を構築、突起体を誘導シャフト60が貫通し、作動室にシャフト60が
保持する、圧縮体[スプリング, 硬質ゴム, シリンダー等]を装着し、増
幅ギヤ11の、回転圧力を蓄積して、反発力に換える構造となる。

25 センターギヤ3に、一体固定する、操作竿62の、先端部に固着する、オ
ームギヤ▽71が、オームギヤ△77に、回転作動し、連結するオームギ
ヤシャフト72が、回転操作指示装置に連動する。

[図20](A)は、1Yギヤに、内接回転する、増幅ギヤ11と、減速
ギヤ構造となる、駆動ギヤ6に、遊星インターギヤ57の、左流転進行圧

で、駆動ギヤ3を左方向に、推進する。

センターギヤ3の半径、×5倍の、長さの操作竿を、一体固定して、回転
圧力W20の、右方向の推力を加えると、センターギヤ3、の回転力は、

W100となり、双方の、遊星インターギヤ3 [Uギヤ3と呼称] の、夫

5 々に働く回転圧力W50は、各々駆動ギヤ6に、回転圧力W15となる。

駆動ギヤ6に働く、Uギヤ3の、回転圧力W15は、増幅ギヤ11に左回
転力W3と、共通車軸8Aの、左推進力W12に配分される。

増幅ギヤ11の、W3の左回転力は、1Yギヤに回転力W3が働き、1Y
ギヤの突起体58が、スプリング [圧縮体] 59を 圧縮し、反発力に変

10 換するから、増幅ギヤ11は、左回転を、右回転力W3に反転、逆回転し
て、統一共通ギヤ16を左回転にする。

(B)、1Kギヤに、接続回転する、入力ギヤ5は、共通車軸8Aの左進
行力、W12に推されて、右回転左進行して、統一共通ギヤ16を、左回

15 転力W6にし、共通車軸8Bの、入力ギヤ5と、増幅ギヤ11が、共に右

15 回転して、統一共通ギヤ16の左回転を増大する。

(C) 入力ギヤの、右回転W6で、共通ギヤ16を左回転して、増幅ギヤ
11にW6が、回転連動するから、増幅ギヤ11と駆動ギヤ6は、減速ギ

ヤ構造で、Uギヤ57に、接続する接点が、力点となり、共通ギヤ16左
回転、W6の回転圧力に、増幅ギヤ11は、右回転左進行し、進行力をW

20 30に増幅して、入力ギヤ5を推進する、増幅サイクル構造とる。

Uギヤ57の回転連動は、回転体の、中心を貫通する、動力伝導シャフト
25を実現、シャフト25に、自在回転する、共通ギヤ16に、共通車軸、

8A、8B、の、全ての入力ギヤ5、増幅ギヤ11が、並列して、接続回
転連動する回転ギヤが、全て増幅サイクル機能の、回転体を構成する。

25 Uギヤ57が、駆動ギヤ6に噛合い、接続回転連動の、接点を力点として、
駆動ギヤ6の、推進圧力となる、Uギヤの、流転進行圧力が、増幅サイク

ル機能の起動力となり、増幅して永久に回転する、無限動力 [永久機関]

となり、自由に増減できる操作竿の推力が、全て回転出力となる。

Uギヤ57接続回転による、増幅過程を表にすると、次の様になる。

20

共通車軸推進力初期値-W12 Uギヤ回転圧力初期値-W15

車軸推進力÷2=回転力×(4+1)増幅率[固定ギヤ直径比4:1]

	入力ギヤ回転力	共通車軸推進力	操作竿加圧推力
	初期値W12÷2=6	×(4+1)=30	W10
5	30÷2=15	×(4+1)=75	
	75÷2=37.5	×(4+1)=187.5	
	187.5÷2=93.8	×(4+1)=468.7	

上記、表の数値は、機械的に、計算する数値だから、取出し提供する運動量、摩擦抵抗、運動静止力、等を機械的、感覚的、に対応して、操作竿の

10 推力を量り乍ら、回転操作をする必要がある。

操作竿の、推力増減は、人為的、機械的、に自由に操作可能だから、機械構造の強度の限界まで、出力を増大する無限動力[永久機関]となる。

15 [図21] (E)は、Uギヤ57と、間仕切り壁56が、合体した、一体の単体図で、フレーム30に自在回転し、他の、構造間仕切り壁19, 20と共に、回転体を構築し、偏心の儘、接続連動流転する、センターギヤ3と、近内接点では回転せず、噛合い接続し、遠内接点では、駆動ギヤ6に接続流転、噛み合い回転連動する、Uギヤ57の単体図である。

20 (F)は、構造間仕切り壁、19, 20, が、フレームに内接、自在回転し、間隔保持の座金と共に、通しボルト24が、貫通固定して回転体を構築、全回転ギヤ及び共通車軸、安定回転保持の、構造間仕切り壁単体図。

(D)は、遊星インターギヤ57と、間仕切り壁56と、構造間仕切り壁19, 20, が合体して機能する、構造総体図である。

25 [図22] (K)は、増幅ギヤが、固定インターギヤに、内接連動し、増幅ギヤと減速構造の駆動ギヤを、遊星インターギヤが、内接連動して左回転したとき、左回転W1は、天秤の原理で、4:1に配分され、共通車軸の推進力W0.75にする。

(L)と、(M)は、減速構造の、駆動ギヤが、固定センターギヤに、接続回転したとき、増幅ギヤに働く、推進接点と、方向により、共通車軸方向と、推進力が、(L)と(M)夫々ことなる。

(L)は、左方向W1の、推進力に対し、共通車軸は右方向の、推進力W3になり、(M)は左方向W1の、推進力に対し、共通車軸は、左方向の推進力はW5となる。

5 遊星インターギヤ接続回転連動多極構造

無限動力 [永久機関] は、1極の、出力増大を図る事も、重要な課題であるが、極数を数倍増やす事は、出力を数倍増大する、有効な手段である。

Uギヤの、接続回転連動により、入力ギヤ、増幅ギヤの半径の、増大縮小が可能となり、回転体の、中心を貫通する、伝導シャフトと、自在回転す

- 10 る、統一共通ギヤが、実現した結果、多数の共通車軸増設による、マニュアルの増加と、1マニュアルに、多数の極数増加が、見込まれ、1マニュアル、4極にすると、6マニュアル、24極構造が実現し、回転体の、強度の限界迄、極数の増設が可能となる、基本構造は、Uギヤ4極構造と、全く同一構造となり、増設した極数だけ、回転出力も増大する多極構造となり、強
- 15 大な、出力を要求する、発電、船舶、宇宙船等の動力機関に対応する。

実施例参考図

[図23]、遊星インターギヤ接続回転連動6極構造、G-G断面図

[図24]、遊星インターギヤ接続回転連動6極構造、H-H断面図

[図25]、(J)遊星インターギヤ8極構造略図、K-K断面図

- 20 (K)遊星インターギヤ8極構造略図、J-J断面図

[図26]、(L)遊星インターギヤ12極構造略図、M-M断面図

(M)遊星インターギヤ12極構造略図、L-L断面図

縮小遊星インターギヤ(Uギヤ)接続回転連動構造

- 25 多極Uギヤ構造は、回転体の中心に、主力伝導シャフトが、貫通して、自在回転する、統一共通ギヤの、直径を決定、[インターギヤ直径-共通ギヤ直径] ÷ 2 = 入力ギヤ直径又は、増幅ギヤ直径となる方式となる。
- 縮小遊星インターギヤ(Uギヤ)の、接続構造は、増幅構造の主力、入力ギヤ、増幅ギヤが、共に、同一共通車軸で機能し、相対する他方の、共通

22

車軸に自在回転する、共通ギヤの、半径を決定すると、[インターギヤ直径-共通ギヤ半径] ÷ 3 = [入力ギヤ半径又は、増幅ギヤ半径] となる、算定方式となる。

- 此の構造は、センターギヤシャフトと、共通車軸の、距離が接近、センターギヤと、駆動ギヤを内接して、回転伝導する、Uギヤの半径が縮小する、効果生まれ、伝導回転圧力は、Uギヤ回転圧力よりも、縮小Uギヤ回転圧力の方が依り強力[天秤の原理]になる。

- 自由に選択決定する、共通ギヤの、半径に合わせて、算定方式に従い、増幅ギヤの半径を割り出し、連結固定して、減速ギヤ構造となる、増幅ギヤと駆動ギヤの、直径比率、5 : 1を採用[直径比率3 : 1-8 : 1迄選択可能]、同様に、1 Yギヤとセンターギヤの、半径比率を5 : 1に、設定すれば、Uギヤは、固定センターギヤと駆動ギヤを、内接連動し、流転して駆動ギヤに回転圧力となる。

- Uギヤに内接、回転進行する駆動ギヤは、共通車軸、増幅ギヤと連結固定、増幅ギヤは1 Yギヤに内接回転連動する。

- 入力ギヤは、共通車軸に自在回転し、1 Kギヤに接続回転進行する。入力ギヤと、増幅ギヤは、同一共通車軸で機能し、他方の共通車軸で、自在回転する共通ギヤに、並列して、接続回転連動して、インターギヤから、センターギヤ迄、固定ギヤ間を、同一方向に、同時に進行する、増幅サイクル構造回転体、Aグループ形成し、全く同一構造の回転体B、グループを形成して一対となる、構造回転体[永久機関]となる。

図面の簡単な説明

- [図27]、縮小Uギヤ接続回転構造、[T-T断面図]
 [図28]、縮小Uギヤ接続回転構造、[S-S断面図]
 [図29]、力配分、分解構造略図
 [図30]、縮小Uギヤ接続回転構造、半径比率力配分、分解構造略図
 [図27]、[図28]を説明する。

左右、両側壁31、32、と一体固定する、本体フレーム30の、内面に、

23

完全固定の1Kギヤに、内接回転連動する、入力ギヤ5と、僅少作動してスプリング59を、圧縮する1Yギヤに、内接回転連動の増幅ギヤ11が共通車軸8A, 8Bに、夫々機能し、入力ギヤ5は自在回転し、増幅ギヤ11は、駆動ギヤ6と共に、連結固定して、減速ギヤ構造となり、駆動ギヤ6は、センターギヤ3に、噛み合い接続流転する、Uギヤ57に、内接回転連動する。

共通車軸8A, 8Bで、夫々、並立して機能する、入力ギヤ5, 増幅ギヤ11は、相対する、他方の共通車軸8A, 8B, に、自在回転する、共通ギヤ16に、並立して接続、共に回転連動し、インターギヤとセンターギヤ間を、8A, 8B, の、ギヤグループが、相互に作用、増幅サイクル機能となる、回転体を構築、センターギヤ3に、一体固定する、操作竿62に推力が働けば、増幅サイクル構造に、起動力となる。

増幅サイクルに、起動力が働くと、回転始動し、操作竿の、推力を解除しなければ、無限に回転運動を続ける、回転構造「永久機関」となる。

15 此の構造は、最初に接続ギヤ16の、半径を決定し、算定方式に従い、増幅構造の主力、入力ギヤ5、増幅ギヤ11の、半径を決定、次に増幅ギヤ11と駆動ギヤ6の、直径比率決定、最後に、固定ギヤ「1Y, 1K,」ギヤと、センターギヤ3の、直径比率を決定する、自由選択部分が、増加するから、Uギヤ多極構造、縮小Uギヤ構造、共に、多種多様の、対応が
20 可能となる、出力優先構造となる。

Uギヤ多極構造が、大規模、大出力の、機関に対応し、縮小Uギヤ構造は、人間が操作し、出力を頻繁に切り替える、小規模機関に適する。

「図29」A, B, C, を説明し、「図21」D, E, F, 参照提示
間仕切り壁56に、一体のUギヤ57は、偏心の儘フレーム30に、自在
25 回転して、センターギヤ3に、噛み合い回転せず、流転して、駆動ギヤに接続連動推進する、回転圧力になる。「図30」半径比率力配分参考図
(A)、センターギヤ3に、固定する操作竿62に、右方向に、推力W10を加えれば、「センターギヤ3の半径(1) : (9) 操作竿長」に設定、偏心の儘回転Uギヤ57に内接する、センターギヤ3が、左回転圧力W9

24

0となり、近内接点で、噛み合連動し、遠内接点で駆動ギヤ6に、接続連動して、左回転W30の、回転圧力となる。

駆動ギヤ6に働く、左回転W30は、共通車軸8Aの、左進行W24と増幅ギヤ11の左回転W6に配分する。

- 5 増幅ギヤ11の、W6回転圧力は、1Yギヤに連動し、固定する突起体60が、圧縮体59 [スプリング、硬質ゴム、シリンダー] を圧縮、蓄積して反発力に変換、増幅ギヤ11は、反発力に反転、左回転を逆転し、右回転左進行し、共通車軸8Bの、共通ギヤ16に回転連動する。

(B)は、1Kギヤに、内接回転連動する、入力ギヤ5は、共通車軸8A
10 に自在回転し、左進行W24に、推されて、右回転左進行し、8Bの共通ギヤ16に、右回転W12を、回転連動するから、8Bの共通ギヤ16は、左回転し、左進行 [回転体の中心を回転軸に左回転進行] する。

Uギヤ57の、左進行流転圧力W30が、減速ギヤ構造の、増幅ギヤ
15 11と、駆動ギヤ6に働き、増幅ギヤ11の左回転W6は、1Yギヤの圧縮反発力に反転し、回転せず、共通車軸8Aを、スプリング圧縮距離だけ流動進行する。

Uギヤ57の円心と、センターギヤ3の、円心には、半径の大小差による偏心差があり、駆動ギヤ6と、Uギヤ57の、遠内接点では、流転進行するから、スプリングの、圧縮距離を、増幅ギヤ11は空転し、共通車軸
20 8Aを、左方向に、推進進行する、僅少の距離が、偏心ギヤ [衛星ギヤ、遊星ギヤ] 採用の、目的で、起動力機能の原点となる。

共通車軸8Aの流転する、僅少の空転距離は、自在回転する入力ギヤ5を、休む事なく、機械的に、回転進行する。 [図29] A, B, C, 参照
25 右回転し、左進行する、入力ギヤ5は、共通車軸8Bの、共通ギヤ16を左回転して、増幅ギヤ11に回転連動し、右回転圧力W12になる。

増幅ギヤ11は、駆動ギヤ6と、一体連結する、減速ギヤだから、駆動ギヤ6が右回転し、Uギヤ57に回転接続、接続接点が、回転力点となり、増幅ギヤ11の右回転力 [W12×5=W60] を力点に回転力となる。
駆動ギヤ6の、W60は、Uギヤ57の、左、流転圧力W30と、押し合

う回転力点を、支えに、入力ギヤ5の右回転圧力W12で、増幅ギヤ11は、共通車軸8Aと、共に右回転、左進行、推進力を[W60+W12=W72]に増大するから、入力ギヤ5は、回転力をW36に増大する、増幅過程を反復繰返す、増幅サイクル機能となる。

5 回転出力増幅過程は、次の様な表になる。[半径比率5:1を採用]

力配分初期	操作竿推力	センターギヤ圧力	Uギヤ圧力	車軸推進力
	W. 10	W. 90	W. 30	W. 24
	—天秤の原理—		—滑車の原理—	

	車軸推進力	入力ギヤ回転力	増幅率	増幅力	Uギヤ圧力	操作推力
10	W. 24	÷2=	×5	+1	W. 30	W. 10
	W. 24	W. 12	W. 60	W. 72	W. 30	W. 10
	W. 72	W. 36	W. 180	W. 216	W. 90	W. 30
	W. 216	W. 108	W. 540	W. 648	W. 270	W. 90
	W. 648	W. 324	W. 1620	W. 1944	W. 810	W. 270

15 表が、示す様に、増幅サイクル過程[Uギヤ回転圧力W. 30—共通車軸、推進力W. 24—入力ギヤ回転力W. 12—増幅率W. 60—増幅出力W. 72]増幅構造で増大の、回転推進力を、W. 24を基礎推力にして、増幅部分W48の、余力を取出し、運動エネルギーとして提供、消耗しても、回転は維持され、エネルギーも継続して提供可能となる。

20 出力増大が必要となれば、操作竿の推力を、増強すば、容易に解決になる回転構造で、操作竿推力増強が、其儘出力増大の構造となる。

回転操作指示機構 [回転カムエヤー配分回転車構造]

人間が直接関与し、操作する、小規模、小出力の無限動力機関 [各種自動車、作業車、小型航空機、及びボート等] 簡単操作で、俊敏、迅速な反応を必要とする機能と、高出力、長期継続回転に対応機能が、要求される、多用多目的に対応する、操作指示機構として、回転カムエヤー配分、回転車操作指示機構を、考案し採用する。

指示機構の伝導シャフトと、操作竿を、オームギヤで連携すれば、回転操

作指示機構の、始動、停止、左右回転、緩急、強弱、等の機能が、回転体
[永久機関] に働き、回転始動、停止、前進、後進、一時停止、長期継続
[永久運動] 等を、強弱緩急自在に操作する、指示機構となる。

5 [図面の簡単な説明]

[図31] 構造略図、回転カムエヤー配分、回転車操作指示機構を説明。

回転車操作指示機構 [指示機構と略称]、本体フレーム81 [フレーム
81と呼称] を、回転車ルーム103と、エヤー配分ルーム87に分割、
圧力エヤーパイプ90から、エヤー供給口88を通り、エヤー配分ルーム
1087に、圧力エヤーが供給される。

エヤー配分ルーム87に、充満する圧力エヤーは、回転カムバルブ92
に、一体固定する、操作レバー85が、左右に振り分け、左に倒すと右送
風口94が開き、右に倒すと、左送風口93が開く、[図11]、N-N
断面では、操作レバー85が、左に倒れ、右送風口94が開くと、吸入排
15 気口開閉ベン84は、通常はスプリングで、閉鎖しているが、圧力エヤー
の供給で、開閉ベン84は開き、右排気口は閉じる。

圧力エヤーは、回転車ルーム103を、吹き抜け、回転車82を右回転し、
開いている、排気口より、外部に排出され、操作レバー85を、右に倒す
と、左右全く同一構造だから、左供給口より入る、圧力エヤーは、回転車
20 82を左回転し、右排気口え吹き抜ける、回転車構造になる。

