



СтаВл Зосимов

**Сборник 3
научных идей
СтаВла Зосимова**

СтаВл Зосимов

**Сборник 3 научных
идей СтаВла Зосимова**

«Автор»

2025

Зосимов С.

Сборник 3 научных идей СтаВла Зосимова / С. Зосимов —
«Автор», 2025

В этой статье предлагаются на рассмотрение авторские идеи на тему: Идея первая: Пространственно-Временная Летающая тарелка и вторая идея: разъединение плотности от энергии в магнитной индукции. Здесь попытка решения создания портала или кротовой норы пространственно-временного континуума. И этот аппарат может использоваться с другой идеей, пара плазменным ускорителем. Можно все назвать абсурдом, но если бы не было абсурда, не видна была бы истина. Поэтому для науки все важно и должно экспериментироваться.

© Зосимов С., 2025

© Автор, 2025

СтаВл Зосимов

Сборник 3 научных идей СтаВла Зосимова

ГЛАВА 1

Идея 1

Пространственно-Временная Летающая тарелка

1. Когда же все-таки изобретут машину времени? [1][2]

Машину времени скорее всего не изобретут, так как все в нашей пространственно-временной вселенной движется, а значит пространство имеет такую же позицию в перемещении, как и время. И называться она правильно будет – пространственно-временная летающая тарелка.

Но если отставить все фантастические описания писателей и посмотреть на практические разработки, то в этой области первым был

Филадельфийский эксперимент (англ. Philadelphia Experiment) (известный также под названием «Проект „Радуга“») – городская легенда про эксперимент, проведенный ВМС США 28 октября 1943 года, во время которого якобы исчез, а затем мгновенно переместился в пространстве [3] на несколько десятков километров эсминец «Элдридж». [4]

В 1955 году в США вышла книга уфолога Морриса Джесупа под названием «Доводы в пользу НЛО». Через некоторое время автору пришло письмо от некоего человека, назвавшегося Карлосом Мигелем Альенде (англ. Carlos Miguel Allende). Он утверждал, что видел нечто не хуже «тарелок» – эксперимент по телепортации, описывал подробности, говорил, что со стороны поведение исчезающего на глазах эсминца и НЛО очень похожи. И, якобы, даже лично помещал руку в электромагнитный «кокон», простиравшийся от «Элдриджа» на расстояние более ста метров. Но эсминец никуда не двигался, а двигалась земля и вся пространственно-временная вселенная. [5][6][7][8]

Также не мало важный факт впаивание биологических тел матросов в металлическую палубу. Этот факт тоже доказывает, что корабль переместился в другой порт через невесомость, где масса равна нулю, а разница плотности играет роль. У человека, который состоит из 60% воды, плотность выше, чем у металла, из которого сделана палуба. Поэтому тело человека без труда провалилось в металлическую палубу на молекулярном, а может и меньшем уровне. [9]

Правда это или нет, я постараюсь рассмотреть с физической стороны реальности, а не со стороны сплетен.

Во-первых, если о чем-либо говорят, значит это уже существует.

Во-вторых, если это пытаются скрыть от общего обозрения, то это тем более существовало.

В-третьих, этим экспериментом руководил не какой-нибудь Санта-Клауз или Дед Мороз, а сам Великий Альберт Эйнштейн, по заданию ВМС США. И даже есть дата этого эксперимента.

И сама телепортация случилась не предвидено, почему и напугало правительство, из-за чего эти испытания были сразу закрыты и уничтожены все практически документы. И я не буду в этом эссе доказывать правдивость всего выше написанного. Я лишь попробую воссоздать теоретически приближенную модель реальности, опираясь на существующие доказанные законы физики.

Но начну я с сравнения Карлоса Мигеля Альенде это исчезновение и появление эсминца «Элдридж», с появлением и исчезновением

Неопознанного летательного аппарата или объект, в который верят только те, кто с ним сталкивался. Бог им свидетель. Многие сейчас на этом создают популярность. Неопознанного летательного объект, имеющий форму летающей тарелки. [10]

Все в нашей пространственно-временной вселенной движется, а значит имеет механическую структуру. Даже внутри клетки работает механизм. [11]

2. Вопрос, из каких материалов состоит неопознанное, ведь все материально в нашей пространственно-временной вселенной и даже плазма состоит из мелких частиц – ионов?

