

**Карагодин Д.А.**

НИГ «Челябинск-Космопоиск» 11.06.2007 г.

**Электрогравитация Т.Т. Брауна**

(приводится с сокращениями)

<http://antigov.org/content/view/55/36/>

### Аннотация

В этой статье мне бы хотелось немного рассказать об так называемом «эффekte Биффельда-Брауна». Впервые я столкнулся с упоминанием этого феномена в книжке А.С. Кузовкина и Н.Н. Непомнящего «Что случилось с эсминцем Эддридж»? Не давно я наткнулся в Интернете на одну интересную публикацию, посвященную этому эффекту и его практическим применениям. Это работа Владимира Забелышенского «НЛО и антигравитация», работа на мой взгляд очень интересная и потому я решил не выкладывать ее просто в разделе «Библиотека», а поместить здесь, как развернутую публикацию. Итак, вот эта работа:

### Содержание

1. НЛО и антигравитация.
2. Информация за порогом секретности.
3. Последствия антигравитационных исследований.
4. Теории
  - 4.1. Первая теория. Электрогравитационная.
  - 4.2. Вторая теория. Электронная.
  - 4.3. Третья теория. Своеобразная.
  - 4.4. Четвертая теория. Реактивная.
  - 4.5. Пятая теория. Вакуумная.
  - 4.6. Шестая теория. Вакуумно-, реактивно-, атмосферная.
  - 4.7. Седьмая теория. Эфирная.

### Литература

1. НЛО и антигравитация.

Современный уровень науки позволяет сделать вывод, что во Вселенной действуют три основные силы: гравитация, магнетизм и электричество. Это утверждение стало результатом работ ряда выдающихся ученых, к которым, прежде всего, надо отнести Фарадея, Максвелла, Планка и Эйнштейна. В 1923 году их последователи -

американские ученые Браун и Бифилд, Калифорнийский Институт Специальных исследований, исследуя связь электричества с тяготением, пришли к открытию эффекта электрогравитации. Это открытие послужило началом развития совершенно нового научного направления. Браун показал, что для каждого электромагнитного явления существует электрогравитационный аналог, в частности - движение заряженного тела под влиянием взаимодействия между электрическими и гравитационными полями в направлении положительного электрода. В 1939 году Браун создал теорию электрогравитации, а затем развил ее в области электрогидродинамики.

Примечательно, что эффект Брауна не был предсказан, даже в каком-либо первом приближении, ни Теорией Относительности, ни в соответствии с современными теориями электромагнетизма. Как только теория электрогравитации Брауна стала доступной для ученых и технических специалистов аэрокосмических центров, она поразила простотой реализации и высочайшей степенью экспериментальной доказательности всех положений теории. Однако, даже в конце 20-го века, несмотря на практическую реализацию эффекта Брауна в создании принципиально новых летательных аппаратов, многие, в силу своей неосведомленности, считают гравитационный двигатель малопонятной экзотикой.

Суть электрогравитации состоит в том, что плоский конденсатор, заряженный высоким напряжением постоянного тока, имеет тенденцию к движению в сторону положительного полюса, вследствие уменьшения своего веса (1). Изменение веса конденсатора в зависимости от полярности приложенного к нему напряжения показано на рис.1

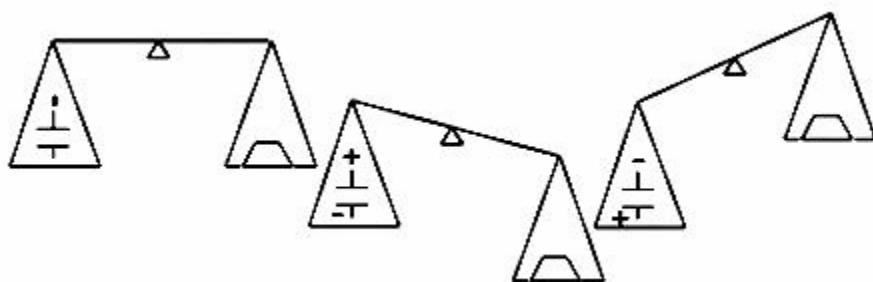


Рис.1. Изменение веса конденсатора в зависимости от полярности приложенного к нему напряжения.

В экспериментах были выявлены основополагающие особенности:

-материал диэлектрика между двумя пластинами конденсатора, должен обладать способностью, хранить электрическую энергию в форме “упругого” напряжения без коронного разряда и последующего пробоя на краях конденсатора, например, в форме диска. Мерой этой способности является коэффициент “к” материала. Чем выше значение этого коэффициента, тем больше проявляется эффект электрогравитации;

-эффект движения свободно подвешенного конденсатора прямо пропорционален площади пластин конденсатора и величине напряжения приложенного к пластинам;

-эффект электрогравитации проявляется больше при увеличении массы диэлектрического материала между пластинами. (Патент Т.Т.Вгown, 3 187 206 от 1июня 1965г, США).