回転車82は、一体となる、回転シャフト83の、先端部分に固定する、
オーム△ギヤ28と、操作竿62の、先端中央部に固定する、オーム
▽ギヤ78が、接続回転連動して、万力構造となり、回転車82の、回転
に伴い、操作竿63は、左右に回転進行する、機能が働き、センターギヤ
25 3を、左右に僅少作動回転圧力となり、回転始動する入力機能となる。

回転車82は回転して、操作竿62を、左右に推進する、回転圧力となる
から、センターギヤ3に、回転連動する、駆動ギヤ6に、回転圧力となり、
増幅サイクルの、起動力となって、回転体 [永久機関] を始動し操作する
回転カムエヤー配分回転車操作支持機構。

回転カムエヤー配分シリンダー操作指示機構

人間が、直接運転操作し、頻繁に切り替える、貨客自動車、作業車、小型航空機等、俊敏な対応が要求される、小出力の無限動力〔永久機関〕操作指示機構を、考案採用し、実施例として、図面と共に説明する。

5

図面の簡単な説明

〔図6〕、エヤー配分回転カムシリンダー構造分解図

(図4A)、(図4A-1)、(図4B-3)、

〔図7〕、エヤー配分回転カムシリンダー構造分解図

10 (図4A-2)、(図4B-1)、(図4B-2)

(図4A)は、全体の正面図で、圧力エヤーパイプ38で、供給口37より、エヤー配分室108に、送風する、圧力エヤーは、バルブ操作レバー43が、正常な位置にある時は、回転カムバルブ111は、送風口40、41、排気口114、115は、送風口40、41、排気口114、115、を全て閉じている。

バルブ操作レバー43を右に回すと、カムバルブ117が、右に傾斜するから、配分エヤー右送風口40は開き、配分エヤー右送風パイプ46を通り、シリンダー右吸気口112より、右心房45に供給する。

20 充満した、圧力エヤーは、右心房45のエヤー圧力0あげるから、シリンダーヘッド33が押されて、左心房44の、残留エヤーを、開いた排気口36がら左排気パイプ106を通り、排気口115から、再び配分108に入り、排気口42から排出される。

25 左に押されたシリンダーヘッド33は、一体となるシャフト29も左推進し、センターギヤに、一体となり固定する操作竿62を、左に推進加圧すると、センターギヤ3が、右回転移動して入力となり、回転体は、右回転始動する。

バルブ操作レバー43を左に振ると、カムバルブ111が左傾斜して、配分エヤーを左心房44に供給して、シリンダーヘッド33を、右に推進し、操作竿62を右に加圧して、センターギヤ3を、右回転移動して、入力す

28

るから、回転体は左回転始動する。

操作レバー43を、垂直に立てると、エヤー配分バルブ室の、吸入、排気口を全て閉じるから、シリンダーヘッド33が停止し、連結する操作竿62も、回転体も停止する、又、操作レバー43は、左右に、強弱、緩急、自在の操作が可能だから、シリンダーヘッド33を、左端、右端、真中、中間と、停止始動を操作し、緩急一定回転を、継続保持する。

シリンダー操作指示機能は、左右全く同一構造だから、左を前進右を後進にすれば、操作レバーを、振るだけで、前進、後進の、切換え操作指示機能となる。

10 無限動力回転体〔永久機関〕も、左右全く同一機能構造だから、シリンダー操作指示機構伝導シャフトと、回転体操作竿62を 回転ピン28で、連結連動し、シリンダーヘッドの往復運動が、操作竿62を左右作動する推力が、回転操作指示機能となり、回転始動、停止、前進、後進、継続回転〔永久運動〕等を、緩急自在に回転操作する、指示機構となる。

15 操作指示機構には、圧力エヤーの供給を、必要とするから、無限動力の余剰エネルギーを使用する、コンプレッサーと、圧力タンクを、付帯設備とし、圧力エヤーを供給する。

コンプレッサーに、圧力調整機能を装着し、高圧力低圧力エヤーを、供給すれば、回転操作指示機構の、機能能力は向上し、無限動力回転体〔永久

20 機関〕の、出力機能能力を、依り一層高める構造となる。

回転カムエヤー配分回転車指示構造は、形態制限の伴う、巨大な高出力を、長期継続して必要とする、発電、船舶、宇宙船、等の、無限動力〔永久機関〕回転操作指示構造に適する。

回転カムエヤー配分シリンダー構造は、人間が直接操作して、俊敏、迅速に対応する、小規模小出力の、各種自動車、作業車、小型航空機、ボート等の無限動力〔永久機関〕に適する。

この二つの回転操作指示機構は、固定指示構造、手動指示構造も加えて、無限動力形態規模の大小、出力規模の、大小を際限なく、拡張、拡大して、無限の運動エネルギーを提供する無限動力〔永久機関〕となる。

産業上の利用可能性

永久運動や、永久機関は、人類永年の夢であり、実現に努力したが、全て徒勞に終わり、現在では実現は愚か、可能性すら否定されている。

過去に、蒸気機関の、発明があり、内燃機関の、発明があり、電気の発見
5 があり、原子力の発見に繋がる。

人類は、此等の発明、発見を、ステップに、社会構造を変え、社会整備をしつつ、一時代を画し、進展して現代社会を建設した。

然し乍ら、現在、エネルギーを中心課題にして、大きな転機を、余儀なく
10 されていて、此等の発明、発見の功罪は、人類の選択で、左右された結果
に、基づくものと、言わざるをえない。

当、発明が、動力革命となり、社会環境を変え、地球環境を保全し、人類
の社会生活、文化の向上に、より豊かに貢献するであろうと、考える事は、
疑う余地もない。

無限動力「永久機関」の発明が、現代社会の、機能構造改革に、繋ぐのか
15 、生活圏を宇宙迄、拡大する夢が実現するのか、満ち足りて、墮落するの
かは、人類の選択に懸かっている、其の功罪を予見することは、難しい。
此の発明は、只単に、技術の改善や、改良に結びつける物ではなく、人類
が進むべき方向を、模索する、一里塚と考える。

30

請 求 の 範 囲

1、円運動は、本質的な円の機能で、無限運動〔永久運動〕に繋がる。

又、円心から外周円迄、半径により異なる、円周の長さ、一定不変の円

- 5 周率は、円の基本構造であり、此の機能と構造に、増幅機能と、永久機関構造となる、永久運動原理を発見し、無限動力〔永久機関〕を発明した。同心円の、大小二つの固定ギヤ間を、物理的基礎力学を応用して、組合わせた回転ギヤ群を、接続回転連動すれば、自力回転し、増幅サイクル構造となる回転体、無限動力〔永久機関〕の基礎構造。

10

2、増幅サイクル構造となっても、起動力が無ければ、始動はしない。

インターギヤに推力を加えるか、センターギヤに回転圧力か、何れか一方に、回転圧力を加えて、増幅構造の入力ギヤ、駆動ギヤが接続する、大小固定ギヤの接点（力点）間隔を、縮小すると、入力ギヤと、増幅ギヤが、

- 15 相反する、逆方向に回転する、押し合う力が働き、減速ギヤの増幅ギヤが反転進行する、増幅サイクル機能の、起動力となり、無限動力〔永久機関〕は、回転始動し、センターギヤの回転圧力を、解除しなければ、永久に回転する永久運動となり、操作竿の推力による、回転指示が、増幅サイクル機能に起動力となる、永久に自力回転を続ける、永久運動原理。

20

3、フレームに、自在回転する、数個の間仕切り壁は、間隔保持のリング座金、変形座金と共に、数本の通しボルトで、連結固定、全ての回転ギヤと、通しボルトで、構成する、増幅構造回転体〔永久機関〕を、フレームに独立して自在回転する、安定回転保持を目的の、間仕切り壁構造。

25

4、センターギヤに、一体固定する操作竿は、先端部のアームで、回転操作指示機構に連携して、密閉したフレームの中で、自力回転する、回転体〔永久機関〕に、フレーム外から伝達連携する、唯一の回転操作を指示する、機能構造となる。

31

回転始動、停止、左右回転、出力増減、長期継続〔永久回転〕等、を緩急強弱自在に回転体〔永久機関〕を操作指示する、操作竿連携指示機構。

- 5、中央部又は両端の、間仕切り壁に固定し、両側壁で僅少作動する、固定センターギヤの、中心部を貫通して、フレーム外に突出する、動力伝導シャフトが、間仕切り壁と共に、回転する構造にして、シャフトの先端に、動力伝達ギヤを、一体固定して、無限動力〔永久機関〕が生産する、運動エネルギーを、取出し提供する。

- 10 密閉するフレームの中で、自力回転する、無限動力回転体〔永久機関〕がフレーム外に連結する、唯一の構造機能となる、動力伝導構造。

6、同心円の、大小二つの固定ギヤの内、小のギヤ〔センターギヤ〕に、接続回転する駆動ギヤは、増幅ギヤと共通車軸で、連結固定して減速ギヤとなり、増幅ギヤは、インターギヤには、接続回転しない。

- 15 他方、インターギヤに接続回転し、共通車軸に、自在回転する入力ギヤは、増幅ギヤと同一の、共通車軸で機能し、左回転、右回転と、相反する回転方向に回転しつつ、共に同一方向に、同時に回転進行する。

インターギヤとセンターギヤの、直径比率と、減速ギヤとなる、増幅ギヤと駆動ギヤの直径比率を、同一比率〔4.3 : 1当実施例採用〕にすれば、

- 20 入力ギヤと、増幅ギヤの運動量〔回転量〕は、同一になる。

同一運動量の、相反する回転方向の、入力ギヤと、増幅ギヤを、笠形ギヤで、直接回転連動すれば、互いに反対回転しつつ、同一方向に回転進行する、増幅サイクル構造回転体〔永久機関〕となる。

- 25 増幅サイクル機能に、起動力を与えれば、永久運動をする、同一共通車軸で機能する、入力ギヤと、増幅ギヤを、直接回転連動する、同軸回転ギヤ接続笠形ギヤを、特徴とする、増幅構造無限動力〔永久機関〕。

7、インターギヤに接続、回転連動し、共通車軸に、自在回転の入力ギヤと、センターギヤに接続回転する、駆動ギヤは、共通車軸で、連携固定し

3 2

、減速ギヤとなる増幅ギヤが、インターギヤに接続せず、空転する構造は前の請求項6と、同じであるが、Wギヤ接続回転のギヤ構造は、接続連動する、構造が異なり、入力ギヤと、増幅ギヤが、互いに他方の、共通車軸で機能する、他軸ギヤ構造となる。[基本構造と、直径比率は同一]。

- 5 回転体中央の、主力間仕切り壁に、円心で接点となる、2個一組のW接続ギヤを、間仕切り壁の両面に装着、夫々他方のA, B, 共通車軸で、自在回転する共通ギヤを、W接続ギヤで回転連動し、Aの増幅ギヤに、Bの入力ギヤが、接続回転連動して、増幅サイクル構造となり、Bの増幅ギヤにAの入力ギヤが、接続回転連動して、増幅サイクル構造となる。
- 1 0 A, B, 共通車軸夫々に、分離して機能する、他軸ギヤ構造の入力ギヤと、増幅ギヤを、回転連動する、W接続ギヤを、特徴とする増幅構造無限動力[永久機関]。

- 8、インターギヤに接続する入力ギヤと、接続しない増幅ギヤは、他軸構造で、双方互に直接連動するから、共通車軸の周回軌道は遠くなる。

- 1 5 偏心衛星ギヤは、離れた、センターギヤと、駆動ギヤを内接外接し、連動する、自由に設定する二重構造だから、出力計画に従い、増幅ギヤと駆動ギヤの直径比率を最初に決定、比率に従い、偏心衛星ギヤの[内外差]を計算してセンターギヤ半径を割り出し、センターギヤを内接、駆動ギヤを
- 2 0 外接して、接続連動するから、増幅サイクル構造となる。

此の構造は、入力ギヤと増幅ギヤが、夫々他方の共通車軸に、分離して機能する、他軸ギヤ構造となり、偏心衛星ギヤの接続連動で、入力ギヤと増幅ギヤが、直接回転連動するから、ギヤ数を削減して、高出力を出現する、他軸偏心衛星ギヤ接続連動による、無限動力[永久機関]。

2 5

9、既に、特許申請した、5項目の、夫々異なるタイプの、無限動力[永久機関]は、主力回転ギヤの、組合せにより決定される、共通車軸の回転周遊軌道と、回転体中心迄の距離は、5項目の回転接続構造では、限界があり、主力回転ギヤの直径にも、限度があった。

33

遊星インターギヤ（Uギヤ）は、間仕切り壁に一体形成し、フレームに内接空転する、間仕切り壁と共に、一体固定して、偏心の儘自在に流転して、センターギヤと、駆動ギヤを、共に内接連動する。

- （Uギヤ）の内径は、自由な設定が可能だから、両側壁、センターギヤと共に、回転体の中心を貫通する、動力伝導シャフトを実現した。

動力伝導シャフトに、自在回転する、統一共通ギヤを装着して、入力ギヤ、増幅ギヤを、共に並列し回転連動させれば、A, B, 共通車軸で、夫々機能する、入力ギヤと増幅ギヤの全てが、統一共通ギヤで、接続回転連動する構造に成るが、増幅サイクルには成らない。

- 10 入力ギヤは、1Kギヤに接続回転し、共通車軸に自在回転して、統一共通ギヤに回転連動する。

増幅ギヤと、駆動ギヤを、共通車軸が、連結固定して、減速ギヤとなり、1Yギヤに接続回転し、1Yギヤの突起体が、回転圧力を、[圧縮体]に蓄積、回転力を反発力に変え、反転して統一共通ギヤに回転連動する。

- 15 センターギヤの直径を、出力計画に従い、自由に設定、1Kギヤとの直径比率を、減速ギヤの、増幅ギヤと駆動ギヤの、直径比率にすると、センターギヤと駆動ギヤを、（Uギヤ）が接続連動する、増幅サイクル機能となり、自力回転して増幅する、無限動力回転体[永久機関]となる。

此の（Uギヤ）接続回転構造は、中心に貫通する、伝導シャフトを実現し、

- 20 回転体ギヤ構造を、合理化してギヤ数を削減し、多極構造の道を開いた。反面、共通車軸の周回軌道が、円中心より遠く離れ、センターギヤと、駆動ギヤを接続連動する、（Uギヤ）の直径も、拡大するから、操作竿の推力を増大する、必要が生ずるが、（Uギヤ）の推進圧力が、全て回転出力機能となる、遊星ギヤ接続回転構造の、無限動力[永久機関]。

25

10、入力ギヤ、共通車軸、駆動ギヤ、増幅ギヤの一群を、増幅構造の基礎単位[1極と呼称する]として、出力を増大する事も、重要な課題であるが、1極を倍増する事は、出力倍増の有効手段となる。

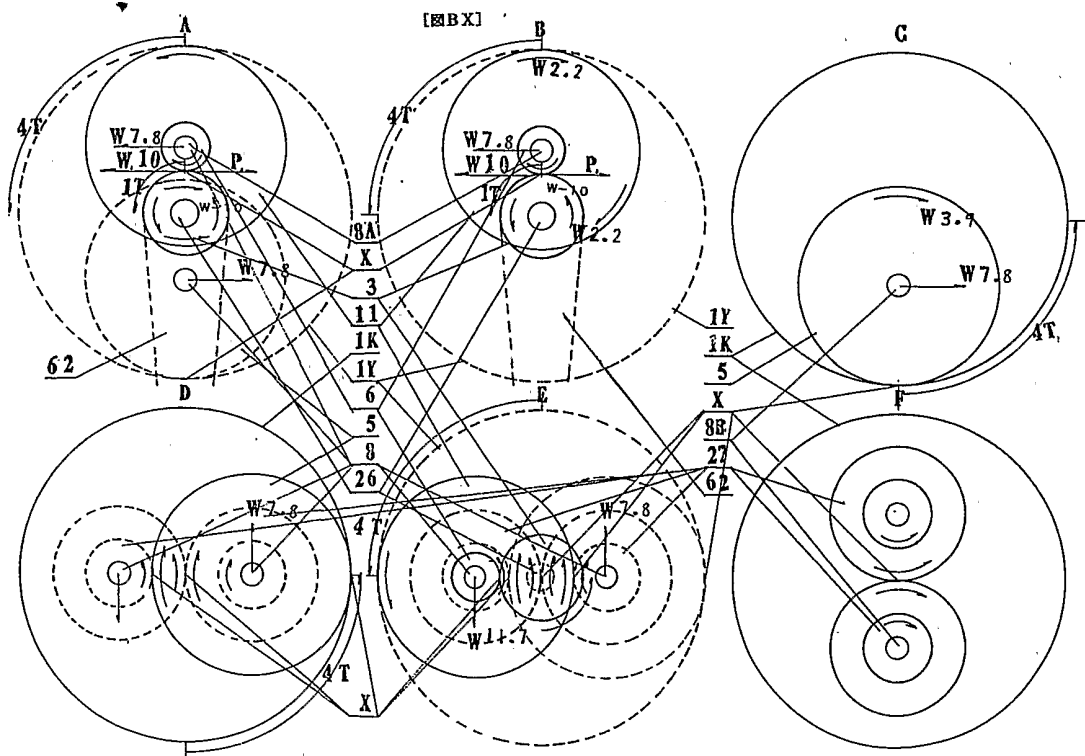
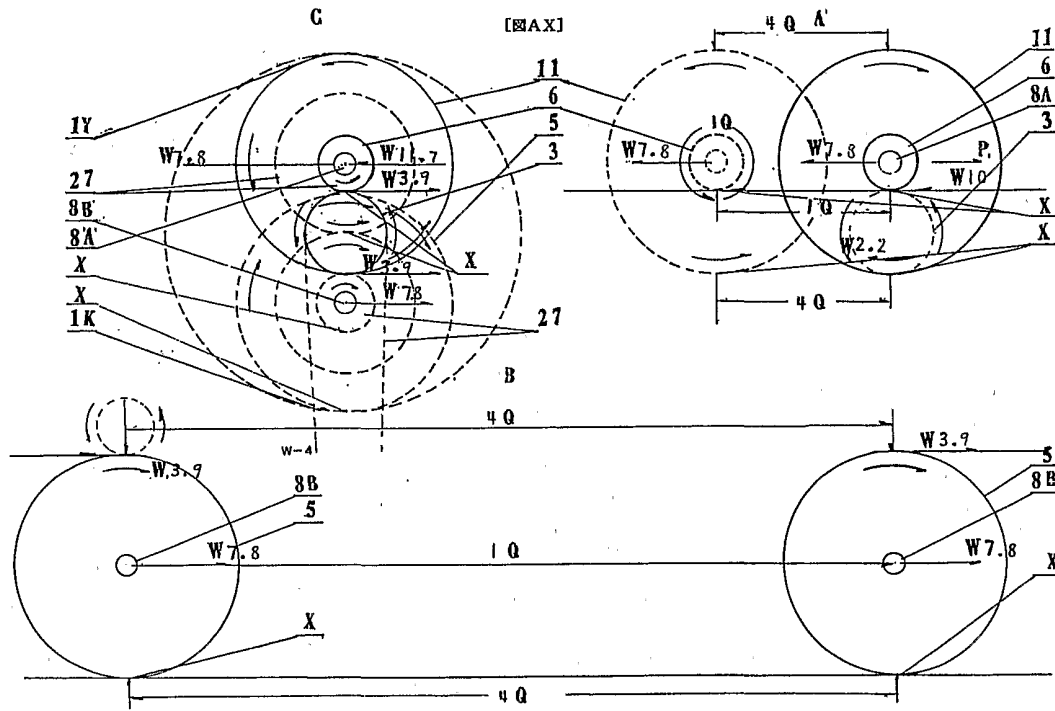
（Uギヤ）の採用は、貫通シャフトを実現し、主力ギヤ[入力ギヤ、増幅