Я понял, что для создания того же магнитного поля, ученые использовали на эсминце «Элдридж», магнитную индукцию, вырабатываемую мощным генератором, который получал кинетическую энергию от двигателя внутреннего сгорания. Атомных корабельных судов в ту пору еще не было. Но есть те, которые без научного теоретического анализа и практического повтора эксперимента, отрицают факт существования этого инцидента. [12]

Хотя сейчас уже возможно повторить этот опыт с предполагаемой телепортацией, разумеется, без присутствия живых организмов, используя уже практически созданного и во многом обогнавшего, искусственного интеллекта, который бы смог открыть эту тайную завесу скептицизма. [13]

Я же прибегнул к таким материалам, которые уже в настоящем производстве, хотя они были использованы и на том не благополучном эксперименте. А это металл и современный углеродно-волокнистый пластик. [14]

Для начала вспомним форму «Летающей тарелки» и что первые эксперименты провели ученые Гитлера. По некоторым данным

экспериментальный полет новой летающей тарелки был проведен в Праге в 1943 году. Аппарат всего за три минуты смог подняться на высоту 12 километров и развил скорость 2200 км/ч. Хотя расчетная

скорость тарелки была около 4000 км/ч. В 1944 году было построено еще два экспериментальных образца летающей тарелки. [15][16]

Но у них были проблемы, это вес и объем топлива, потому что все они работали на двигателях внутреннего сгорания. [17]

А что бы питать достаточной энергией электромоторы, нужны так же тяжелые аккумуляторы, которые, кстати, в небе или меж пространственным портале не подзарядишь. [18] Остается один вариант, а это само питаемая гибридная электромашина, но только ином расположении катушек магнитной индукции. [19][20]

В само питаемой гибридной электромашине был предложен полюсноколесный принцип работы. Здесь же предлагается подшипниковый принцип работы. [21]

Центральное кольцо подшипника пассивно, а внешнее совершает угловое движение. Корпус с кабиной крепится к центральному кольцу, а роторные диски крепятся к внешнему.

3. Так как же устроена «Летающая тарелка»?

ГЛАВА 2

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

«Пространственно-временной Летающей тарелки»

На рисунке №1 цифрами показано если пройти по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>

1) кабина ВАДИЛОТА; 2) само питаемый терма турбо реверс (рис. №25в), для вертикального взлёта и посадки с реверсом в атмосфере; 3) обмотка многополюсного внешнего двухтактного альтернатора; 4) полюсное бордюрное колесо двухтактного альтернатора; 5) обмотка многополюсного внутреннего двухтактного альтернатора; 6) верхний само питаемый турбо-вентилятор горизонтального движения и поворотов с реверсом;

7) аккумуляторная секционная дисковая батарея (н.п: NiMH); [22][23] 8) шариковый подшипник; [24] 9) дисковый ротор переменного тока электродвигателя; 10) дисковый статор переменного тока электродвигателя, многополюсной; 11) пневмо лапа чудо колеса, выдвижная; 12) дисковый ротор возбудителя постоянного тока; 13) дисковый статор возбудителя постоянного тока; 14) кресло катапульта-лифт ВАДИЛОТА; 15) катапульти; 16) рельса лифта; 17) нижнее само питаемое термотурбо горизонтального хода с передним охлаждением; 18) пара плазменный ракетный ускоритель; [25] [26] 19) добавочное нижнее само питаемое термотурбо горизонтального хода с передним охлаждением; 20) электро магнитное реле горизонтального изменения лопасти; 21) электро магнитное реле вертикального изменения лопасти; [27] 22) лопасть; 23) внешнее покрытие корпуса солнечными батареями [28] или блоки нано катушек магнитной индукции общего соединения; [29][30] 24) задвижное стекло кабины с покрытием OLED внутри, а снаружи покрыто блоки нано катушек магнитной индукции общего соединения; [31] 25) диск активный с отверстием внутри; 26) диск пассивный промежуточный с отверстием внутри; 27) само питаемое чудо колесо.