Распределение электрического заряда определенной полярности по секторам верхней и нижней поверхности плоского конденсатора позволяет управлять направлением движения конденсатора. На рисунках 2 и 3 показан принцип изменения направления полета объектов согласно теории электрогравитации.

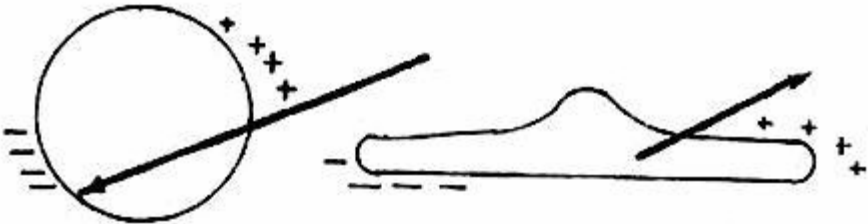


Рис.2. Перемещение разнополярных областей электрического поля перед снижением сферического объекта и подъемом диска под углом 45°.

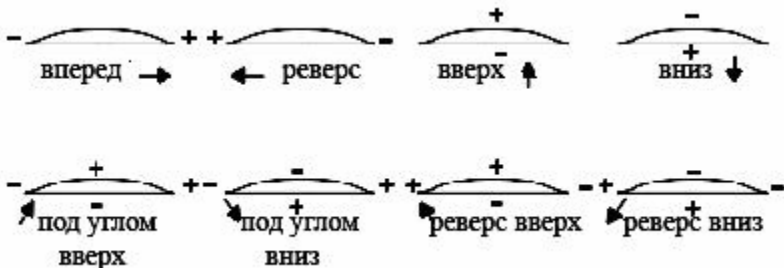


Рис.3. Принцип изменения направления полета объектов.

В своих экспериментах Браун использовал модели объектов в виде треугольника, квадрата, усеченного по углам квадрата с гранями и блюдца. В конечном итоге он пришел к выводу, что наиболее эффективной формой является форма блюдца. Анализ полета блюдца в экспериментах Брауна показал, что в процессе полета модели в воздухе не используется ни одного из известных аэродинамических принципов крыла.

Рассматривая электрогравитацию применительно к НЛО, мы должны иметь в виду некоторые особенности его полета. Как известно, Земля окружена гравитационным полем, величина которого убывает с расстоянием от Земли и, в конечном счете, становится равной нулю. НЛО, создавая область собственного гравитационного поля, изменяет (деформирует) гравитационное поле Земли. Эта область действует подобно волне с отрицательным полюсом наверху волны и положительным полюсом в ее основании. Полет НЛО похож на скольжение серфингиста по волне. Таким образом, изменяя ориентацию и знак (полярность) электрического поля на верхней и нижней поверхности корпуса, НЛО способен безинерционно перемещаться в любом направлении. Как известно, существуют некоторые стабильно наблюдающиеся особенности полета НЛО. Так перед стартом из положения зависания, НЛО наклоняется вперед, перед остановкой в горизонтальном полете - отклоняется назад. Снижение НЛО, как правило, происходит методом "падающего листа", напоминающим движение маятника. Пауль Хилл, изучавший эти полетные характеристики в Исследовательском Центре НАСА в Ленгли, пришел к выводу, что такие эволюции полета НЛО противоречат аэродинамическим требованиям, но полностью совместимы с принципиальными отличиями работы полевой антигравитационной системы.

Экспериментируя с различными формами своих летающих моделей, Браун дает описание процесса возникновения движущей силы, благодаря которой осуществляется управляемый полет. В соответствие с теорией электрогравитации, верхняя часть диска в форме купола представляет собой анод, находящийся под положительным зарядом величиной 100-200кВ. Катодом, к которому приложен отрицательный заряд, является центральная нижняя часть корпуса, диаметр которой, примерно, в 3 раза меньше верхней, куполообразной части диска. Купол механически связан с малой анодной частью электродом, расположенным вертикально в центре диска.

Ионная плазма, движущаяся с большой скоростью в направлении вогнутой части купола, создает давление по всему профилю анода, что приводит, в частном случае, к вертикальному движению диска. Вышедшая за пределы купола плазма с ускорением возвращается к катоду. Собственное гравитационное поле создается как внутри объема диска, так и в периферийной области вне диска. Электрическая модель диска Брауна приведена на рисунке 4.(2).