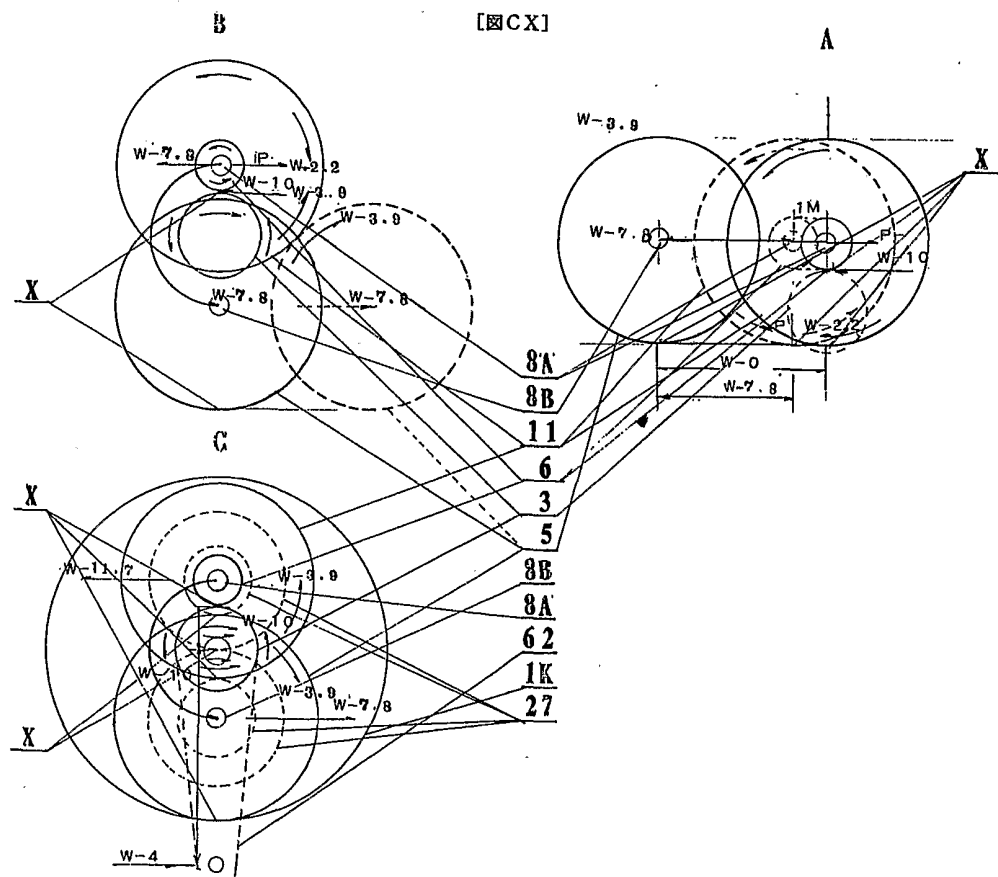
34

ギヤ,] の直径を、縮小増大する事を、可能にした結果、共通車軸の回遊軌道を拡大し、競合する事無く、共通車軸を増やし、マニュアル数を増やし、3 マニュアルー6 極構造、4 マニュアルー8 極構造、6 マニュアルー12 極構造が実現した。

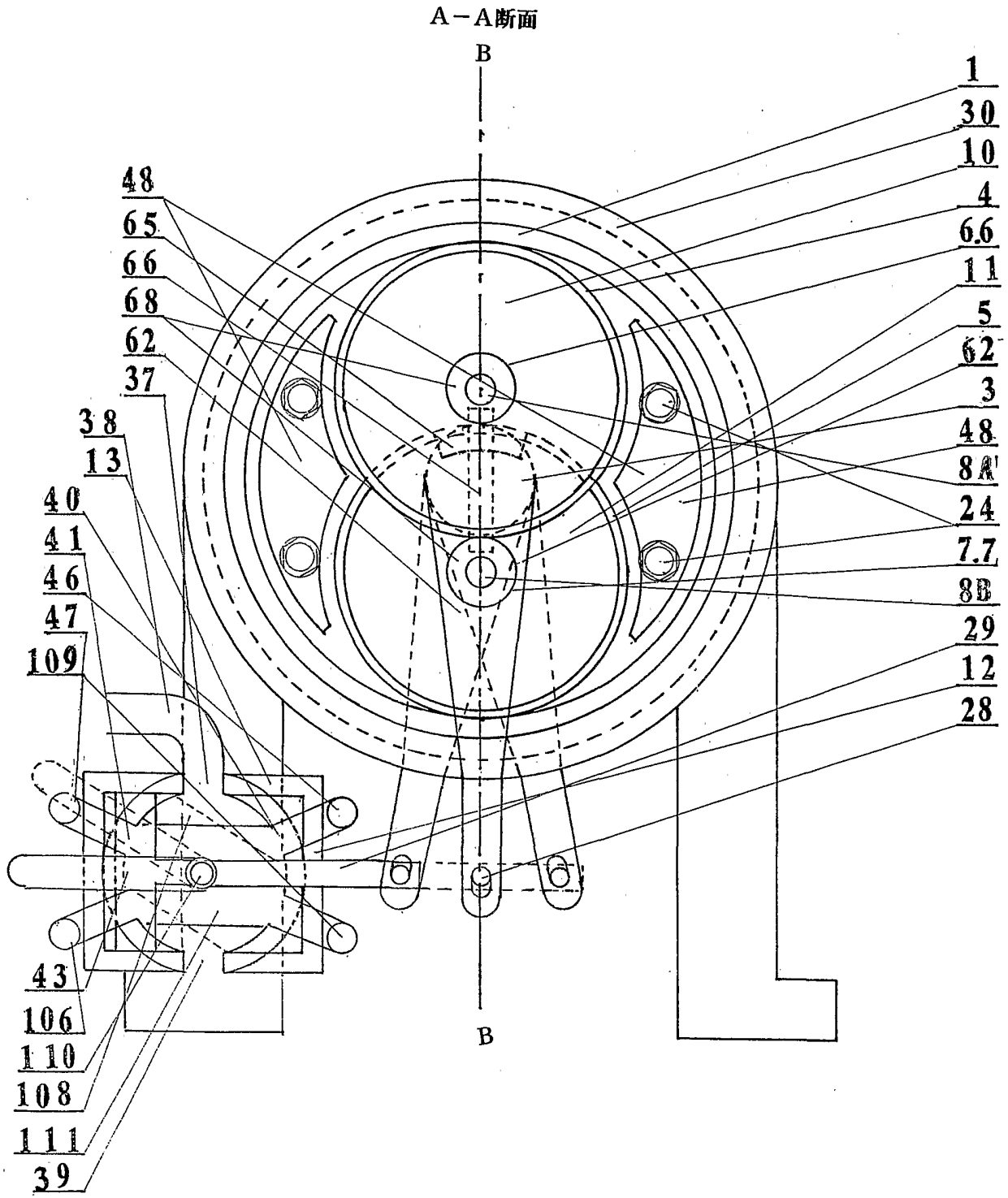
- 5 又、貫通シャフトと、統一共通ギヤの実現は、共通車軸に、入力ギヤと、増幅ギヤを増やすだけで、極数を増やす、手段となるから、1 マニュアルに数極増加すれば、20 極構造、30 曲構造の、強大な出力増大となる、無限動力 [永久機関] を実現する、多極構造方式。
- 10 11、遊星縮小インターギヤ (縮小Uギヤ) 構造は、9、(Uギヤ) 接続回転連動構造、及び、10、多極構造方式、が貫通シャフトと、統一共通ギヤを採用して、多極構造としたのに対し、縮小Uギヤ構造は、1Kギヤに接続回転し、共通車軸に、自在回転する入力ギヤと、共通車軸で連結して、一体固定の、増幅ギヤは、駆動ギヤと減速ギヤになり、1Yギヤに
- 15 接続回転して、同一の、共通車軸で機能し、同一方向に進行する、基本構造は、9、10、の請求項、(Uギヤ) 接続連動構造に変わらない。
然し、縮小Uギヤ接続構造には、貫通シャフトはなく、他方の共通車軸で自在回転する、共通ギヤに、入力ギヤと、増幅ギヤが並列して、接続回転連動するが、増幅サイクル機能には成らない。
- 20 出力計画により、自由に設定した、センターギヤの直径と、1Kギヤの直径比率で、減速ギヤの、増幅ギヤと駆動ギヤの、直径を割り出し決定、センターギヤと駆動ギヤを、縮小Uギヤで、接続連動すれば、増幅サイクル機能となる。
入力ギヤと、増幅ギヤの、接続連動する、共通ギヤは、(Uギヤ) 構造と
- 25 縮小Uギヤ構造では、回転シャフト [車軸] が、異なるから、夫々の共通車軸の、回遊軌道半径は、縮小Uギヤ構造の方が小さくなる。
センターギヤと、駆動ギヤを、接続連動する、縮小Uギヤの方が流動距離は短く、従ってギヤの直径は小さく、逆に接続連動圧力は、大きくなり、回転出力が、増大する、縮小Uギヤ接続構造無限動力 [永久機関]

- 12、センターギヤに一体固定する操作竿は、無限動力回転体〔永久機関〕が、自力回転する回転体を、外部から操作する、唯一の指示構造である。回転カムエヤー配分、回転車操作指示機構と、操作竿の先端中央部で連結する伝導シャフトは、指示機構の回転車ルームに直結し、回転カムエヤー
- 5 配分ルームの、供給圧力エヤーで働く回転車の圧力が、回転始動、継続回転、回転停止、左右回転、強弱、緩急自在の、回転指示機能となる。
- 伝動シャフトに、オーム△ギヤを一体固定し、操作竿のオーム▽ギヤに連動すれば、操作竿を、左右に作動する推力は、センターギヤの回転圧力となり、増幅サイクルの、起動力となり、回転体が始動する。
- 10 附帯装備として、高圧低圧調整の、エヤーコンプレッサーとエヤータンクで、高圧力エヤーを供給すれば、オームギヤ、接続回転構造と相俟って、強力な高出力の、回転カムエヤー配分回転車、操作指示機構。
- 13、回転カムエヤー配分、シリンダー構造、操作指示機構は、前項12
- 15 請求項の、回転車操作指示機能は、回転車の伝動シャフトが、万力構造の、オームギヤを回転して、操作竿に推力となるから、操作反応は遅いが、推力は大きい。
- シリンダー操作指示機能は、伝動シャフトのピストン運動で、操作竿に、直接推力となるから、操作反応は早い、推力は小さい。
- 20 同じ様に、回転カムエヤー配分機能を採用するが、出力構造が異なるから、働く能力も異なる。
- 回転車操作指示機能は、高出力で、操作反応が遅いから、大規模、高出力の多極構造等の、無限動力〔永久機関〕に適する。
- シリンダー操作指示機構は、小規模、低出力だが、操作反応が早く、俊敏
- 25 で頻繁な、切り替え操作が、要求される、小型、小規模、小出力の自動車作業車、小型航空機、ボート等、人間が直接操作する、動力機関に対応する、回転カムエヤー配分、シリンダー構造操作指示機構、無限動力〔永久機関〕



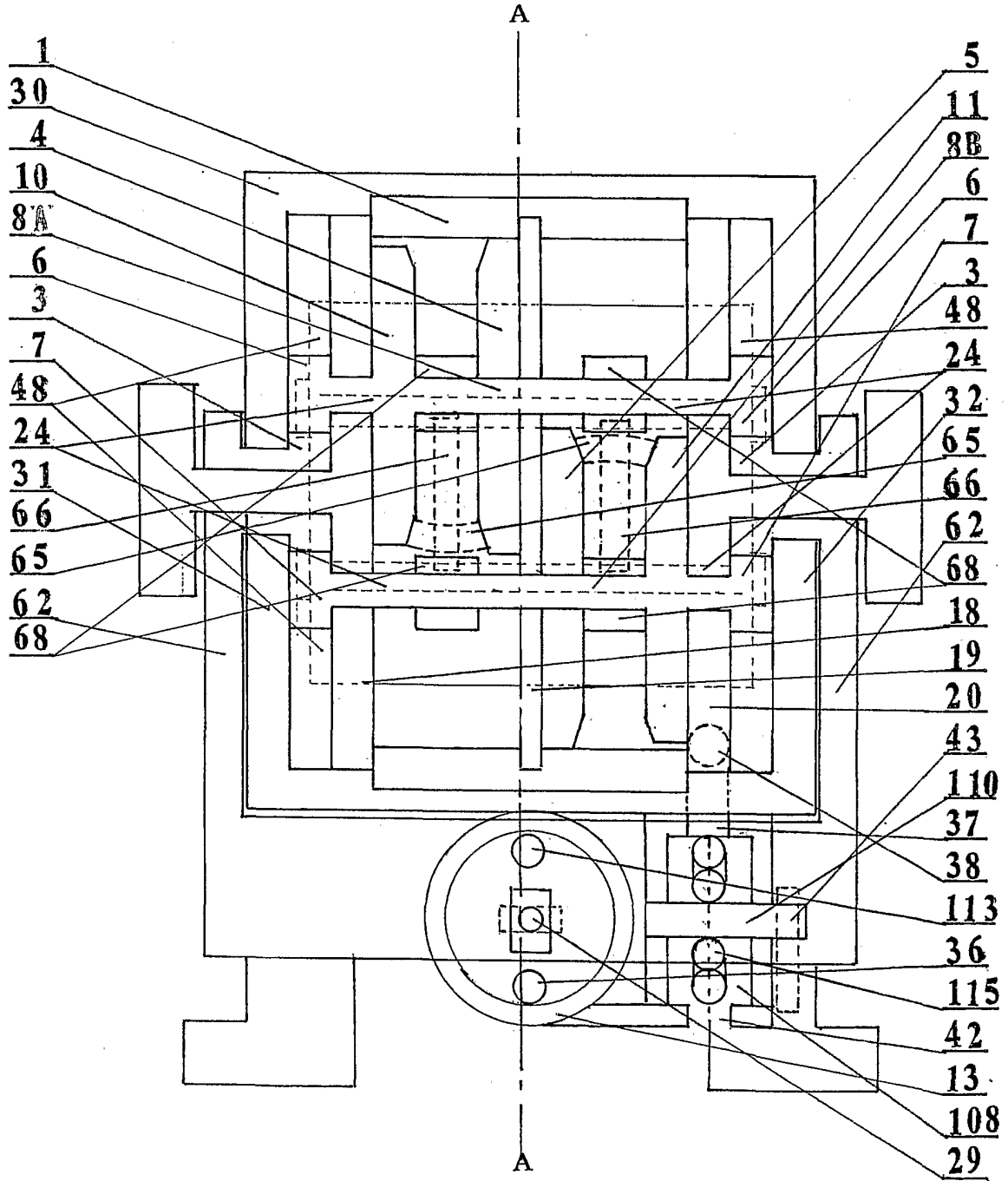


[圖1]



