

商 品 名	特 性
炭化水素燃料添加剤 A R C+	燃焼室内酸素発生、気化促進 金属原子による燃焼理論特性 ガソリン、軽油、重油共用使用

1.序 文

昭和 42 年頃より今日に到る迄公害物質の様々な規制が行われてきました。ハイオクガソリン中の四エチル鉛の添加量及び廃止、未燃焼物質の一酸化炭素、酸性ミストの主因である SO_x、NO_x、更には地球の温暖化の原因となる二酸化炭素 CO₂ の地球的規模の抑制等にも及んでおります。

不完全燃焼による自動車排気ガス中の燃料の熱分解物である目視出来る黒煙、白煙中のマイクロ物質の人体に対する影響は勿論のことです。

光合成によるスモッグや酸性雨の自然破壊も化石燃料の燃焼生成成分が遠因であることは論を待ちません。

自動車や運輸関連に使用される炭化水素燃料（ガソリン、軽油、重油）は、日本国内での比率は約 17%前後であります。如何に内燃機関全体の効率を上昇させ又、各公害規制をクリアーするかが現在の急務となっております。

問題の解決は自動車メーカー、石油精製業界、化学製品業界、環境行政が一体となって取り組む課題ですが形のあるものの改良開発には年間数千億円の研究費と長い年月を要することは致し方ないことです。究極の目的は各々検討は終っている段階であるのも事実です。

- (1) 自動車を始めとする運動体の重量を構成素材の強度を落さぬ軽い物質に替えることで軽減する。
- (2) 空気と燃料の混合比を負荷の変化でも一定に保てる様に電子制御噴射を行う。
- (3) エンジン構造の改革で噴射方式をも検討し燃焼理論に則したタイムラグのない燃料の気化を最重要事項として取り組む。
- (4) 燃桃による平均有効圧の発生と共に持続性を追求する。
- (5) 燃料に有効なる化学物質を添加して気化の促進と完全燃焼を計り、出力アップ、燃費の節減と同時に各公害規制値をクリアーする。
- (6) 排気ガス中の有害物質の触媒による軽減の向上を検討する。
- (7) ハイブリッドエンジンの相互の効率的な差動と効果を充分検討する。

2.要 旨

燃料添加剤 A R C+ はガソリン、軽油及び重油等の内燃機関燃料の完全燃焼を

- (1) 気体分子の運動理論
- (2) 燃料のマイクロの状態に於ける燃焼
- (3) 火焰伝播の正常化による平均有効圧の発生
を基礎研究し開発された理論に基いた製品です。

3.特 性

ガソリン、軽油、重油等の混合気を燃焼室内で燃料中に均一分散させた金属原子の働きで瞬時に気化させ、正常なる火焰伝播を金属原子自体の着火性核の存在で発揮しております。特異性をもつ金属原子は完全燃焼生成物である二酸化炭素（CO₂）と反応し酸素を内部発生させ空気中の不足酸素を補っております。

4.効 果

- ・完全燃焼による出力の増大、加速性能、登坂性能の上昇。（別資料参照）
- ・燃焼室内のカーボン堆積の解消。
- ・既不着の個化したカーボンスラッジの除去。
- ・燃料給油のキャプテター機構を含めた微細パイプラインの清浄化。
- ・不完全燃焼による微少ノッキングの解消による不快なエンジンノイズの軽減。
- ・平均有効圧の持続性によるドライブフィーリングの快適性。
- ・燃料消費量の節減。（別資料参照）
- ・異常燃焼による燃焼室内の高温化の解消で発生熱によるオイルの劣化を防止。
- ・不完全燃焼による燃料の熱分解での白煙、黒煙の発生が極端に減少し又皆無となる。
- ・環境公害物質であるCO、NO_x、HCの減少が燃費の節減で総量的に規制をクリアし得る。

5.使用方法

- ・理論的製品でありすべての化石燃料であるガソリン、軽油及び重油の区別なく使用出来ます。
- ・基準添加量は

初 回	0.2%	(100 分の燃料に対し 200cc)
節二回以降	0.15%	(" " " 150cc)
- ・比重がガソリン、軽油より僅かに大で給油前に燃料タンク中に投入して均一化に心掛けて下さい。
- ・秤量は別容器で行って下さい。

6.一般注意

- ・消防法第四石油類第二石油に属しますので密栓の上火気のない処に保管して下さい。
- ・皮膚に付着した際は石けんで洗い流して下さい。
- ・誤って目入ったり、飲んだりした時には専門医の診察を受けて処置して下さい。