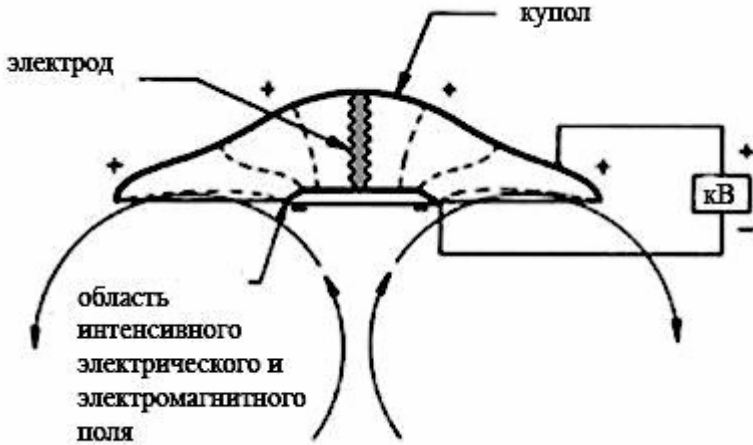


Рис.4. Электрическая модель диска Брауна.

Основной вывод, следующий из теории Брауна, подтвержденной в эксперименте, заключается в том, что существует электромагнитный фактор корреляции между гравитационной массой и инерционной массой, который в определенных электромагнитных условиях, может быть уменьшен, аннулирован, инвертирован или увеличен.

Демонстрационные полеты дисков Брауна, диаметром 1м. и более, вокруг высокой мачты с подачей электропитания по проводам, показали, что перед ведущим краем диска создается область низкого давления. Эта область, подобно буферному крылу, смещает воздух перед летящим диском, что исключает возникновение сверхзвукового барьера и нагрев корпуса диска. Выступая перед учеными и представителями авиационной промышленности, Браун уже тогда отмечал, что сопутствующие полету электромагнитные процессы вызывают не только свечение диска, но и негативное воздействие на животных и растения.

Наблюдения низколетящих или зависших на малой высоте НЛО, также как и обнаружение т.н. шагового напряжения на по-

верхности земли во время их посадок, подтверждают присутствие электрического поля вокруг НЛО. Напряженность этого поля, по косвенным оценкам, составляет 1–1.5 миллиона вольт на кв.см. поверхности НЛО, что соответствует расчетным величинам, полученным в экспериментах Брауна.

В 1953 году, Браун провел демонстрацию для высших военных чиновников. Он показал полет двух дисков по 3 фута в диаметре. Они достигали скоростей в несколько сотен миль/ч. Вскоре, работы по этому направлению были засекречены.

В ходе проекта 'Зимняя гавань' (Winterhaven) Браун направил в Пентагон предложение по разработке дискообразного электрогравитационного боевого летательного аппарата типа Мак-3 (Mach-3). Он представлял собой существенно улучшенную версию его тестовых дисков, показанных ранее. Используя большие вакуумные камеры, Браун показал, что его диски могут летать с большей эффективностью в безвоздушной среде. Это произвело должное впечатление на специалистов военного ведомства США.

Как только открытия Брауна получили известность, некоторые ученые стали открыто говорить о полетных технологиях НЛО. Не кто иной, как профессор Герман Оберт, которого считают отцом космической эры, работавший позднее вместе с Вернером фон Брауном на Агентство баллистических ракет армии США и НАСА, утверждал в 1954 году следующее: 'Это мой тезис, что летающие тарелки реальны и являются космическими кораблями из другой солнечной системы. Они летают с использованием искусственных полей гравитации... Они производят высоковольтные электрические заряды с тем, чтобы выталкивать воздух со своего пути, при этом воздух начинает светиться в сильных электромагнитных полях в результате ионизации молекул различных газов воздуха.

Во-первых, этим можно объяснить свечение... Во-вторых, этим можно объяснить бесшумность полета НЛО...' (3). Теперь мы знаем, что, по существу, он был прав в своей оценке.

А.В. Фролов - советник Физического Общества России, исследуя разработки Брауна, отмечает, что активная сила, действующая в электрогравитации – результат асимметрии орбитального движения электронов в атомах диэлектрика, находящегося в электрическом поле.