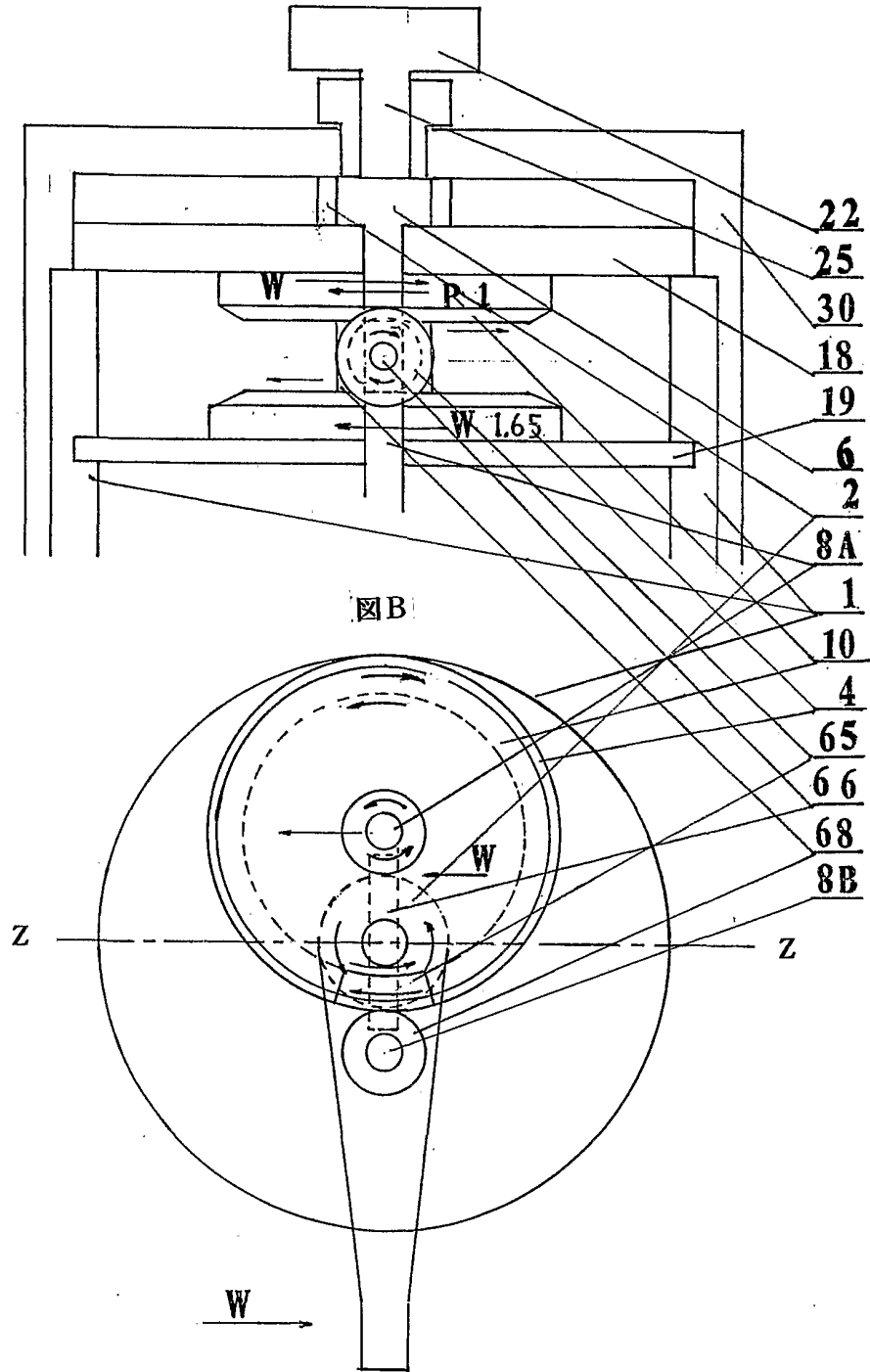
[图2]

B-B断面

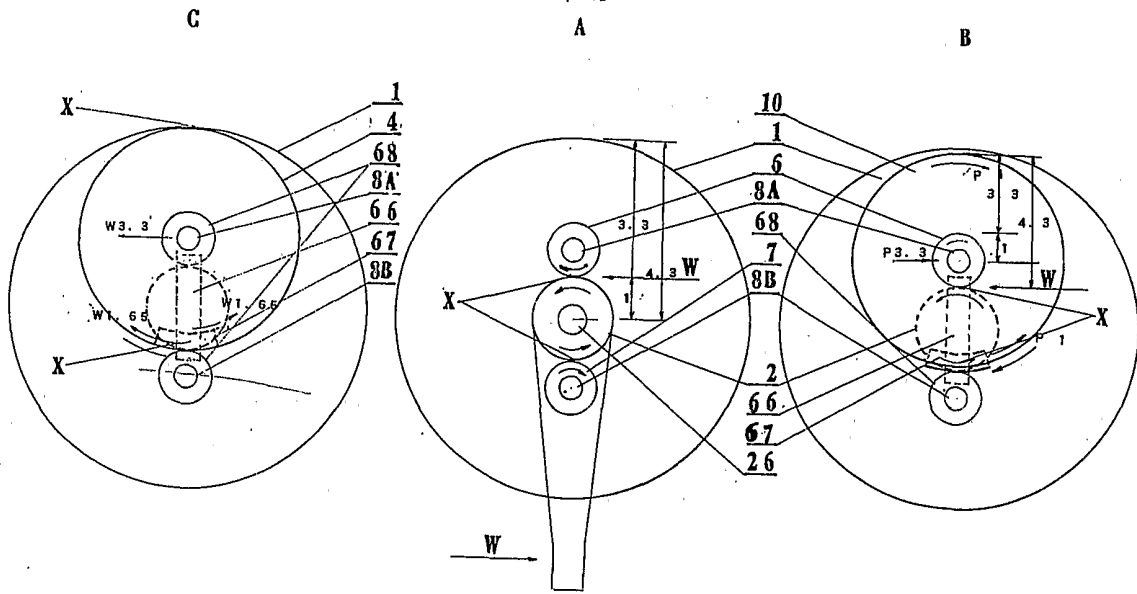


[图3]

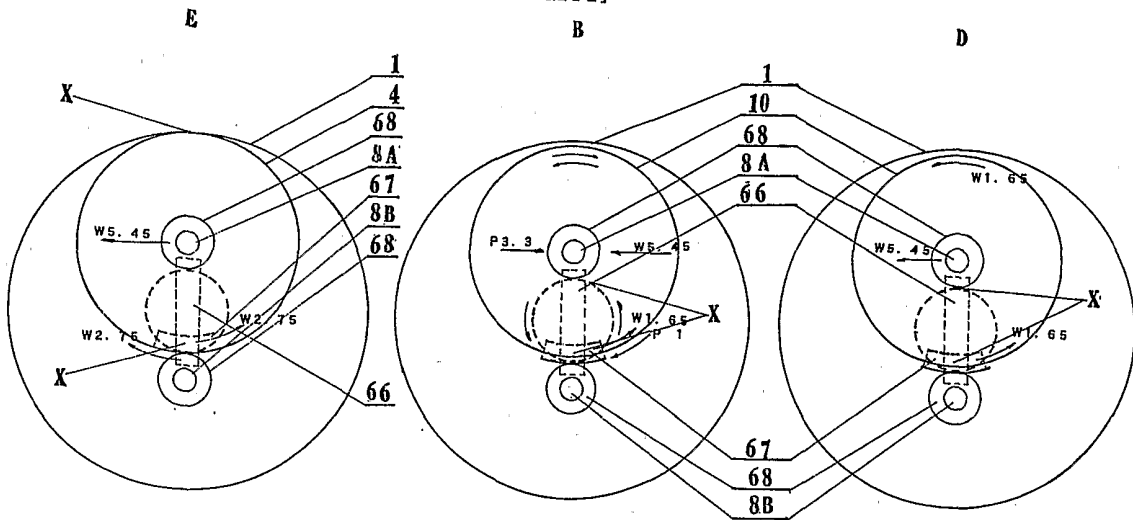
图A.
Z-Z断面图



[図11]

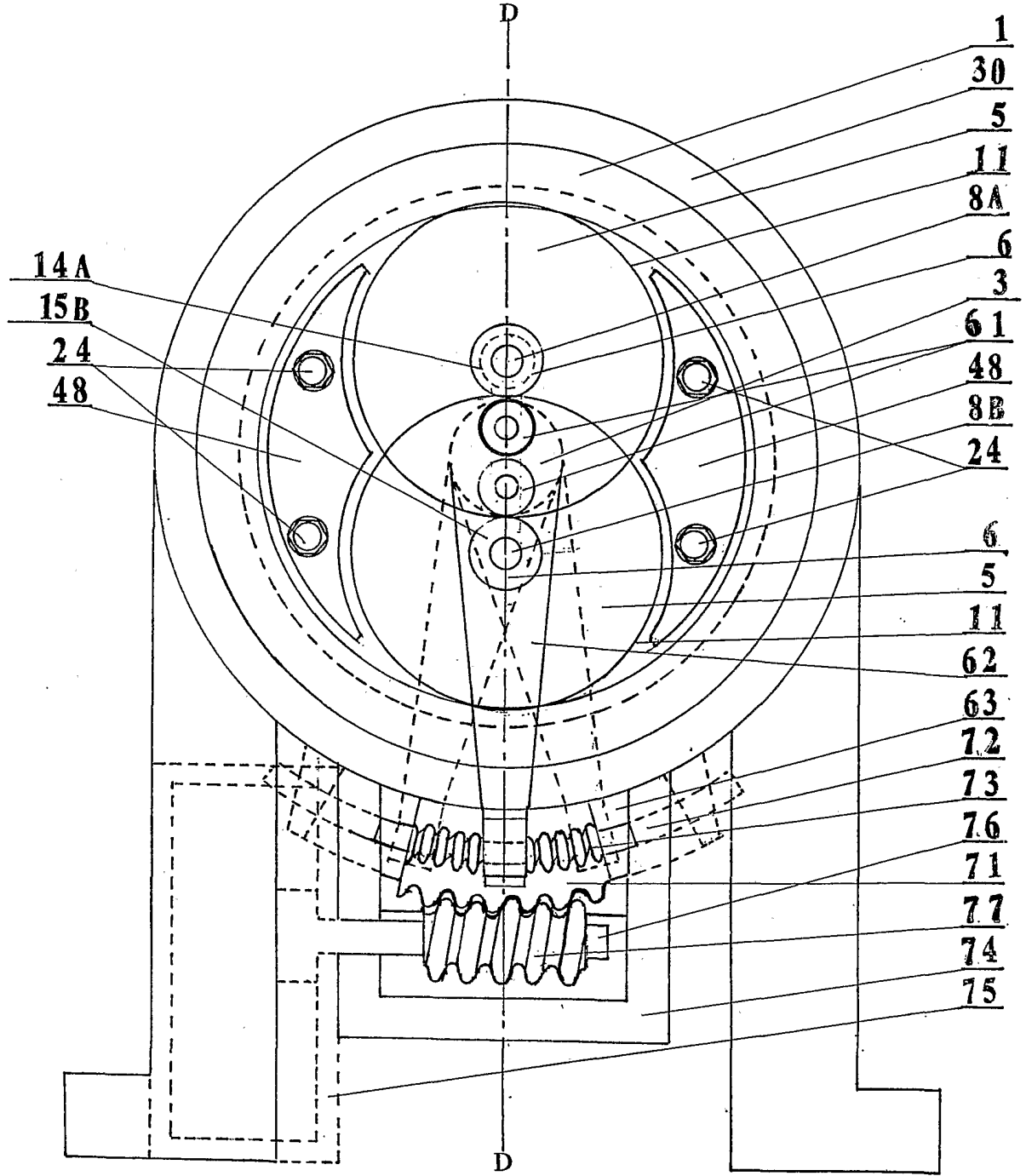


[図12]



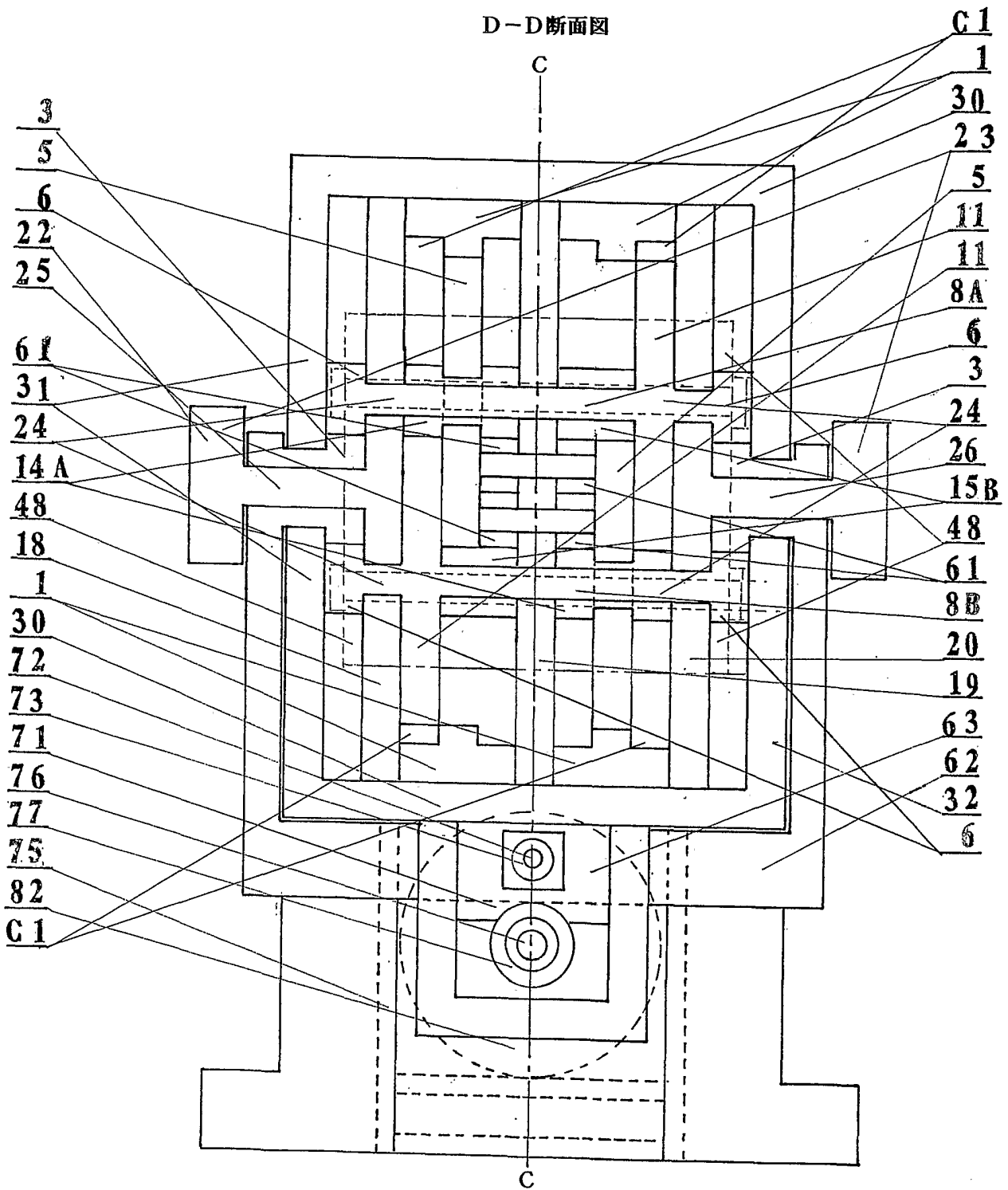
[图4]

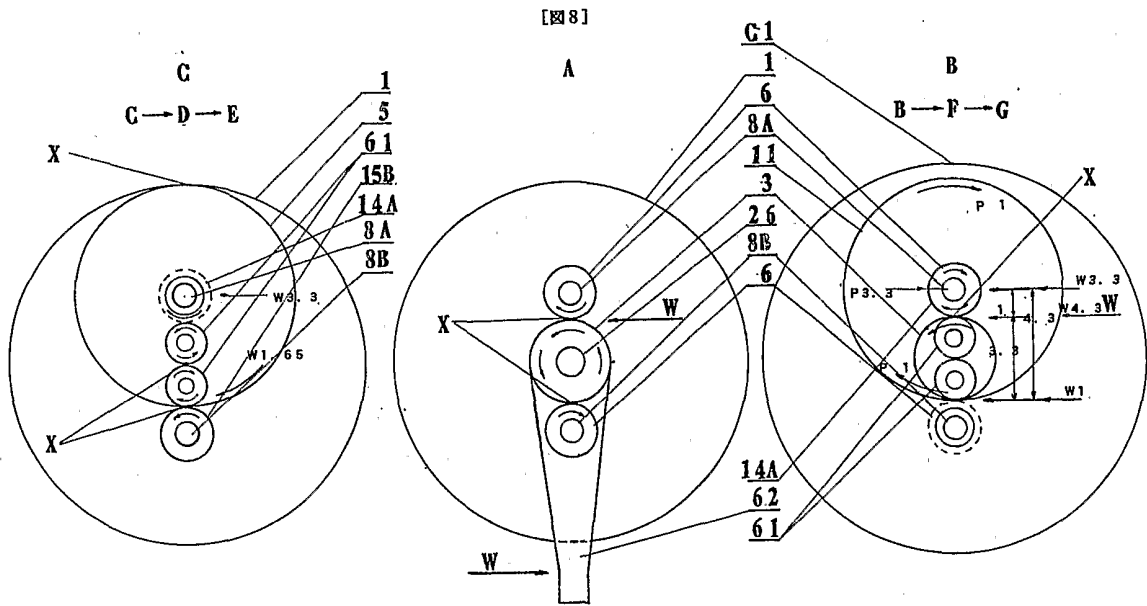
C-C断面



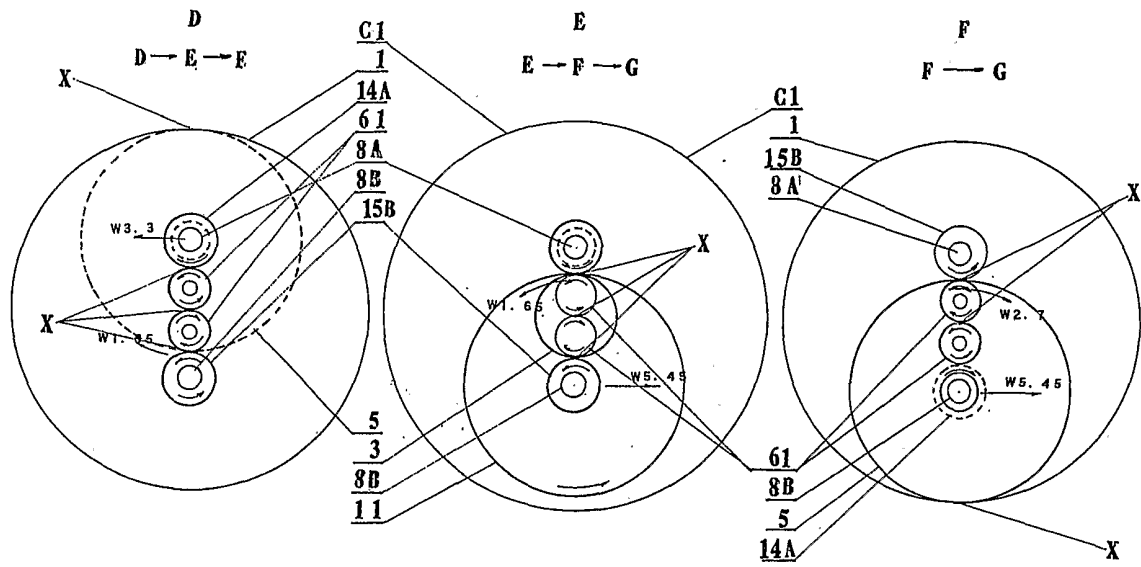
[图5]

