

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 公 開 特 許 公 報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2009-132352

(P2009-132352A)

(43) 公開日 平成21年6月18日 (2009. 6. 18)

(51) Int. Cl.			F 1			テーマコード (参考)	
B60K	6/00	(2007. 10)	B60K	6/00		3D235	
B60L	8/00	(2006. 01)	B60L	8/00	ZHV	5H115	
H02K	7/18	(2006. 01)	H02K	7/18	A	5H607	
B60K	6/20	(2007. 10)	B60K	6/20			

審査請求 未請求 請求項の数 3 書面 (全 3 頁)

(21) 出願番号 特願2007-341899 (P2007-341899)
(22) 出願日 平成19年12月24日 (2007. 12. 24)
(31) 優先権主張番号 特願2007-306501 (P2007-306501)
(32) 優先日 平成19年10月30日 (2007. 10. 30)
(33) 優先権主張国 日本国 (JP)

(71) 出願人 591211168
友安 裕
神奈川県藤沢市弥勒寺3丁目21番22号
(72) 発明者 友安 良興
神奈川県藤沢市弥勒寺三丁目21番22号
Fターム(参考) 3D235 AA02 BB53 BB54 CC02 CC06
CC15 CC32 DD04 GB42
5H115 PA11 PA13 PC06 PG04 P116
P125 P129 PU01 PU25
5H607 AA12 BB02 CC01 CC05 DD03
DD18 FF04 FF24 FF26

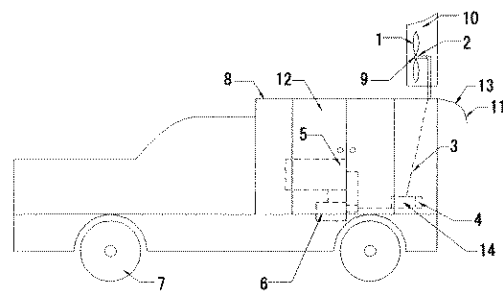
(54) 【発明の名称】 ルーフファン共振ハイブリッドカー

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】 風などの自然力から補助駆動動力を得る共振ハイブリッドカー。

【解決手段】 自動車の屋根にダクトで周囲を囲んだプロペラを自動車の走行時に発生する向い風を転換して前記プロペラを作動させてダクト壁の共振と内外部の差圧による引張力で前記プロペラを強力に作動させて空気流を後方に流出させた反動で得る推進力で省エネを果たし、プロペラのハブ部に発電機を設置することによって発生する電力を元の動力と連携させるハイブリッドカーを更に航空機のコアング効果と単純フラップによって増大させた推進力で一層の省エネ効果を利用したルーフファン共振ハイブリッドカー。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項1】

自動車の屋根にルーフファンを設置し、その周囲を喇叭状のダクトで囲むことによって自動車の走行中に発生する向い風がダクトに進入する際その壁面を振動させて発生する震動波と、前記ダクトの入口に設置された前記ファンの羽を回転させて発生する空気流が共振によって回転速度を増大させて、後方に気流を流出させる反動で得る推進力を前記自動車の本来の動力のエンジン又はモーターによる推進力の動力に付加させることによって自動車の燃料の消費とそれに伴い発生する CO_2 を低減するメカニズム。

【請求項2】

上記（請求項1）のルーフファンのハブに発電機を設置し、ファンに伴う回転で発電し、その電気を導線で必要に応じてコンデンサー又はキャパシターを経由してバッテリーに充電して他の駆動装置の動力と連携するハイブリッド車、又は、発電された電気を走行中常時補充する電気自動車。

【請求項3】

上記（請求項1）のルーフファンの後に下向きに曲面の板のウイングを設置し、更に、必要に応じてその先端を急勾配に折り曲げたフラップを追加して、気流がウイングの曲面に付着して流れる性質を利用するのと自動車の下から吹き上げる風を併せて前記ウイングおよび単純フラップによって浮力を増大させて車重を軽減することにより自動車の走行中の燃料の消費とそれに伴う CO_2 の発生を低減するメカニズム。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

省エネと排ガス低減を促進するメカニズムの自動車

【技術背景】

【0002】

従来の省エネ自動車は、エンジンやモーターやバッテリー等自動車内部の装置の改良又は改造に集中して、その見地から省エネを考案していた為、改良の効率が小幅に留まっている反面、その改造の為の費用が効果の割に莫大である。

【発明の開示】

【0003】

自動車の屋根にダクトで囲ったプロペラを設置し、自動車の走行中に発生する向い風をダクトの共振で増幅させ、更に、ダクトの内部と外部の差圧による引張力で気流を引っ張って増幅されたプロペラの回転で後方に大量に流出する空気の反動で得る推進力を元の駆動力に加えることによって、自動車の燃料とそれに伴う CO_2 発生を低減すると同時に、上記プロペラのハブに発電機を設置して発電した電力を駆動力として元の動力と連携させたハイブリッド車で、更に、プロペラの後部に曲面を施した板を設置し、気流が曲面に付着して流れる性質の所謂、コアンダ効果と板の先端にフラップを付けて単純フラップを併せて高揚力を発生させて車体の重量を軽減させて燃料とそれに伴う CO_2 を低減させる自動車。

【図面の簡単な説明】

【0004】

（第1図）プロペラ共振ハイブリッド車の側面図の一例。

【符号の説明】

【0005】

1. ルーフファン 2. ハブ 3. 電線 4. バッテリー 5. エンジン 6. モーター
7. タイヤ 8. 屋根 9. 発電機 10. ダクト 11. フラップ 12. アー 13.
ウイング 14. コンデンサー又はキャパシター

【発明の詳細な説明】

【0006】

当該発明は、自動車の屋根（8）に喇叭状のダクト（10）で周囲を囲んだプロペラ（

1)を設置することによって、自動車の走行時に発生する向い風で前記プロペラ(1)を回転させると同時に、前記ダクト(10)の壁に振動を与えて共振によって丁度、息によって与える音の振動を遠隔地に届くように増幅させるように増幅させ、併せてダクト(10)の内部と外部の差圧で気流に伝播され発生される引張力で前記プロペラ(1)の回転を大幅に加速して空気を大量に後方に流出する反動で得られる推進力によって自動車の燃料とそれに伴う CO_2 発生を半減します。この原理を利用した類似製品として超音波魚群探知機や超音波金属加工機があります。

【0007】

上記(0006)の説明の中で、プロペラ(1)のハブ(2)の部分に発電機(9)を取付けて発電した電気を電線で機構内のコンデンサー(14)に送電してバッテリー(4)に充電しエンジン(5)と連携する動力のモーター(6)を駆動させる、従って、当該ハイブリッドカーはプロペラ(1)の回転による発電以外の外部からの充電を必要としない上、既存のハイブリッドカーに見るように10%近く従来の自動車に較べて燃料とそれに伴う CO_2 を減少させます。

【0008】

上記(0006)及び(0007)の装置を取付けた自動車の屋根(8)の後部に曲面を構成する板で出来たウィング(13)と、その先端に更に下向きの勾配を大きく曲げたフラップ(11)を伸ばし、気流が曲面に付着して流れる性質を利用するコアング効果と単純フラップによって高揚力を発生させて、何十トンもするプロペラ飛行機の機体重量を離陸させる際の浮力を構成するのと同様に、自動車の走行時の車体重量を持上げるので少なくとも10%の燃料とそれに伴う CO_2 を減少させます。
以上を総合しますと、従来の自動車が必要とした燃料と CO_2 の発生を少なくとも70%削減可能となります。

【図1】