Асимметрия создает центробежный градиент силы и линейный компонент, отличный от нуля этой силы. Если принять площадь поверхности купола равной 100 кв.м. электрическая емкость составит величину около 1 мкФ. Использование специальной кера-

мики в качестве диэлектрика позволяет увеличить диэлектрическую постоянную (удельную емкость) до 80. При потенциале 100 кВ. градиент действующей силы будет равен 80 тоннам. Т.к. величина силы растет в квадратичной зависимости от приложенного потенциала, целесообразно увеличивать потенциал, а не поверхность купола или объекта в целом. Таким образом, сущность электрогравитационной тяги состоит в использовании очень сильного положительного заряда на одной стороне транспортного средства и отрицательного – на другой. Способность конденсатора удерживать заряд (коэффициент К) является сравнительной технической характеристикой. Если коэффициент К для обычных диэлектриков равен 6-8, то применение оксида титаната бария (спекшаяся керамика) дает коэффициент 6.000 с перспективой доведения до 30.000, что вполне достаточно для сверхзвукового полета'. (4).

В одном из своих выводов, основываясь на работах Брауна, специалисты отмечают следующее: 'Электростатическая энергия, достаточная для воплощения в жизнь аппарата Мак-3, возможна с применением мегавольтных напряжений и коэффициента К - более 10.000' (5).

Несмотря на основательные исследования Брауна, они далее указывают, что: 'Одной из основных трудностей в 1954 и 1955 годах являлись усилия, направленные на то, чтобы убедить авиаторов в серьезности экспериментов с электрогравитацией (6). Доклад британской компании 'Грэвити Рэнд Лтд.' в 1956 году согласуется с этой оценкой (7).

Журнал 'Эвиейшн Репорт' делал множественные ссылки на проекты по антигравитации и приводил многие из компаний, занимающиеся исследованиями в этой области. Цитаты из этого журнала, приведенные в докладе компании 'Эвиейшн Стадиз (Интернешнл) Лтд.' (8) намекают на то, что происходит за сценой.

В 1954 году специалисты компании отмечают, что: '...прогресс шел медленно. Но существуют указания на то, что Пентагон готов спонсировать создание ряда устройств, чтобы помочь дальнейшему прогрессу'... 'Испытания экспериментальных устройств предсказывают завершение первого диска до 1960 года и 60-е годы будут полностью потрачены, чтобы разработать его в совершенстве, хотя некоторые боевые возможности будут доступны уже через десять лет после настоящего момента'. (Aviation Report, No.12, October 1954) (9).

В течение этого периода времени многие из главных компаний военно-промышленного комплекса цитировались, как ведущие ис-

следовательские проекты и испытания в данной области. Например: 'Среди компаний, изучающих применение гравитации упоминаются, в новом заявлении, такие как 'Гленн Мартин', 'Конвэр', 'Сперри-Рэнд', 'Сикорски', 'Белл', Диар Инк' и 'Кларк Электроникс'. Из других компаний, проявлявших интерес ранее, отметим 'Локхид'. Другие из упомянутых докладов указывают на 'АТ&Т', 'Дженерал Электрик', а также 'Кертис-Райт', 'Боинг' и 'Норт Американ', как имеющие группы по изучению электрогравитации. В течение того же периода времени доклад компании 'Грэвити Рэнд' отмечает, что: 'Уже компании специализируются на развитии отдельных компонентов электрогравитационного диска' (11). Однако, в области предсказаний, 'Эвиейшн Репорт' указывает следующее на основе экстраполяции технологических достижений: 'Таким образом, этот век будет разделен на две части - почти до настоящего дня. Первая часть принадлежит братьям Райт, которые предвосхитили почти все основные законы, в которых гравитация была трудным противником. Во второй части, гравитация будет великим кормильцем.

Электрическая энергия практически неприменимая для передвижения в первой части становится своеобразным катализатором движения во второй части столетия'. (Aviation Report, No.7, September 1954) (12).

Оглядываясь назад в историю, легко сказать, что они потеряли точку деления. Неужели они действительно потеряли ее на полстолетия? После прочтения упомянутых докладов, становится вполне очевидным, что существовал большой интерес к антигравитации среди ряда очень известных компаний, а также в министерстве обороны. Что же случилось с этим интересом и почему он приглушился в течении следующих четырех с лишним десятилетий? В конце концов, Т. Браун показал, что существует доказуемая связь между высоковольтными полями и гравитацией. Почему эта тема вплоть до 90-х придерживалась от ученого сообщества и публикаций в открытой литературе? Обзор недавних заявлений бывших военных и гражданских служащих, работавших в связи с секретными проектами, позволяет пролить свет на исследовательскую активность в этих областях во второй половине столетия. И оказывается, что в этот период были сделаны значительные прорывы, но они скрывались от глаз ученых и общественности.