D-D断面图

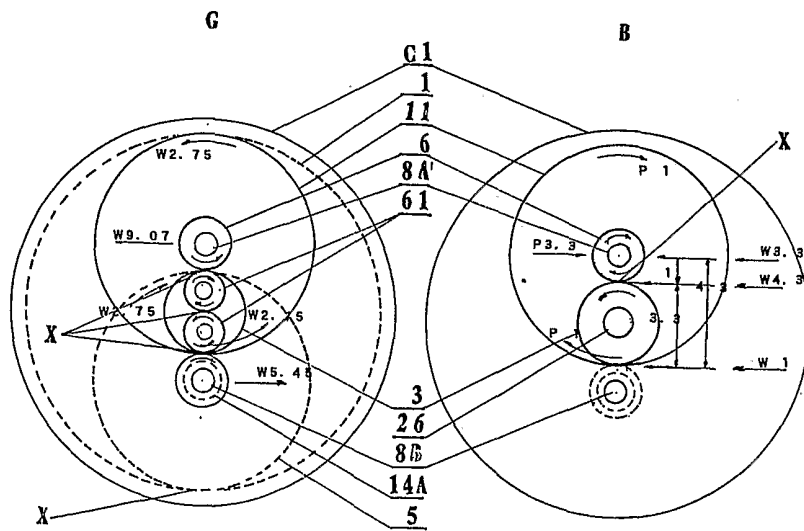




[図9]



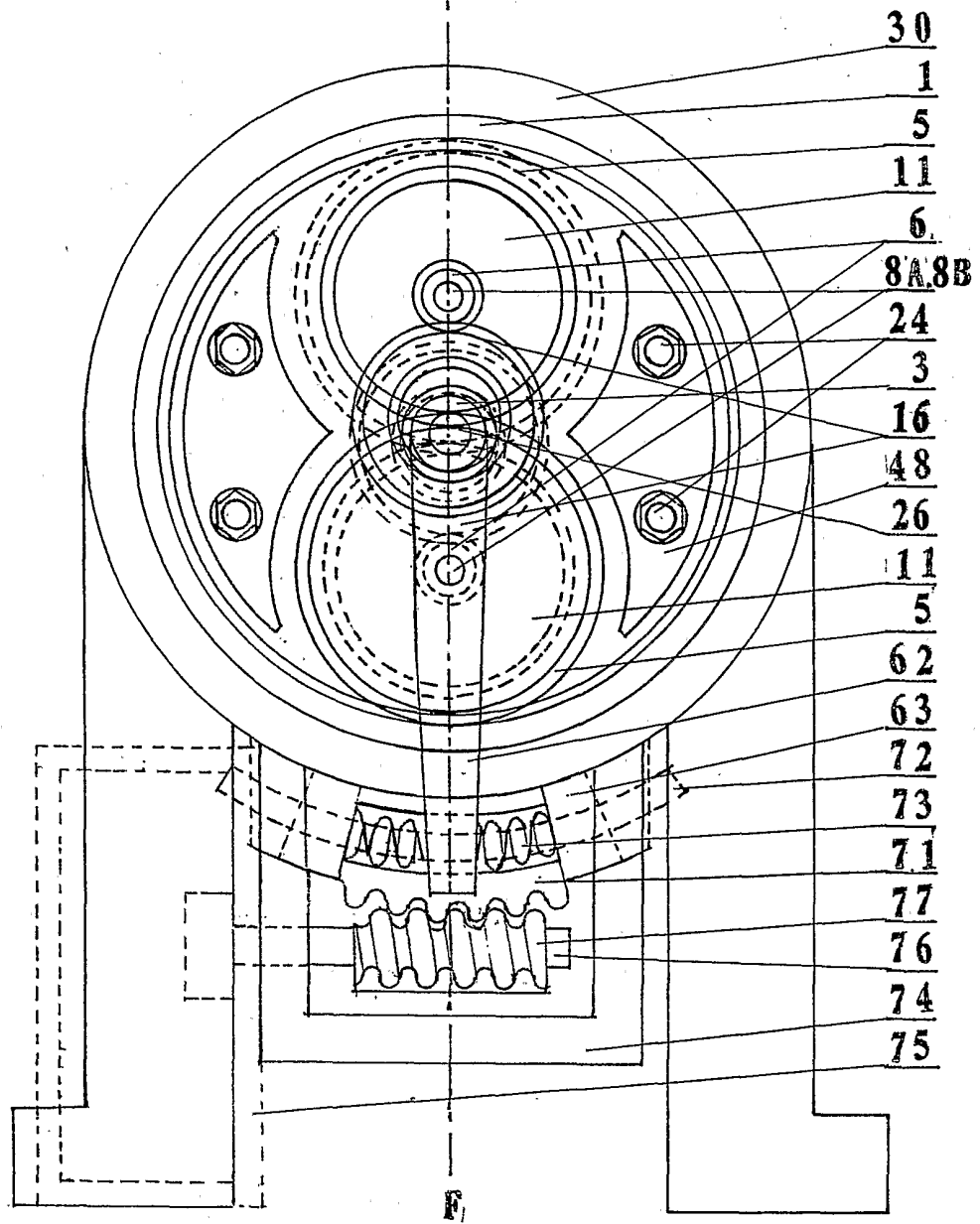
[図10]

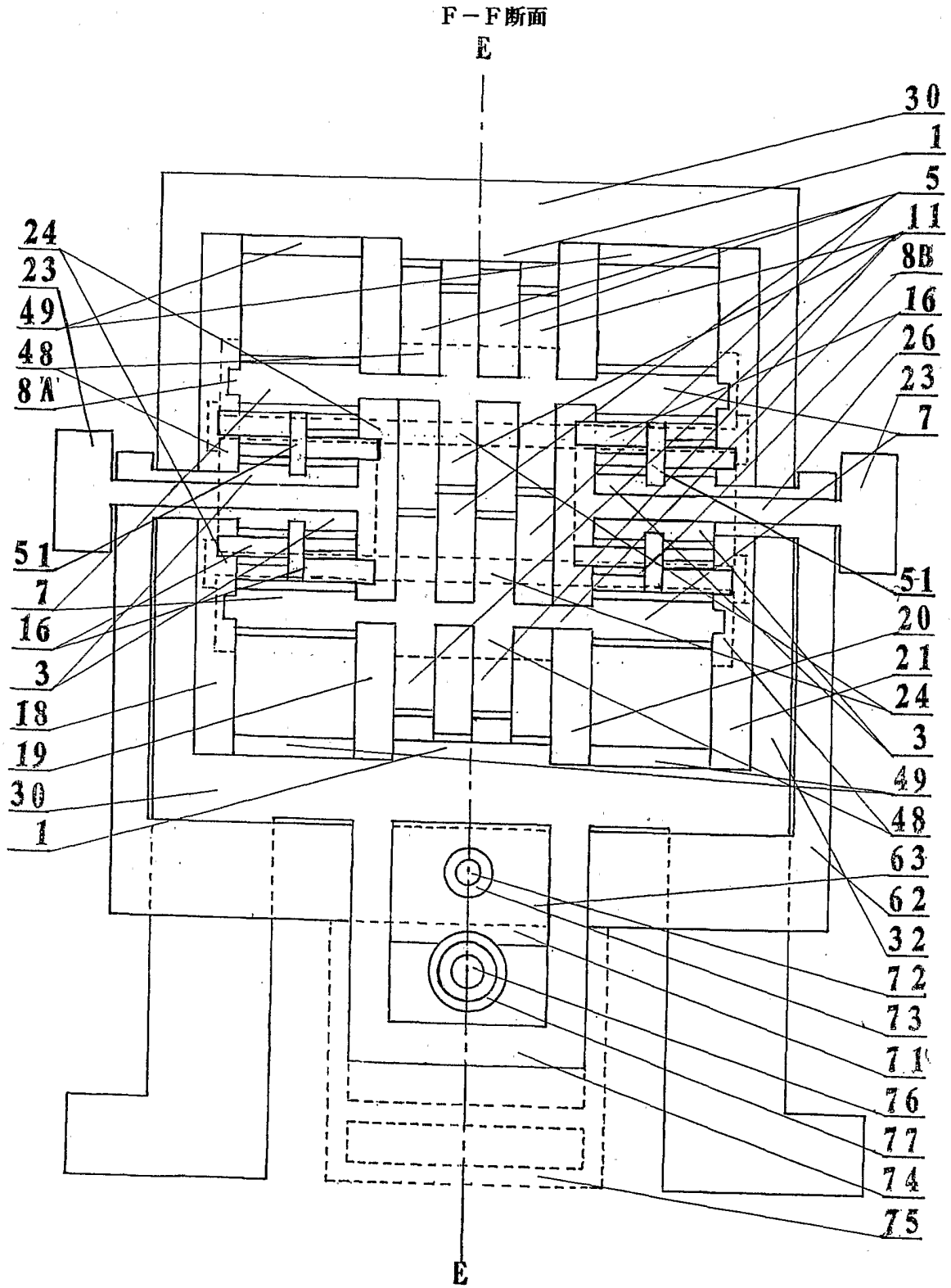


[图13]

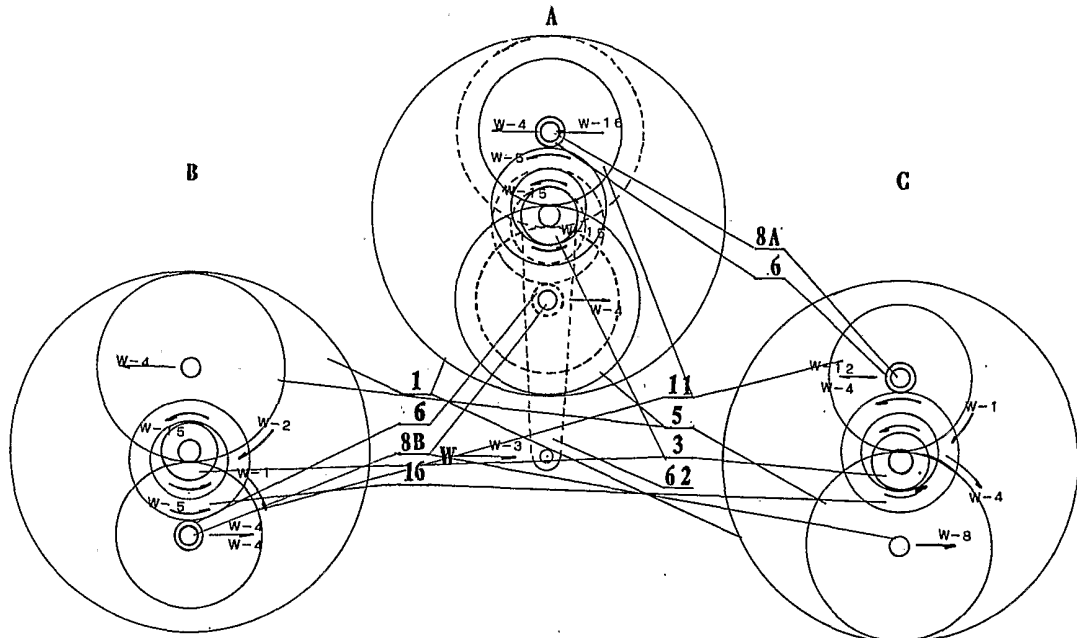
E-E断面

E

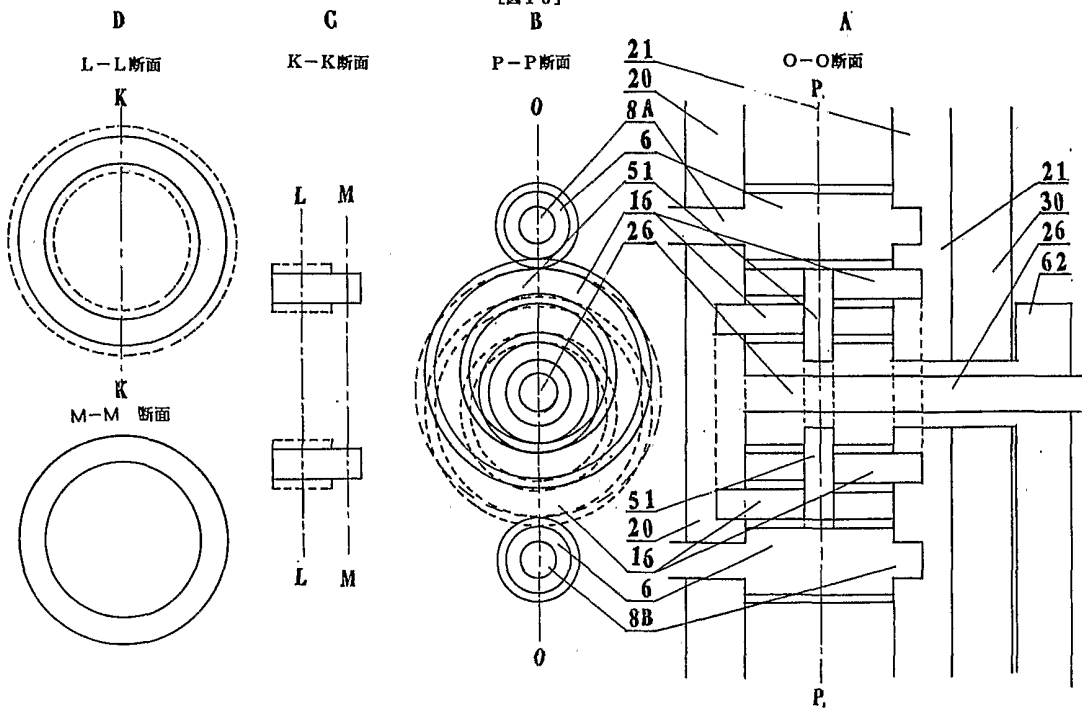




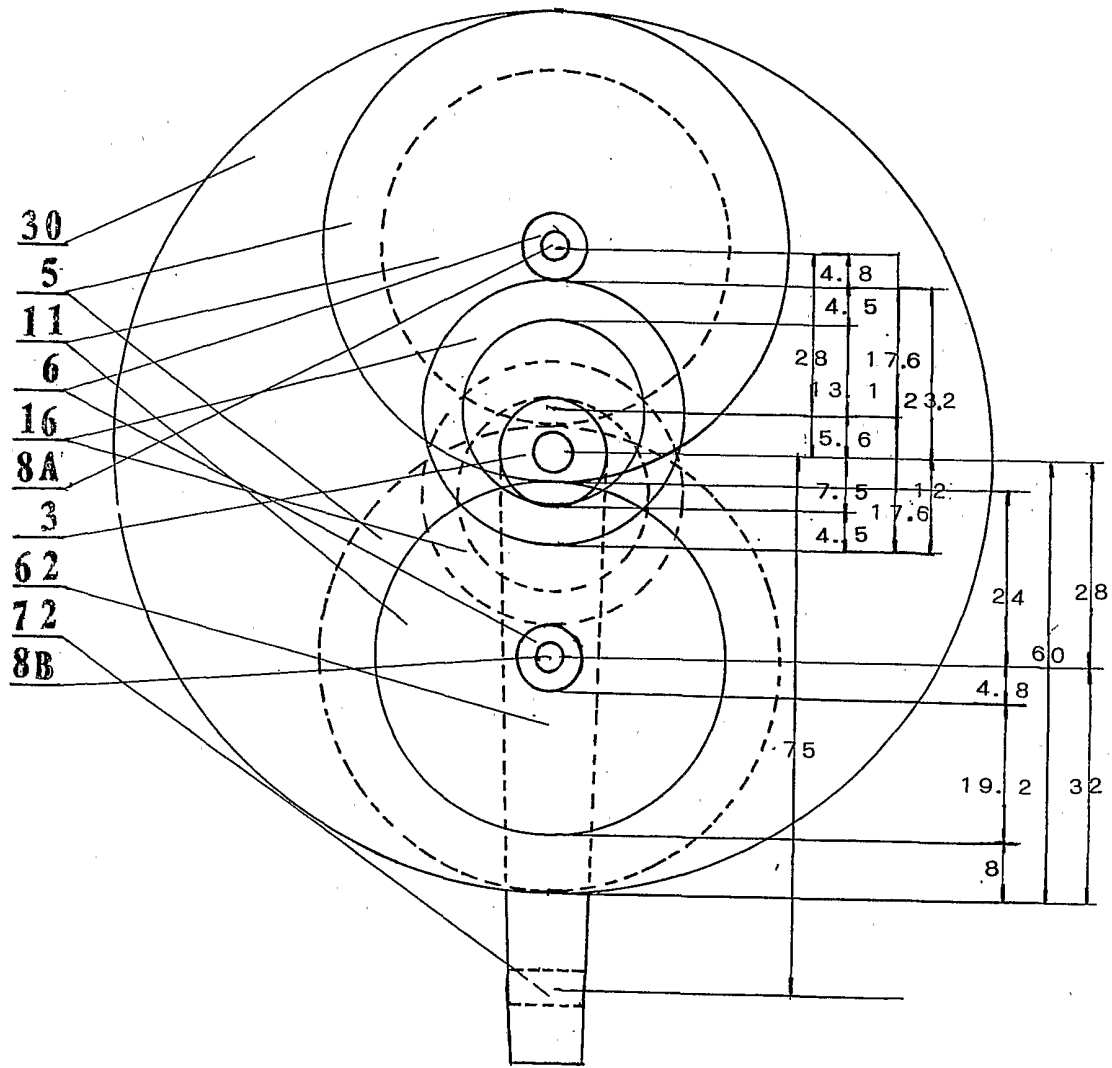
[图15]



[图16]