На рисунке №1 по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>

показан в разрезе само питаемая «летающая тарелка», подшипникового привода. Он был разработан по принципу вертикального ротора, который подробно описан в действии в книжке "Самодельные электромоторы." Абрамова и Хлебникова за 1938-й год. [32]

Этим принципом и был создан первый электродвигатель. Схема движения токов, структура создания и решение такое же, как и у само питаемой электромашины полюсно-колесного типа. [33][34]

Единственное отличие в том, что разница диаметра генераторной части, по отношению с электродвижущей зависит от расстояния цепей, относительно пассивной точки центра, где и находится кабина.

Хочу так же заметить, что лопасти активных дисков, расположенные симметрично по краям дисков летательного аппарата, который является в целом электромашиной из класса само питаемой гибридной. Диски, вращающиеся в противоположные стороны при полёте. [35]

С помощью лопастей, о которых будет написано ниже, движущие диски разрезают воздушную массу атмосферы и создают пространственную щель, куда и влетает обтекаемый со всех сторон летательный аппарат. Но возможно и установка вместо лопастей на кромку корпуса, трубчатые обручи с ртутным наполнителем. [36]

Ртуть является жидким металлом, который прекрасно поддается магнитной индукции. И если при помощи магнитно-импульсного воздействия разогнать молекулы ртути внутри обруча по угловой скорости, то ее плотность при угловом движении относительно своего центра, может также создавать антигравитационный эффект, какой появляется при раскрученном диске, спортивном снаряде, под названием «фрисби». [37][38]

Подшипниковым приводом является центральная кабина вадилота, которая при движущихся центровых дисках, остаётся не движимой, что позволяет ВАДИЛОТУ комфортно управлять аппаратом.

Соппротивление о воздух сокращается и в отличие от других летательных аппаратов, которые лобной частью прорывают себе пространство сквозь воздух, летит гораздо быстрее и легче при малых затратах КПД ЭДС (коэффициент полезного действия электро движущей силы), создаваемой так же третьим типом САМО

ПИТАЕМЫМ ТУРБОВЕНТЕЛЯТОРОМ, показанном на рисунке №23, где сама турбина и является само питаемой гибридной электромашиной. «Летающая тарелка», разрезая воздух, как нож масло, входит в воздушную щель. Обтекаемая форма диска аппарата так же сокращает сопротивление и трение. Это позволяет увеличить скорость в несколько раз...

ГЛАВА 3

На рисунке №2 активного диска цифрами показано, по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>

1) соединение с генераторной частью диска переменного тока; 2) соединение с катушками статора дискового электродвигателя постоянного тока отсутствует; 3) обмотка дискового якоря постоянного тока, с наименьшим количеством витков и сечением провода, чем у обмоток генераторной части; 4) обмотка ротора дискового переменного тока; 5) подшипниковые щетки.

На рисунке №3 пассивного диска цифрами показано: 1) соединение с генераторной частью диска переменного тока; 2) соединение статора возбuditеля постоянного тока с аккумулятором; 3) обмотка дискового статора постоянного тока; 4) обмотка дискового статора переменного тока; 5) подшипниковые щетки; 6) термо реле выключателя, который отключает возбудитель от перегрева, полученного асинхронным электродвигателем переменного тока, путем больших оборотов, чем у выше упомянутого.

На рисунке №2 и №3 показана схема активного и пассивного дисков, само питаемой гибридной дисковой электромашины, с подшипниковым приводом, где щётками являются подшипники (рис. №23), которые служат соединяющим звеном, между активным диском, на котором расположены витки ротора, и пассивным диском внутренней части корпуса, имеющим витки статора электромашины и летательного аппарата в одном лице.

На рисунке №4 в разрезе по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>

показано цифрами: 1) пластина; 2) обмотки катушек магнитной индукции; 3) подшипник шариковый; 4) электромагнитное реле горизонтального сдвига; 5) электромагнитное реле вертикального сдвига; 6) электрогенератор переменного тока; 7) возбудитель постоянного тока; 8) асинхронный электродвигатель переменного тока.

На рисунке №5, №6, №7 общего вида соединений пассивных и активных дисков по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>, а также виды ребер частей дисков до и после спаивания, показано цифрами: 1) часть диска; 2) швеллер; 3) клепка; 4) место для пластин; 5) отверстия спаивания клепкой.