## **2. Информация за порогом секретности.**

В США, самолет В-2 стал первым серийным аппаратом, использующим антигравитационную технологию. Особенностью



бомбардировщика В-2 является большая площадь горизонтальной поверхности самолета имеющего вид треугольника. Эта особенность обеспечивает максимальную антигравитационную подъемную силу. В свое время, Браун показал, что хотя форма диска является наиболее оптимальной, она не обязательна. С такой же высокой эффективностью летают аппараты треугольной, квадратной или ромбовидной формы. Дальнейшее развитие антигравитационной технологии зависит от успехов в разработке более новых диэлектриков чем высокоплотная металлокерамика RAM . Из источников близких к корпорации Northrop – изготовителю антигравитационных аппаратов, а так же из публикации в “Aviation Week” от 9 марта 1992 известно, что в настоящее время уже существует новый диэлектрик, способный работать при напряжении 15млн.вольт.

В 1993 году доктор Ла Виолетт подготовил доклад (27,28,29), в котором бомбардировщик Б-2 обсуждается с точки зрения применения в нем системы электрогравитации. Оказывается, этот самолет использует усовершенствованную форму антигравитационных принципов, впервые описанных Т. Брауном. Подтверждение этому тезису имеется в журнале 'Эвиейшн Уик энд Спэйс Текнолоджи' (март 1992), который сообщил, что бомбардировщик Б-2 электростатически заряжает переднюю кромку крыла и выхлопной поток. Информацию подтвердил Боб Ишлер, специалист НАСА. В полете, перед самолетом движется положительно заряженная область, в то же время, ионизированная струя выхлопа реактивных двигателей создает отрицательно заряженную область позади самолета. В этом случае реализуется некая модификация эффекта Брауна, имеющая неоспоримые преимущества в сравнении с обычной схемой полета реактивного самолета.



Рис.8. Внешний вид самолета Б-2.

Б. Ишслер публично сделал подобное утверждение в 1990 году. Эти сведения дополняют информацию о том, что существуют крупные разработки в области антигравитации, которые применяются в военной авиации. Внешний вид самолета Б-2, ВВС США, показан на рис. 8.

Из заключительной части доклада Ла Виолетта: 'Индустрия коммерческих авиалиний может получить грандиозные выгоды от такой технологии. Она не только в значительной степени увеличит эффективность расхода топлива на реактивных авиалайнерах, значительно увеличит скорость полета, но и, что самое важное, уменьшит время полета' (30).

9 мая 2001 года общественная организация 'Проект 'Раскрытие' (31) провела пресс-конференцию в Национальном Пресс-Клубе в Вашингтоне. Она представила более двух десятков свидетелей, в т.ч. отставных служащих сухопутных войск, ВМФ и ВВС, высокого чиновника Федерального авиационного агентства, работников различных разведывательных организаций, в т.ч. ЦРУ. Все они либо были свидетелями событий, связанных с НЛО, либо были осведомлены по роду деятельности правительства и промышленных корпораций в этой области. Они также выпустили информационный документ (32) для журналистов и конгрессменов, а также книгу (33), в которой собраны десятки свидетельств таких людей. Многие из них говорили о секретных программах, имеющих дело с технологиями антигравитации, энергией нулевых колебаний и разработкой репродукций инопланетных аппаратов (НЛО) в рамках американских 'черных проектов'.

Дэн Моррис (34), работал в ВВС, ныне в отставке. В течение многих лет участвовал во 'внеземных проектах'. После ухода из ВВС его взяли работать в суперсекретную Национальную Разведывательную Организацию (НРО), где он работал над операциями, связанными с НЛО.

Он имел самый высокий уровень допуска к сверхсекретной информации.

'Существуют НЛО, как инопланетного происхождения, так и сделанные людьми. Таунсенд Браун был почти на самом верху вместе с немецкими учеными. Так что у нас была проблема. Наша задача была охранять Таунсенда Брауна, охранять его работы над секретами антигравитационного электромагнитного движения'. Затем, он описывает тип устройства энергии нулевых колебаний.

'Если у вас есть одно из таких устройств, около шестнадцати дюймов в длину, восемь дюймов в высоту, десять дюймов в ширину,

вы можете больше не подключаться к местной электросети'. Эти устройства ничего не сжигают. Никакого загрязнения. Они никогда не сломаются, потому что в них нет движущихся частей. Двигутся только электроны, в гравитационном и электромагнитном поле. При этом они вращаются в противоположных направлениях'.

'Д-р Б.' (35) (имя скрыто, т.к. он еще работает в этой области) - ученый-инженер, который проработал в сверхсекретных проектах почти всю жизнь. В течение многих лет он напрямую работал или имел отношение к секретным проектам, связанными с антигравитацией, космическими лазерными системами сверхвысоких энергий и технологиями электромагнитного импульса.