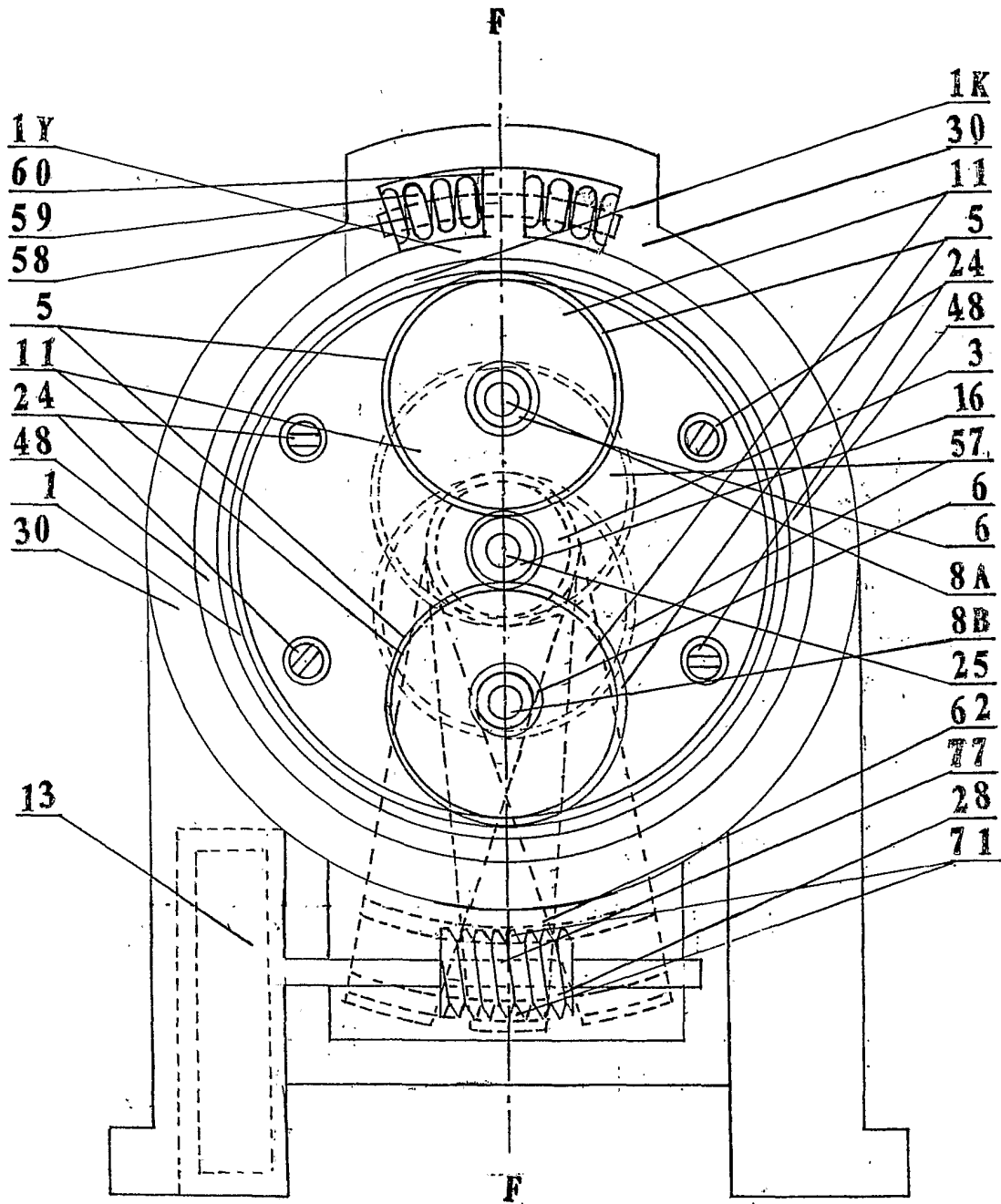


[図17]



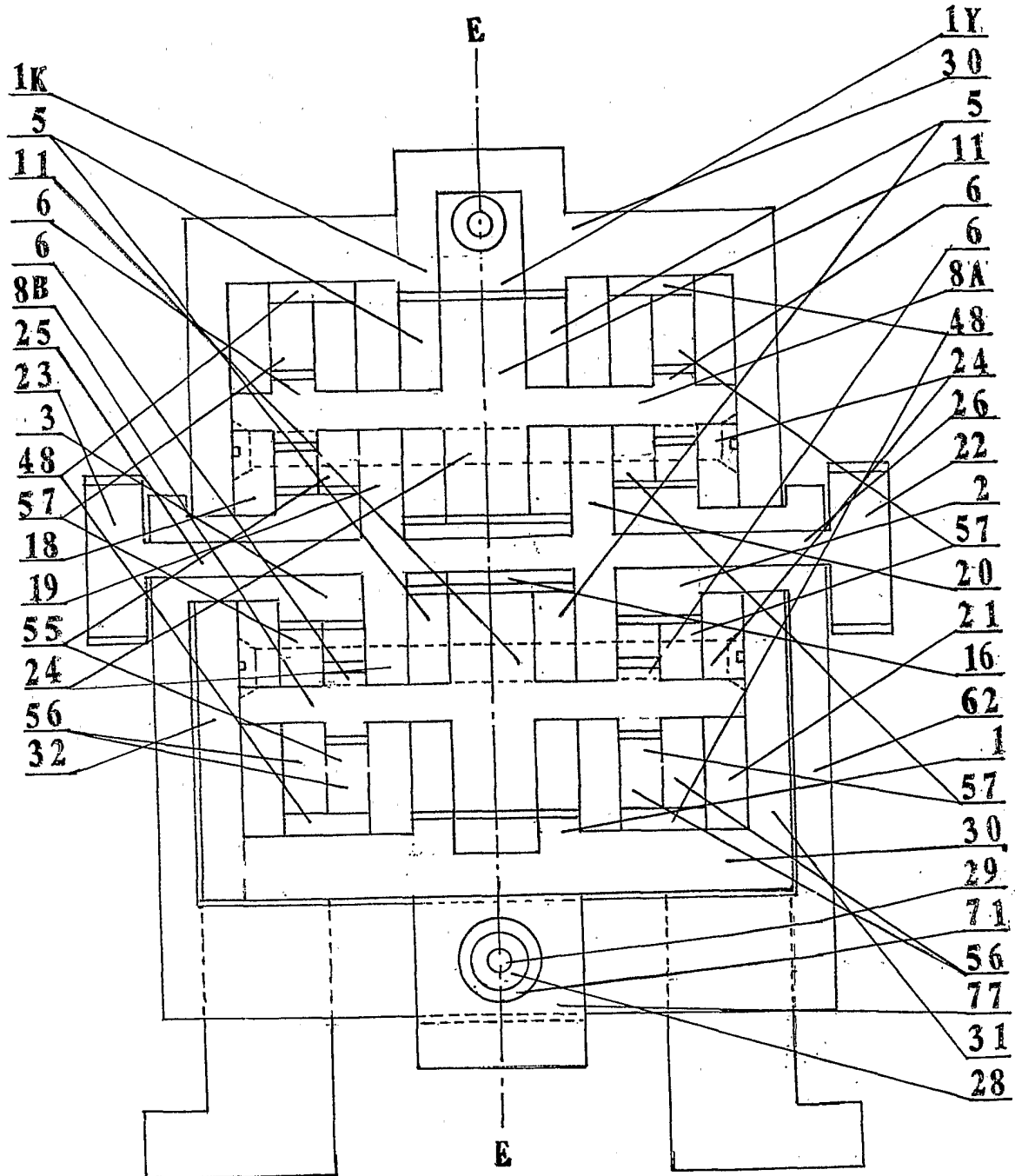
[图18]

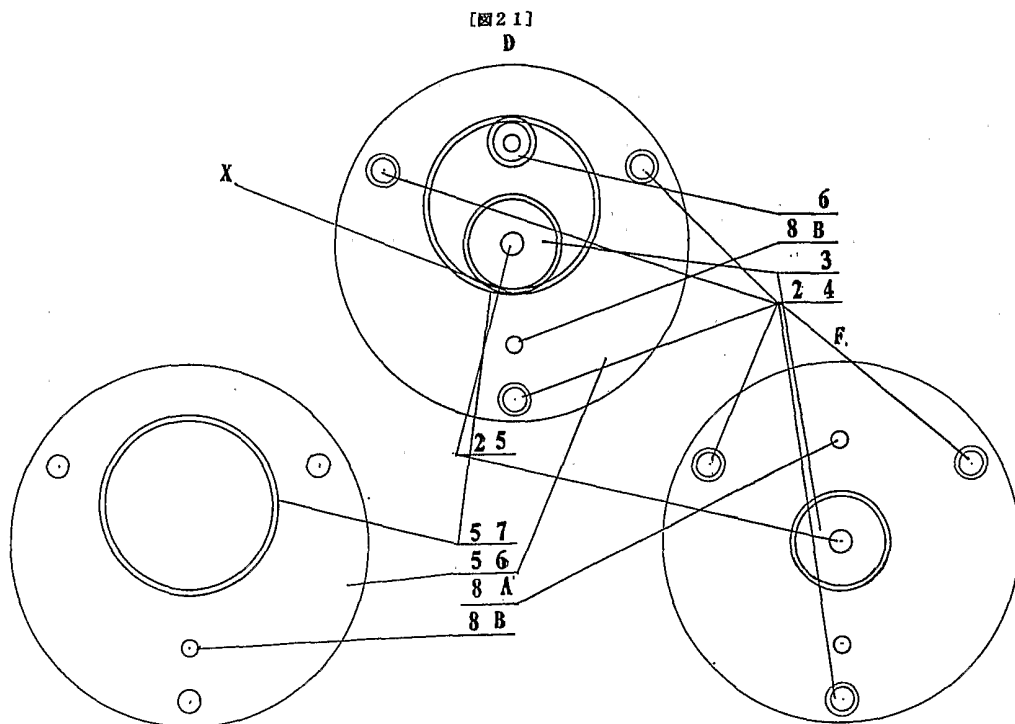
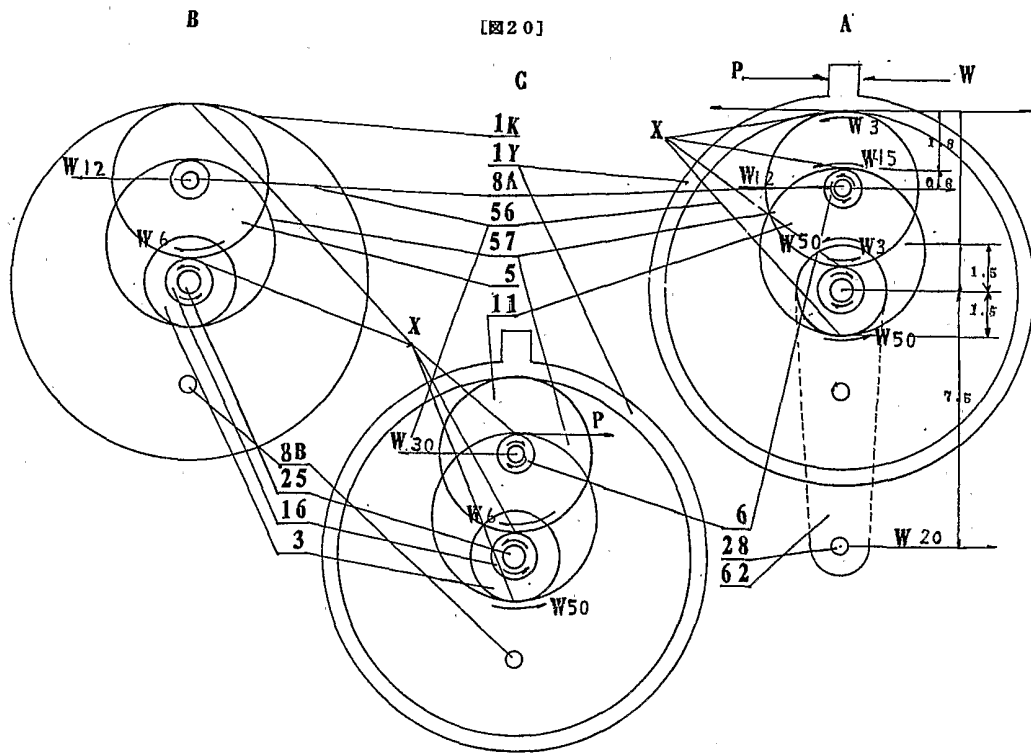
E-E断面



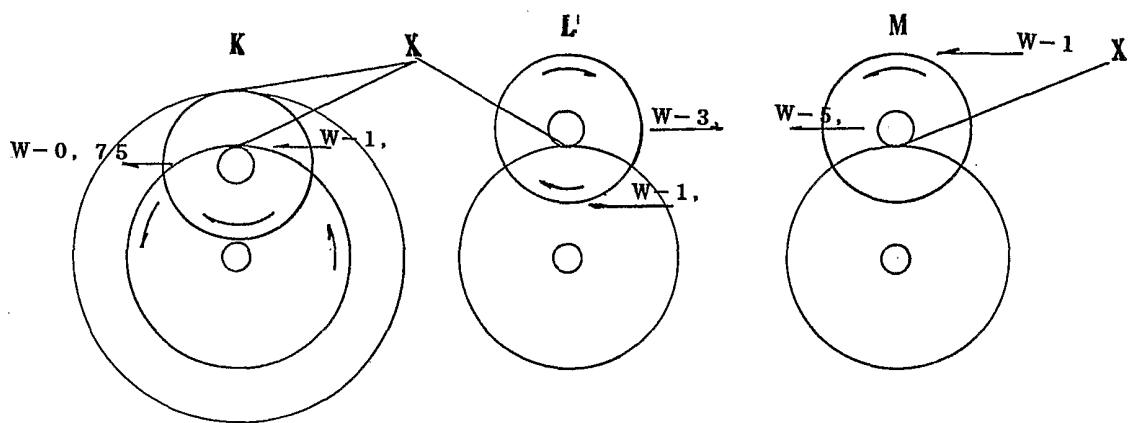
[圖19]