На рисунке №8 вида сверху соединений бордюров пассивных и активных дисков показано цифрами, по ссылке: <https://drive.google.com/file/d/1s8oCUVSRiGVT2hObWlmedZd2Qxbmst75/view?usp=sharing>

1) бордюрное ребро; 2) отверстие для клепки; 3) швеллер; 4) клепка.

Принцип принуждения к работе аппарата тот же, что и в полюсно-колесной само питаемой гибридной электромашине, генераторы, которые расположены на бортах дисков (рисунок №4), возбудители постоянного тока, плюс электродвигатели переменного тока, расположенные на дисках, которые и создают вращение разно движущих лопастей. Вращая активные диски, возбудители, питаемые энергией аккумуляторных колец, возбуждают бортовые двухсторонние генераторы.

Ток с бортовых двухсторонних генераторов направляется к дисковым электродвигателям. Дисковые электродвигатели, вращая диски в противоположные стороны, так же вращают и бортовые генераторы, которые, вырабатывают ток и посылают его в дисковые электродвигатели.

Дисковые электродвигатели, вращая диски в противоположные стороны, так же вращают и бортовые генераторы, которые, вырабатывают ток и посылают его в дисковые электродвигатели. Дисковые электродвигатели, вращая диски в противоположные стороны, так же вращают и бортовые генераторы, которые, вырабатывают ток и посылают его в дисковые электродвигатели. Дисковые электродвигатели, вращая диски в противоположные стороны, так же вращают и бортовые генераторы, которые, вырабатывают ток и посылают его в дисковые электродвигатели, и так далее.

Дисковый электродвигатель диаметром больше, чем бортовой двухсторонний генератор и поэтому, если сложить количество катушек альтернатора бортового двухстороннего генератора переменного тока, то, в общем, их получится больше, чем катушек статора дискового электродвигателя переменного тока. Разумеется, витков на обмотках бортового генератора больше, чем на витках дискового электродвигателя, что так же превышает его возможности и в достаточной мере кормит электродвигатель. Круг замкнут и началась условно вечная часть принципа само питаемой гибридной электромашин подшипникового принципа.

Потери в электромашин составляет примерно 5-15% преобразуемой мощности. Потери здесь разделены на три части: а) потери мощности на механическое трение (во вращающихся машинах); б) потери мощности на нагрев проводов, по которым протекает ток (потери меди); в) потери мощности, связанные с перемагничиванием, стали (которую заменит термопластик), потери от вихревых токов и потери от гистерезиса. Все эти три вида теряемой мощности в результате идут на нагрев машины. В тех частях машины, где имеются переменное магнитное поле, железо расслаивают, составляя эти части из листов железа, изолированных друг от друга. Этим самым достигается значительное уменьшение потерь на вихревые токи или вместо железа используют термопластик, на который насаживаются витки, рисунок №4.

Вращающиеся части делают из сплошной стали, либо так же из термопластика...

Вращающиеся части «Летающей тарелки», такие как: ротор, диск, труба и так далее, можно изготавливать из сплошной стали, так как они вращаются с той же угловой скоростью, как и магнитное поле, (там магнитное поле – постоянное). Прибегая к достижению науки современного времени, эти части можно изготавливать из пластмассы, выдерживающей высокие температуры и имеющие прочность, как у железа и более. Но вернёмся к железу: в машинах возбуждителях «Летающей тарелки», постоянного тока в неподвижной основе машины и в полюсах магнитный поток будет неизменным, а во вращающемся якоре, или диске, или трубе, напротив, сталь непрерывно перемагничивается (они вращаются в постоянном магнитном поле). Поэтому в возбуждителях станины делают из сплошной стали, а якорь: – дисковый, – трубный и – валовый собирают из отдельных листов. Но для полной гарантии, лучше всё сделать из отдельных листов, как показано на рисунке №4. Рисунок №5 объясняет крепление из собранных частей, а рисунок №8 – объясняет крепление бордюров. Для большего охлаждения на дисках в свободных частях вырезают теснения как у тёрки, направленными выпуклостями против углового движения.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.