'Фактически, я воспользовался возможностью, чтобы перейти в 'Хьюз' на Малибу. У них там были весьма основательные антигравитационные проекты. Я хорошо знаком с деталями этих работ. Летающий диск имеет внутри маленький плутониевый реактор, который посредством преобразования дает огромную электрическую энергию. У нас также есть еще более передовая технология движения, это называется 'виртуальное поле', которое вызывает гидродинамические волны...'

Капитан Билл Юхаус (36) прослужил 10 лет в морской пехоте пилотом истребителя и четыре года на гражданской службе в ВВС на авиабазе Райт-Паттерсон как летчик-испытатель экзотического экспериментального аппарата. Затем, в течение следующих 30 лет, он работал на подрядчиков министерства обороны инженером по системам антигравитационного движения: на полетных симуляторах экзотических аппаратов и на реальных летающих дисках. 'Думаю, что первый симулятор летающего диска был принят в эксплуатацию не ранее начала 60-х годов. Возможно, в 1962 или 1963 году. Причина, по которой я это говорю, такова, что симулятор фактически был не функционален где-то до 1958 года. Симулятор, который они использовали, был для инопланетного корабля, который у них имелся, этот 30-метровый объект разбился в Кингмене, штат Аризона, в 1953 или 1952 году'.

'Мы управляли им с помощью шести огромных конденсаторов, каждый из них был заряжен напряжением миллион вольт, так что в этих конденсаторах было шесть миллионов вольт!... 'За последние 40 лет или около того, не считая симуляторов, я говорю о настоящих аппаратах, их было, наверное, две или три дюжины, а также различные размеры аппаратов нашей постройки'.

'А.Х.' (37) работает в компании 'Боинг Эйрспэйс', собрал различную информацию от секретных групп, работающих над проек-

тами, связанными с НЛО и внеземными цивилизациями, в правительстве, министерстве обороны и гражданских компаниях. У него есть друзья в АНБ, ЦРУ, НАСА, Лаборатории реактивных двигателей, Управлении военно-морской разведки, НРО, Зоне 51, ВВС, компаниях 'Нортруп', 'Боинг' и других.

'Большая часть аппарата работает на принципах антигравитации и электрогравитации. Мы уже сейчас подошли к завершающей стадии в отношении антигравитации. Я думаю, что еще лет 15 и у нас будут автомобили, которые будут парить над землей, используя этот тип технологии. Мы работаем над этим уже сейчас в Зоне51. Это одна из тем, над которой работает мой приятель в Зоне51 с компанией 'Нортруп', он живет сейчас в г. Пахрамп, шт. Невада. Мы проводим полеты на антигравитационных автомобилях прямо сейчас в Зоне51 и в штате Юта!'

Полковник Уильямс (38) поступил на службу в ВВС в 1964 году и был пилотом спасательного вертолета во Вьетнаме. У него есть ученая степень по электротехнике, он возглавлял конструкторские проекты для Авиационного командования министерства обороны. Во время военной службы он знал о существовании сверхсекретного строения на авиабазе Нортон в Калифорнии.

'На авиабазе Нортон было строение, закрытое от посторонних глаз. Даже командование не знало, что там происходит. Тогда ходили слухи среди летчиков, что оно являлось секретным хранилищем для одного аппарата - НЛО!'

Марк Мак Кэндлиш (39) - профессиональный иллюстратор аэрокосмической техники, он работал на многие ведущие аэрокосмические корпорации Соединенных Штатов. Его коллега был внутри строения на авиабазе Нортон, где он видел репродукции неземных аппаратов, которые были полностью функциональны и могли летать. Он утверждает, что США не только обладает рабочими аппаратами на антигравитационной тяге сейчас. Соединенные Штаты обладали ими в течение многих-многих лет. Они были разработаны в ходе исследований, в частности, внеземных аппаратов в последние пятьдесят лет. Близкий друг Брэд Соренсен рассказал ему о большом ангаре, в котором он был во время авиашоу на базе Нортон, 12 ноября 1988 года.

В этом ангаре он видел летающие тарелки. Там были три летающие тарелки, парящие над полом. Никаких проводов, соединяющих с потолком, никаких посадочных опор. Они только парили, зависая над полом. Он говорил, что самый маленький объект имел отчасти форму колокола. Они все были идентичны по форме

и пропорциям, только все три - разного размера. Была показана видеозапись, показывающая самый маленький из трех аппаратов, стоящий на земле в пустынной местности, предположительно на дне высохшего озера, какое-то место типа Зоны 51.

Этот аппарат сделал три небольших, но быстрых, прыгающих рывка, потом полетел прямо вверх, быстро набирая скорость, и в течение секунд полностью исчез из виду. При этом не было ни звука, ни звукового удара - ничего'.