F-F断面

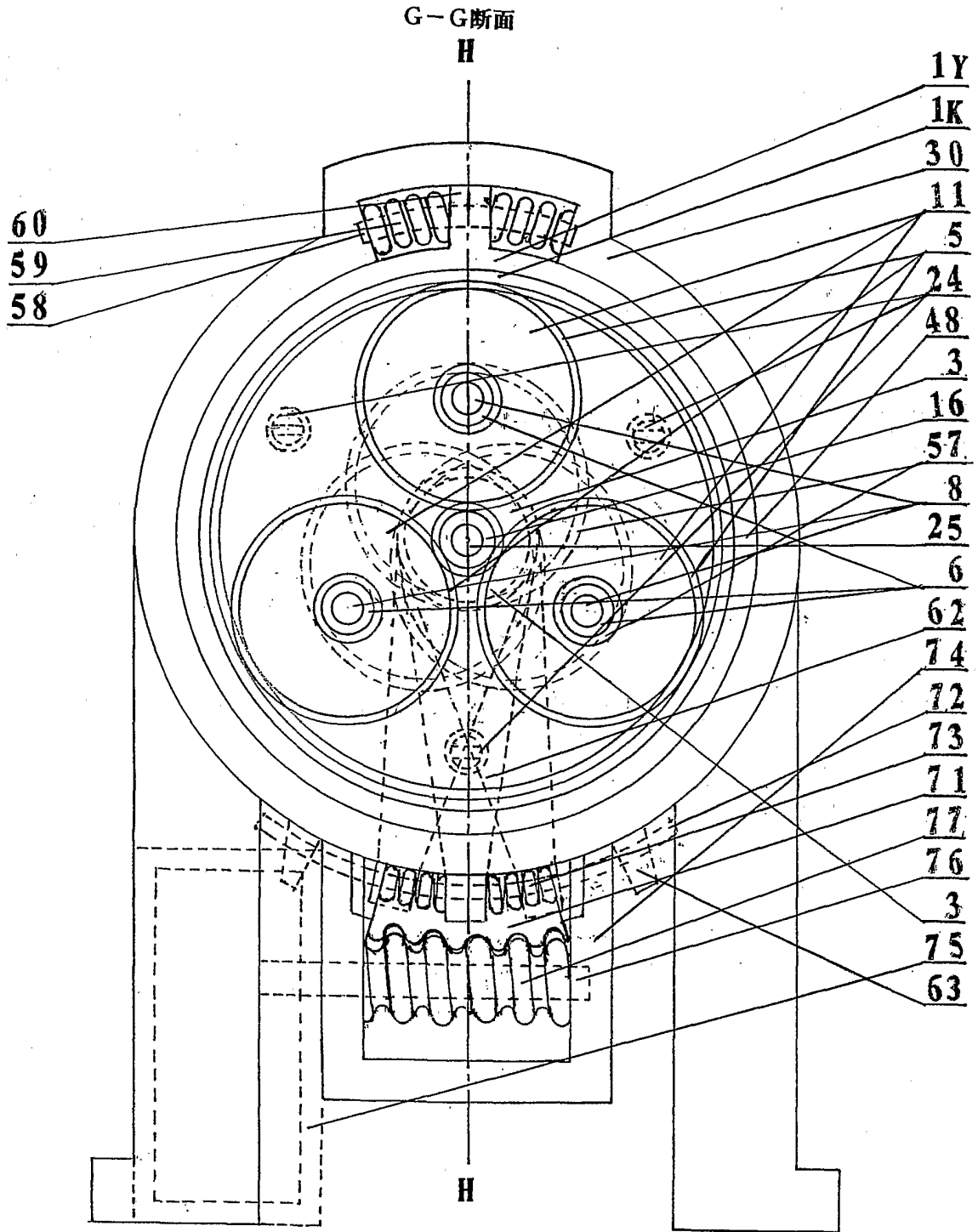




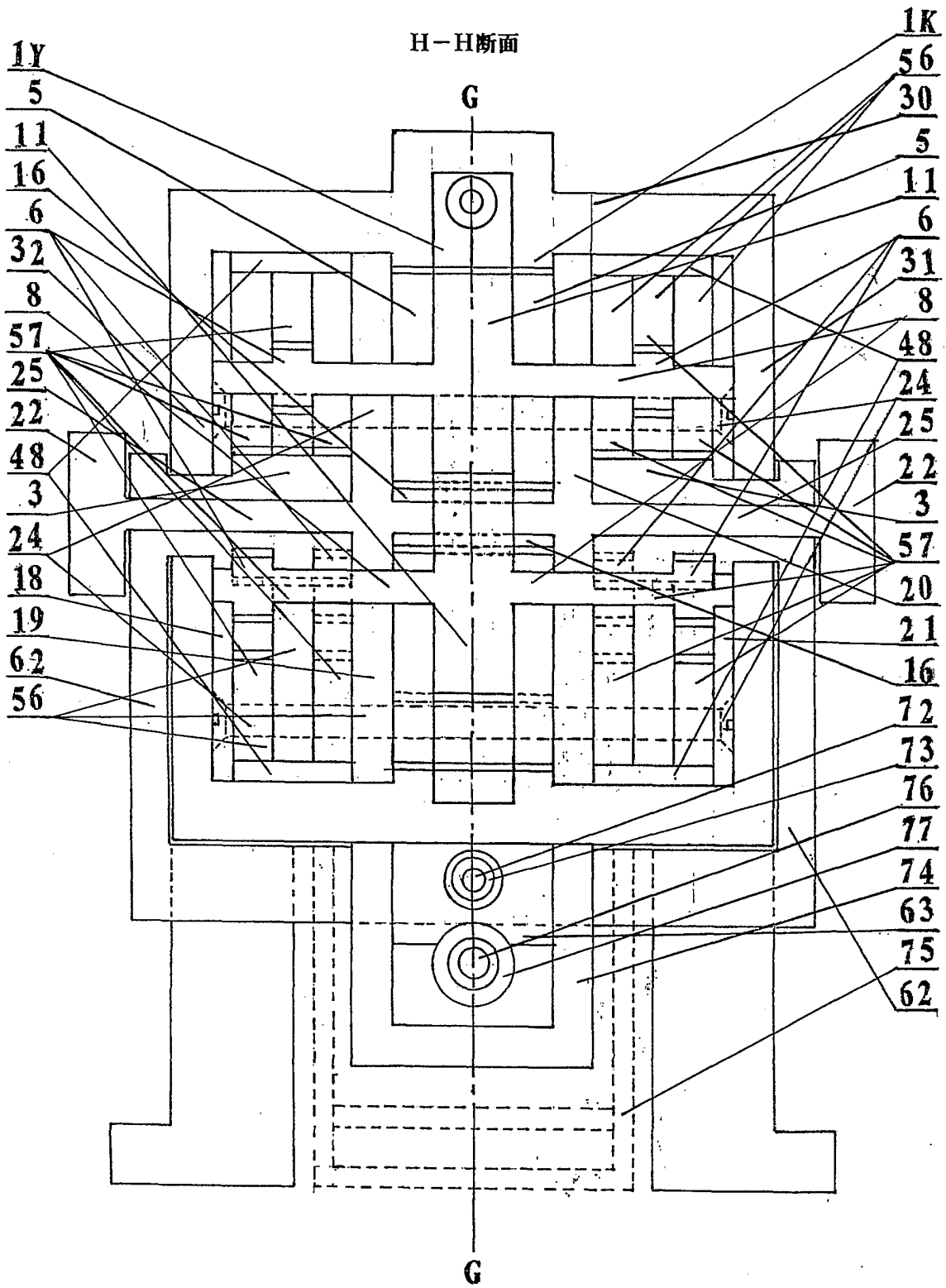
[圖 22]

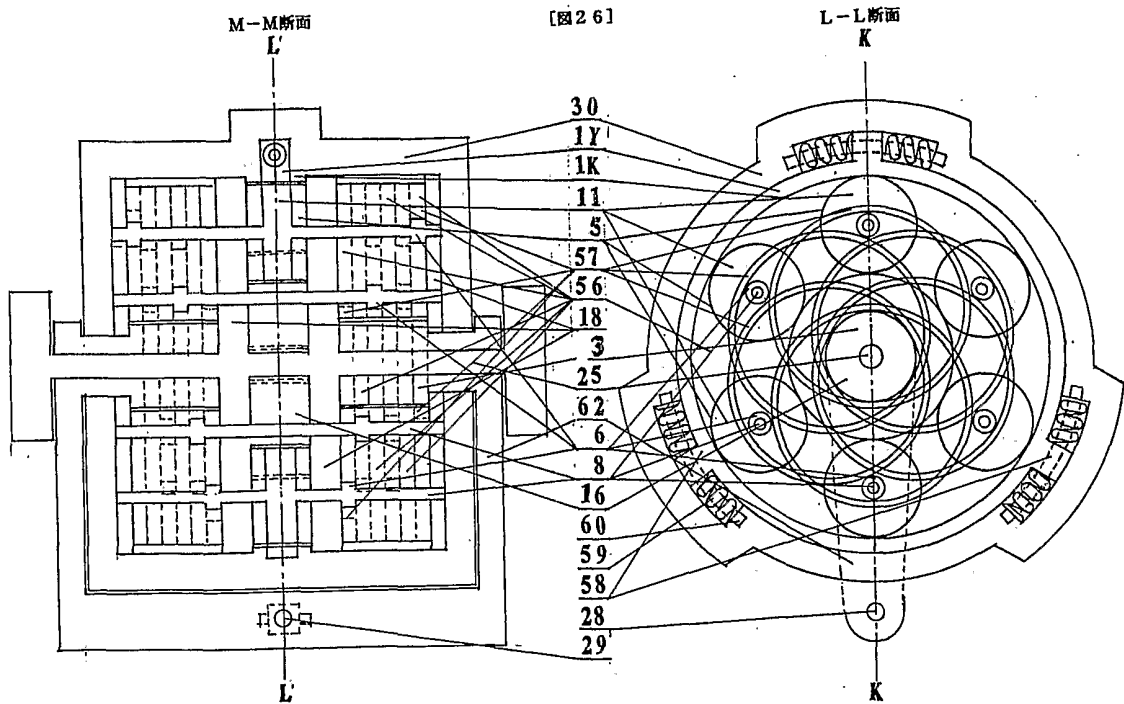
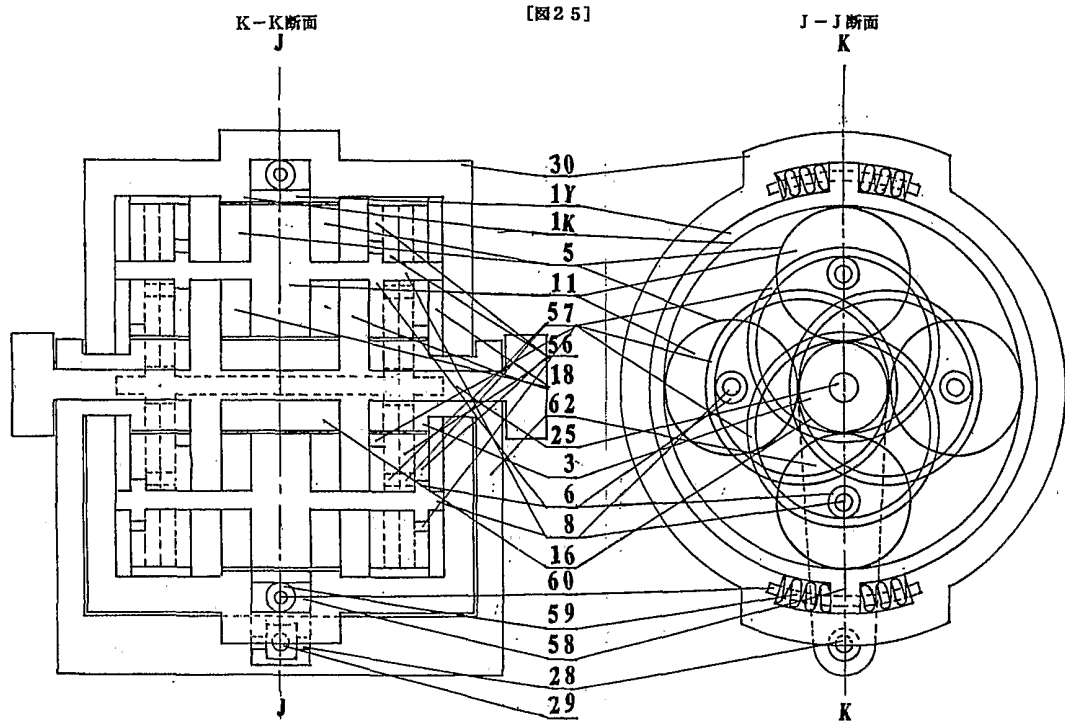


[图23]

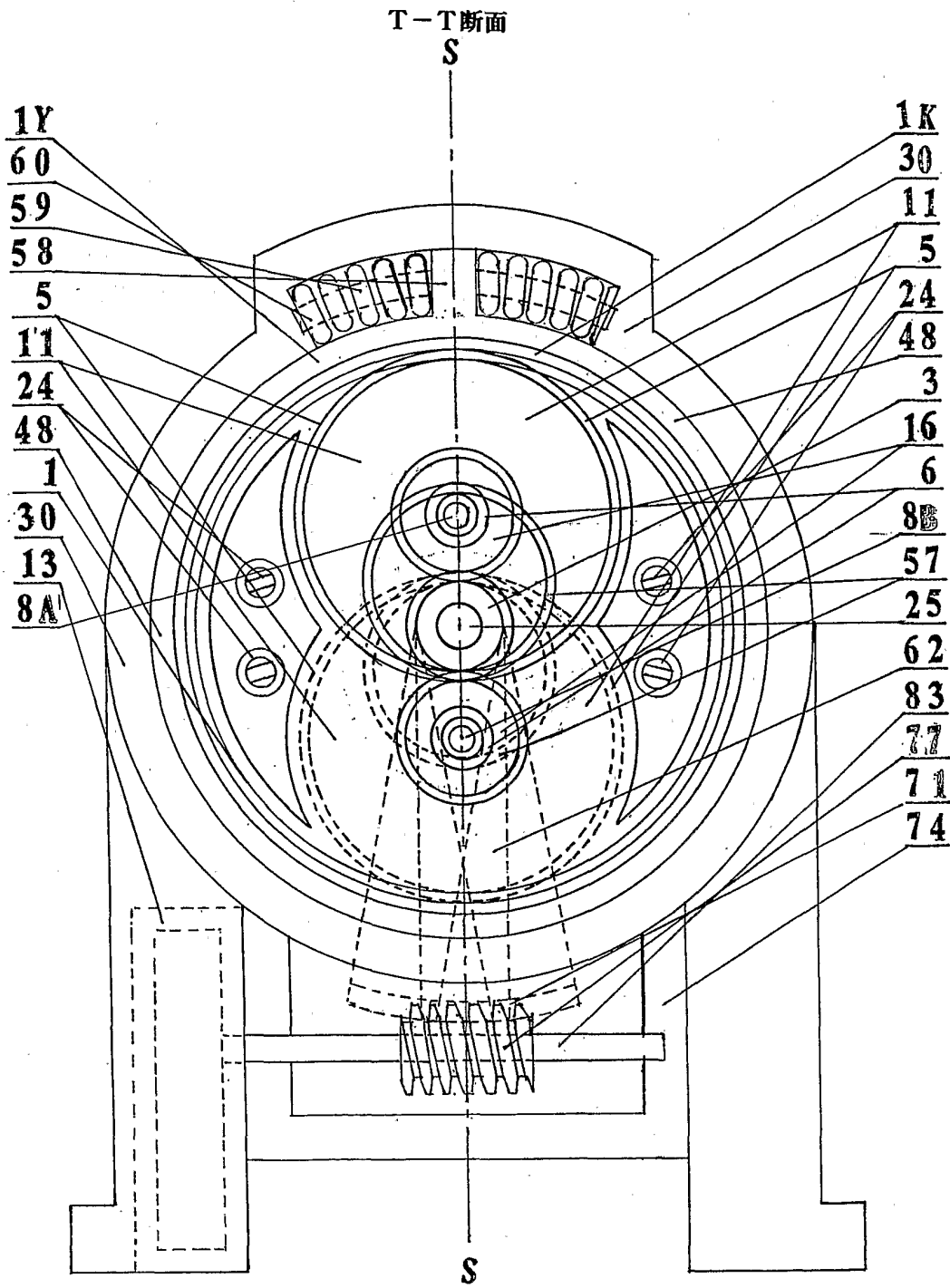


[圖24]

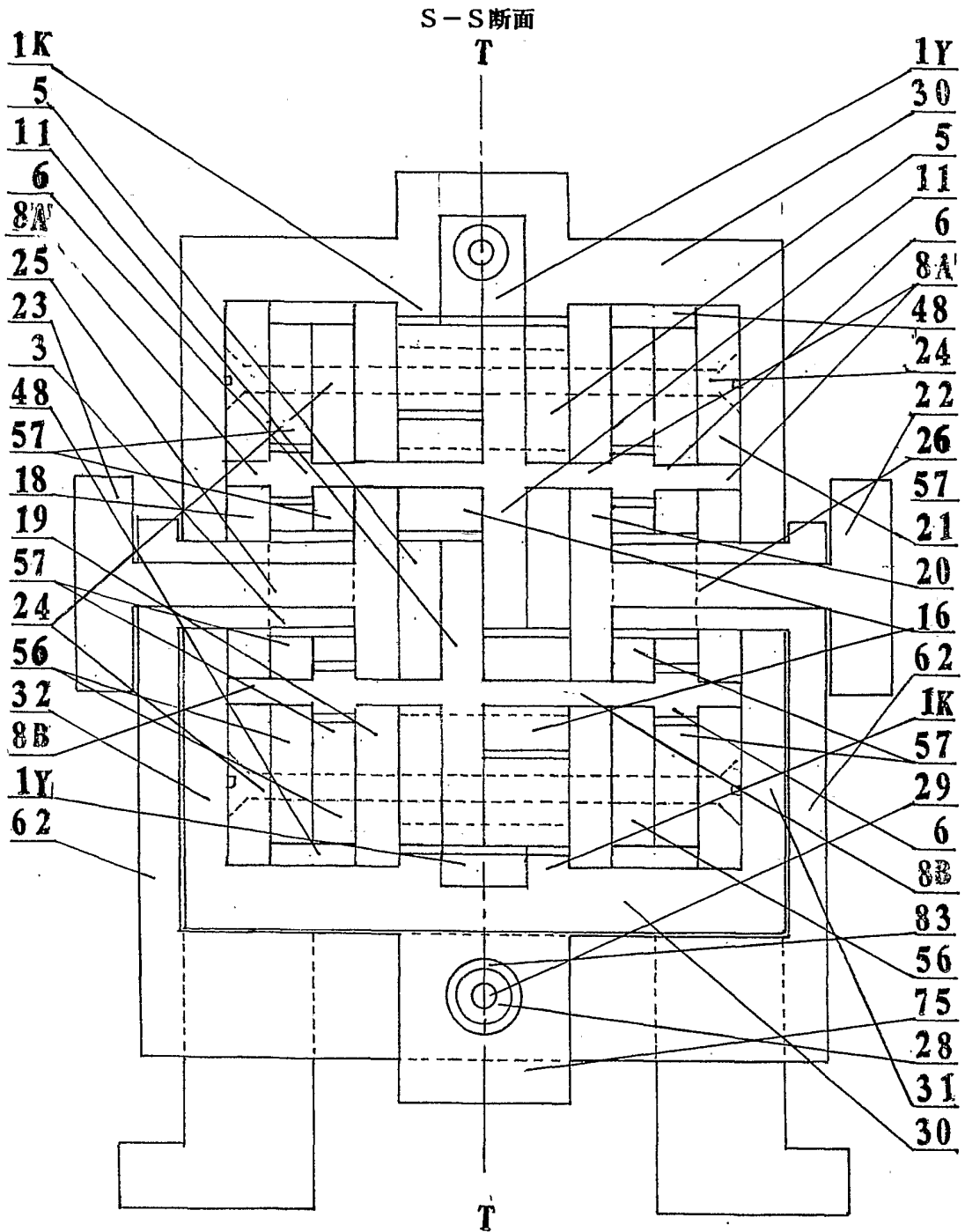


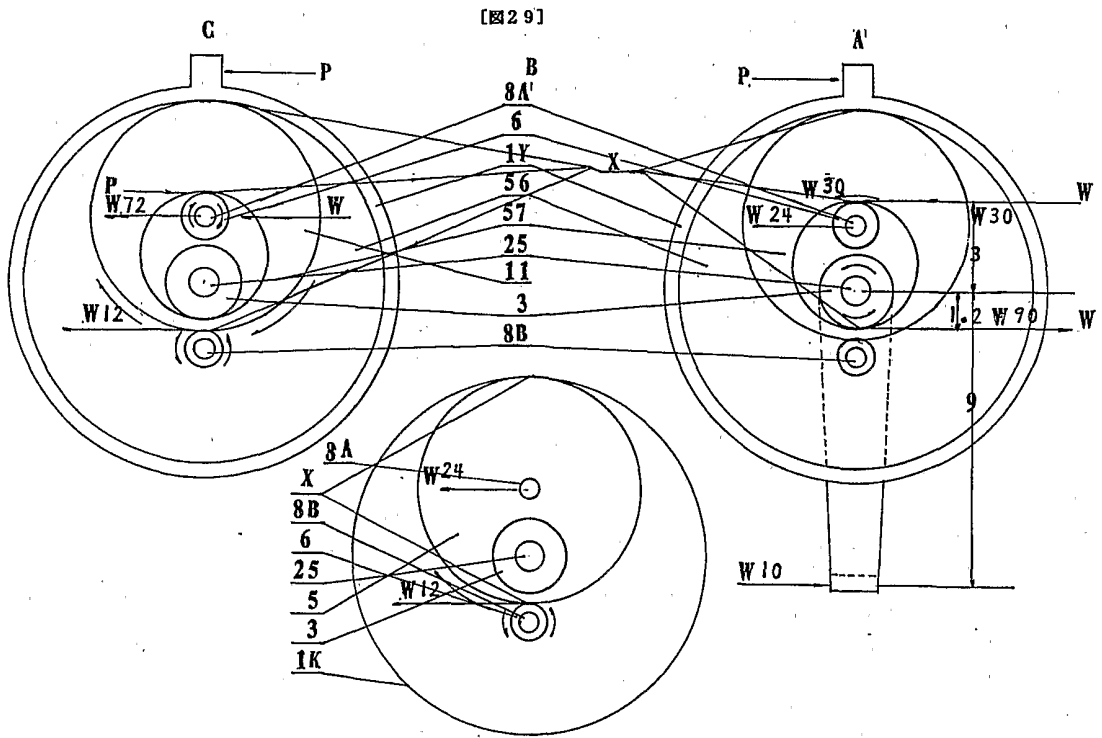


[图 27]