'Этот аппарат представлял собой то, что они называли 'репродукцией инопланетного аппарата', ему также дали прозвище 'Флакс-лайнер'. Данная система антигравитационного движения - эта летающая тарелка - была одной из трех находившихся в ангаре на авиабазе Нортон. Ее искусственная система обзора использовала тот же тип технологии, что и в системе наведения пулеметов на вертолете 'Апачи': если пилот хочет посмотреть, что у него за спиной, он может включить вид в этом направлении, а камеры работают парно. У пилота есть маленький экран в лицевой части шлема, что дает ему альтернативный вид. Он также надевает специальные очки - фактически, вы можете уже сейчас реально купить систему 3-мерного обзора для вашей видеокамеры, и она будет делать то же самое, - и когда пилот смотрит вокруг, то наблюдает отличный 3-мерный вид всего, что находится снаружи, при этом нет никаких окон. Почему нет окон? Скорее всего, потому что используемые высокие напряжения, о которых мы говорим, составляют где-то от полумиллиона до миллиона вольт'. Брэд Соренсен рассказывал, что на демонстрации репродукций 'трехзвездный генерал сказал, что эти аппараты способны развивать скорость света и даже превышать ее'.

Новая книга Ника Кука - "Охота за нулевой точкой" (40) содержит некоторые из наиболее сильных доказательств серьезных усилий и успеха в антигравитационной технологии. Автор книги последние 15 лет был редактором журнала 'Эвиейшн' и консультантом по аэрокосмической технике для издания 'Джейнс Дефенс Уикли', он потратил последние 10 лет для сбора информации для своей книги. Она включает исследования архивов нацистской Германии по антигравитационным технологиям, интервью с высокими чиновниками НАСА, Пентагона и секретных оборонных объектов. Он доказывает, что Америка 'взломала' код гравитации и закрыла информацию на высочайшем уровне секретности. Причина в том, что антигравитация и связанные с ней технологии энергии нулевых колебаний предлагают миру потенциальную возможность в будущем получить неисчерпаемый и незагрязняющий источник энергии, по-

этому информация удерживается из-за 'гигантской экономической угрозы'. Его находки подкрепляют вышеупомянутые сообщения свидетелей в рамках Проекта 'Раскрытие'.

Хотя Т. Браун информировал о большинстве своих открытий около полувека назад, другие экспериментаторы начали только недавно воспроизводить его работы и сообщать результаты в открытой литературе и в Интернете. Например, Дэвенпорт (41) опубликовал результаты своих работ в 1995 году, подтвердив открытия Т. Брауна. Еще позднее, компания 'Трансдиментал Текнолоджиз' (42) в США и лаборатории Дж. Нодина (43) во Франции опубликовали в Интернете диаграммы, видеозаписи и экспериментальные данные своих версий антигравитационных 'лифтов', основанных на развитии работ Брауна. Очевиден факт, что большая наука все еще нуждается в демонстрации принципов, которые уже демонстрировались более пятидесяти лет назад.

Был проведен еще целый ряд демонстраций 'антигравитационных' феноменов учеными многих стран мира. Они включают работы бразильского профессора физики Фран де Акуино, а также демонстрацию некоторых устройств: электрогравитационный диск Сёрла, пьезоэлектрические эксперименты с силовым полем Вудварда.

Все они описаны более детально Гриром и Лоудером (44). Анализ различных теоретических подходов в изучении антигравитационного эффекта, не следующего из закона Фарадея и не понятого до конца в рамках теории электродинамики Максвелла, приводит к простому, на первый взгляд, постулату:

При взаимодействии электрического и магнитного поля при условии, что векторы взаимодействующих полей перпендикулярны друг другу, возникает третий вектор силы, проявляющий себя в виде антигравитационного эффекта.

Применение различных способов получения действующих полей не меняет сути эффекта, а те или иные инженерные решения позволяют, с различной степенью эффективности, регулировать величину и направление гравитационной силы.

### **3. Последствия антигравитационных исследований.**

Исследования по антигравитации и энергии нулевых колебаний и их применение наконец-то заслужили внимание ученых большой науки. Это означает, что скоро будут переписаны учебники в этой области и новое поколение студентов сможет применять

'новое знание'. Его применение приведет к огромным прорывам в технологиях транспортировки в космосе и на земле. В итоге у нас появляется потенциал для исследования человеком солнечной системы и пространства за ее пределами в течение нашей жизни, если у нас есть желание. Это также подразумевает, что большая часть технологий 20-го века станет бесполезной, а фактически возможно, уже и стала.