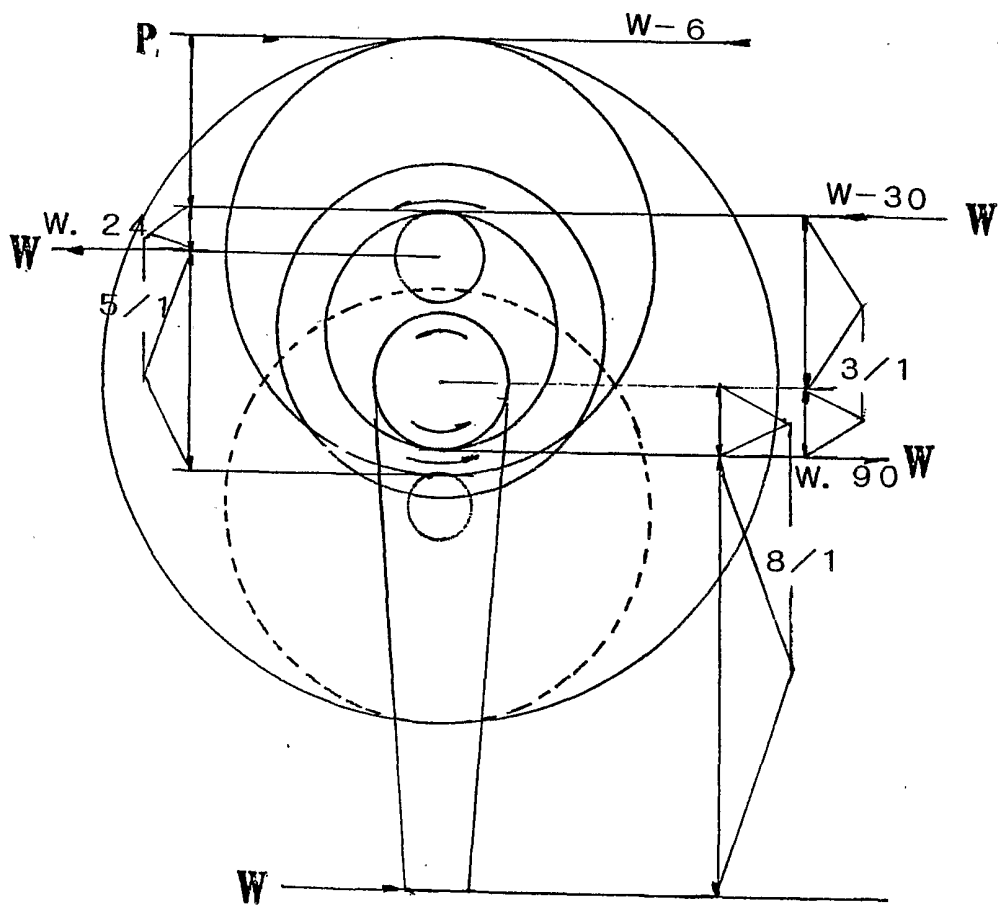


【図28】

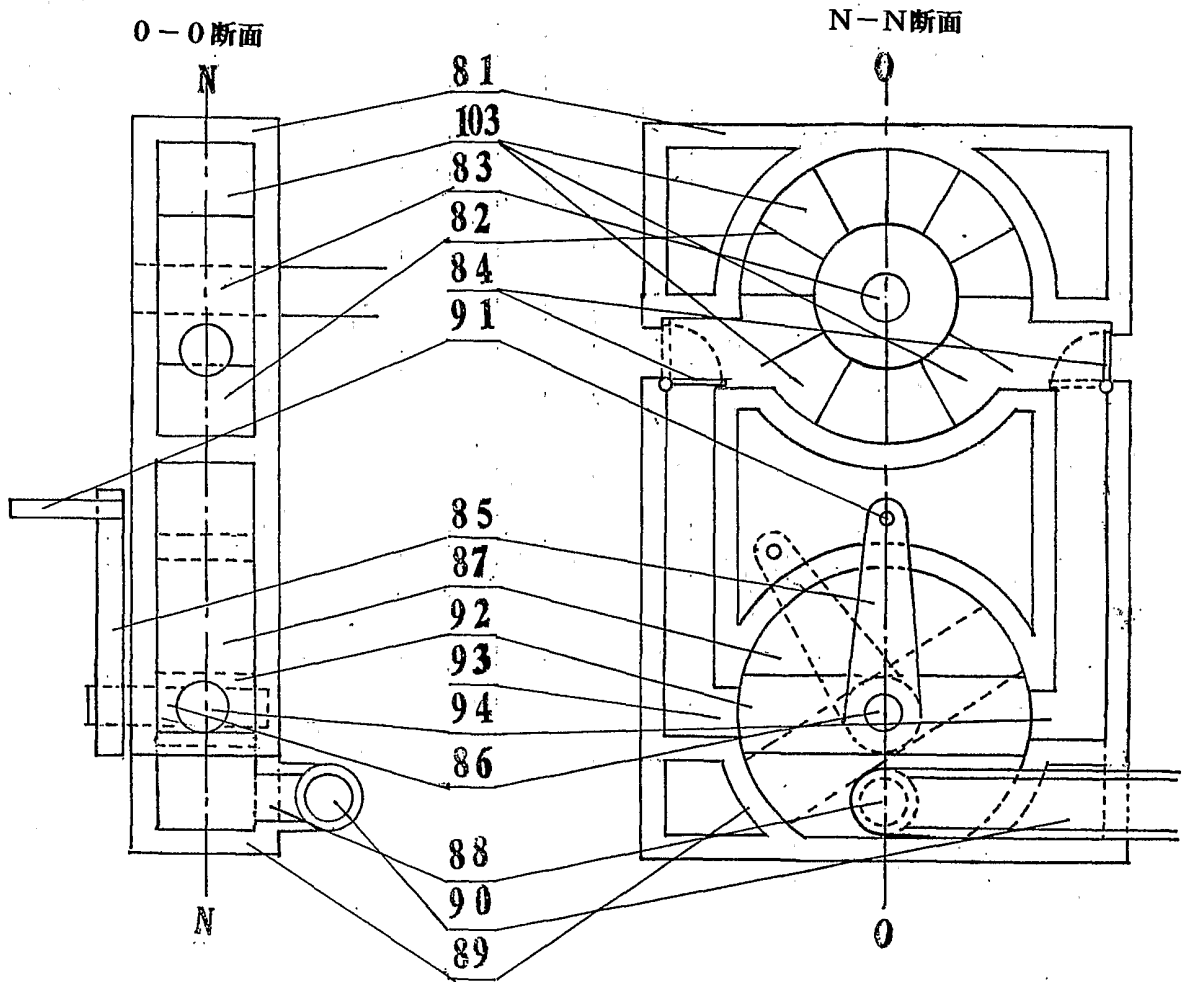




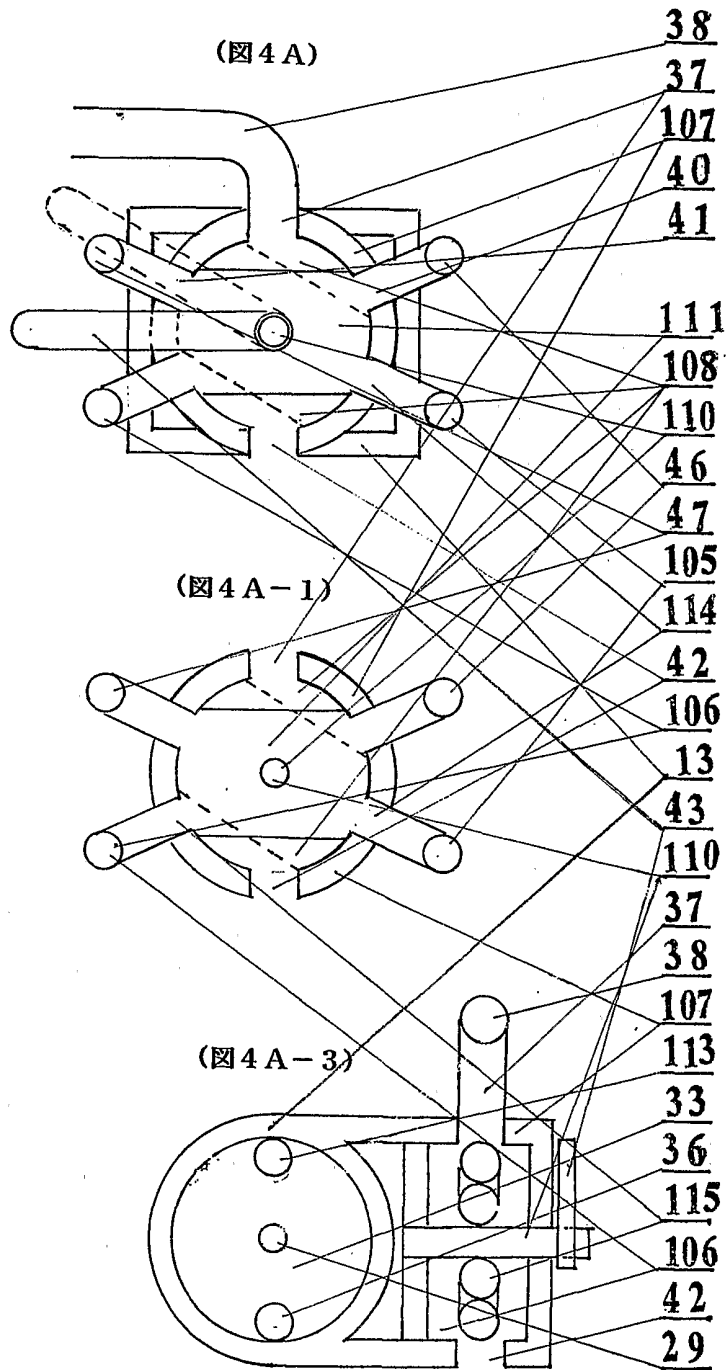
[圖 30]



[图31]

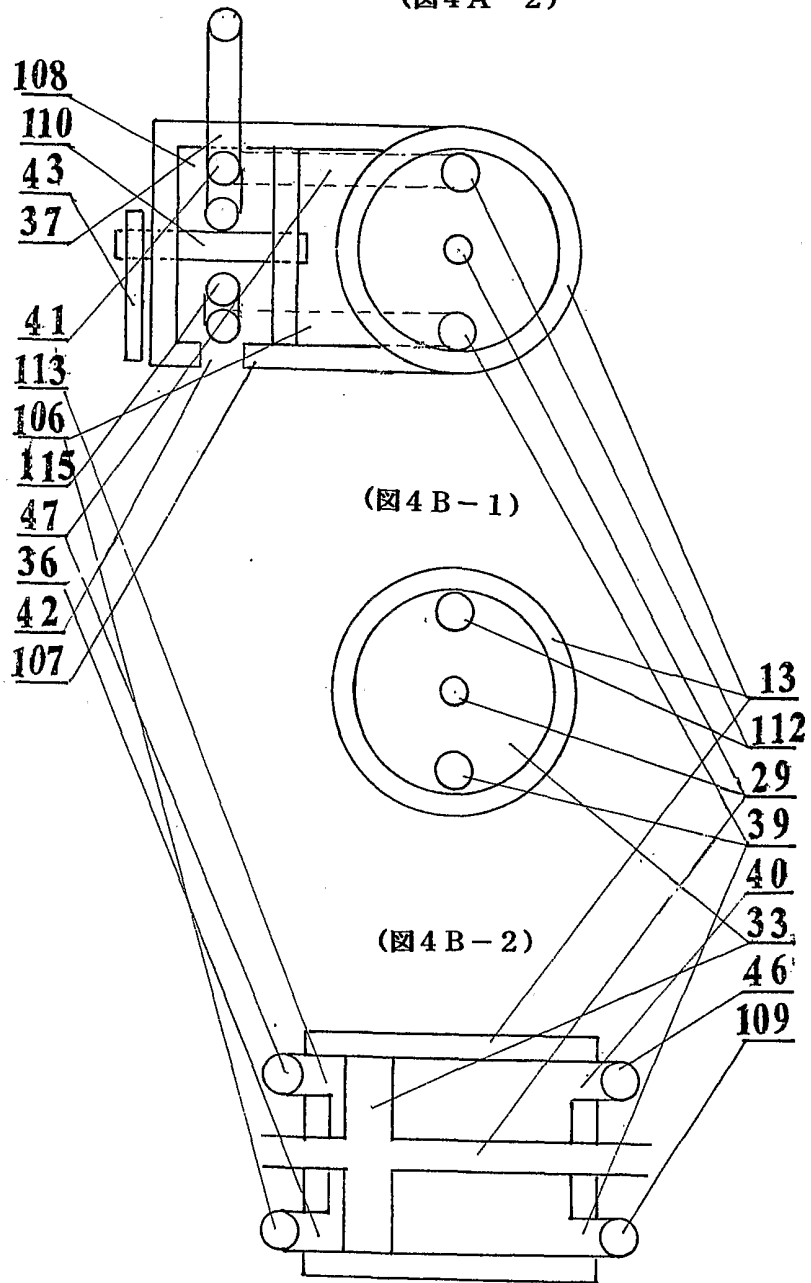


[图6]



[圖7]

(圖4A-2)



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP01/03604

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int.Cl⁷ F16H35/00, F03G 3/00, 7/10

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
Int.Cl⁷ F16H35/00, F03G 3/00, 7/10

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched
Jitsuyo Shinan Koho 1926-1996 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2001
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2001 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2001

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	Muneharu MOROZUMI et al., "Yuusei Haguruma to Sadou Haguruma no Riron to Sekkei Keisan-hou", Nikkan Shinbunsha, 27 April, 1989 (27.04.89), page 145	6
PX	JP 2000-230475 A (Motokazu SUGIMOTO), 22 August, 2000 (22.08.00), Figs. 1 to 2, 5 to 6 (Family: none)	6

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents:
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
"E" earlier document but published on or after the international filing date
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
31 July, 2001 (31.07.01)

Date of mailing of the international search report
14 August, 2001 (14.08.01)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP01/03604

Box I Observations where certain claims were found unsearchable (Continuation of item 1 of first sheet)

This international search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2)(a) for the following reasons:

1. Claims Nos.:
because they relate to subject matter not required to be searched by this Authority, namely:

2. Claims Nos.: 1-5,7-13
because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out, specifically:

What are described in the specifications and drawings and in claims 1-5, 7-13 fail to elucidate what inventions are described in claims 1-5, 7-13 to an extent that justifies a significant International Searching.
3. Claims Nos.:
because they are dependent claims and are not drafted in accordance with the second and third sentences of Rule 6.4(a).

Box II Observations where unity of invention is lacking (Continuation of item 2 of first sheet)

This International Searching Authority found multiple inventions in this international application, as follows:

1. As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers all searchable claims.
2. As all searchable claims could be searched without effort justifying an additional fee, this Authority did not invite payment of any additional fee.
3. As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers only those claims for which fees were paid, specifically claims Nos.:

4. No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this international search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claims Nos.:

Remark on Protest The additional search fees were accompanied by the applicant's protest.
 No protest accompanied the payment of additional search fees.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))
 Int. Cl⁷ F16H35/00 F03G 3/00 7/10

B. 調査を行った分野
 調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))
 Int. Cl⁷ F16H35/00 F03G 3/00 7/10

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの
 日本国実用新案公報 1926-1996年
 日本国公開実用新案公報 1971-2001年
 日本国登録実用新案公報 1994-2001年
 日本国実用新案登録公報 1996-2001年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	両角 宗晴 著「遊星歯車と差動歯車の理論と設計計算法」日刊工業新聞社 27. 04月. 1989 (27. 04. 89) p. 145	6
PY	JP2000-230475, A(杉本 元一) 22. 08月. 2000 (22. 08. 00) 図1-2、図5-6 (ファミリーなし)	6

C欄の続きにも文献が列挙されている。 パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー
 「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
 「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
 「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)
 「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
 「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願日の後に公表された文献
 「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
 「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
 「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
 「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日 31. 07. 01
 国際調査報告の発送日 14.08.01

国際調査機関の名称及びあて先
 日本国特許庁 (ISA/JP)
 郵便番号100-8915
 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)
 柳 五三

3J 7539

電話番号 03-3581-1101 内線 3328

第I欄 請求の範囲の一部の調査ができないときの意見 (第1ページの2の続き)

法第8条第3項 (PCT 17条(2)(a)) の規定により、この国際調査報告は次の理由により請求の範囲の一部について作成しなかった。

1. 請求の範囲 _____ は、この国際調査機関が調査をすることを要しない対象に係るものである。つまり、
2. 請求の範囲 1-5、7-13 は、有意義な国際調査をすることができる程度まで所定の要件を満たしていない国際出願の部分に係るものである。つまり、
明細書及び図面の記載並びに請求の範囲1-5、7-13の記載では、請求の範囲1-5、7-13に記載された発明がどのようなものであるのかが、有意義な国際調査をすることができる程度に把握することができない。
3. 請求の範囲 _____ は、従属請求の範囲であってPCT規則6.4(a)の第2文及び第3文の規定に従って記載されていない。

第II欄 発明の単一性が欠如しているときの意見 (第1ページの3の続き)

次に述べるようにこの国際出願に二以上の発明があるときの国際調査機関は認めた。

1. 出願人が必要な追加調査手数料をすべて期間内に納付したので、この国際調査報告は、すべての調査可能な請求の範囲について作成した。
2. 追加調査手数料を要求するまでもなく、すべての調査可能な請求の範囲について調査することができたので、追加調査手数料の納付を求めなかった。
3. 出願人が必要な追加調査手数料を一部のみしか期間内に納付しなかったので、この国際調査報告は、手数料の納付のあった次の請求の範囲のみについて作成した。
4. 出願人が必要な追加調査手数料を期間内に納付しなかったので、この国際調査報告は、請求の範囲の最初に記載されている発明に係る次の請求の範囲について作成した。

追加調査手数料の異議の申立てに関する注意

- 追加調査手数料の納付と共に出願人から異議申立てがあった。
 追加調査手数料の納付と共に出願人から異議申立てがなかった。