Основываясь на анализе тенденций антигравитационных исследований за последние полстолетия и информации многочисленных свидетелей, получается, что у нас есть как хорошие, так и плохие новости.(1). Хорошая новость в том, что мы (в рамках секретных проектов) уже разработали теорию антигравитации, а, кроме того, построили на ее принципах рабочий космический корабль. Плохая новость в том, что эти технологии разрабатывались уже в течение нескольких десятилетий за счет общественных средств, и, что человечество было лишено этих технологий, продолжая растрачивать энергию с использованием неэффективных и грязных технологий.

В начале 90-х годов к антигравитационным проектам подключились наиболее крупные научные центры, в том числе:

- Массачусетский Технологический Институт,
- Научно-техническая база исследования антигравитации в Бостоне,
- Институт Специальных Исследований в Принстоне,
- Лучевая Лаборатория Университета Принстона,
- Университет Северной Каролины,
- Институт Специальных Исследований в области гравитации Глена Мартина.

В Великобритании проводится обширная программа исследований по разработке технологии получения специальных диэлектриков для реализации электрогравитационных проектов в авиации. Революционные успехи в теории антигравитации и ее практической реализации не означают отсутствия проблем в этой области. До сих пор существуют некоторые проблемы с созданием более гибкой системы пространственного управления мощными (50.000кВА) электрическими и электромагнитными полями. Есть существенные пробелы в защите человека от электромагнитной радиации. Успехи в техническом решении проблемы безопасности являются основным предметом конкуренции и секретности в настоящее время. Между тем, специалисты ведущих аэрокосмических фирм, осваивающие новые технологии в рамках антигравитационных проектов,

считают, что эти проблемы не столь велики, как это кажется на первый взгляд (45).

## 4. Теории

На данный момент существует несколько теорий, объясняющих электрогравитационные эксперименты, проведенные Т.Т.Брауном, П.А.Биффельдом и др.

### 4.1. Первая теория. Электрогравитационная.

Была разработана самим первооткрывателем данного эффекта Т.Т. Брауном. Так он до конца своих дней утверждал что открыл стыковочный эффект между гравитацией и электричеством (согласно другим источникам между гравитационной массой и электрическим зарядом.) Иначе 'электрогравитацию'. Но эта теория легко опровергается практикой. Достаточно бакелитовый ящик, придуманный Брауном положить на весы, так что бы пластины 'гравитора' находились под прямым углом перпендикулярно к поверхности весов. Тогда его полюса будут расположены на одном уровне параллельно к земле. И вследствие этого электродвижущая сила не будет никак воздействовать на весы. Так как будет направлена в сторону. А не вверх или в низ. Весы явно и точно покажут, что никакого изменения гравитационной массы не происходит. А значит, и нет никакой электрогравитации. Но тут следует уточнить, что сейчас под термином 'электрогравитация' понимается сила, частично компенсирующая вес, для создания которой используется электрический ток. Причем если Т.Т. Браун и П.А.Биффельд шли по пути увеличения в первую очередь напряжения (вольтов), то современные исследователи используют для получения 'электрогравитации' токи большой силы (амперы).

### 4.2. Вторая теория. Электронная.

Была предложена его оппонентами. Так они утверждали, что электродвижущая сила возникает вследствие существования между пластинами 'гравитора' электронных потоков. Так называемого 'электронного ветра'. В своих рассуждениях оппоненты Брауна опирались на следующие известные каждому физику факты. Быстрые электроны обладают, как и фотоны, дуальными свойствами. То есть, взаимодействуя с веществом, и окружающей средой они ведут себя и как волна и как частицы вещества. Так свет или же фотоны несут энергию, поэтому нагревают встречающиеся на их пути тела, оказывают давление на освещаемую поверхность и т. д. Аналогично и



электронные потоки несут энергию (тепловую и кинетическую), а значит, в состоянии оказать давление на анод трубки Кулиджа и сдвинуть ее с места. Интересная теория. Но дело в том, что эта теория объясняет возникновение электродвижущей силы только в трубке Кулиджа. Но она не объясняет, почему стремление к движению возникает у дискообразных конденсаторов. Дело в том, что в конденсаторах свободных электронных потоков нет. Так как между обкладками конденсаторов обычно находится диэлектрик, который электронные потоки между обкладками сводит на нет. А раз нет электронного ветра, то, что тогда приводит в движение конденсаторы? Конечно, всегда есть поверхностный заряд и реактивные стоки ионов. Но все это убирается с помощью всесторонней (круговой) изоляции конденсатора.

### **4.3. Третья теория. Своеобразная.**

Была разработана, совсем недавно ее можно сформулировать в нескольких словах 'движущая сила создается за счет асимметрии структуры электрического поля, его градиента, обуславливаемого суперпозицией или формой электродов, а также градиентом свойств диэлектрика'. Ее автор Фролов А.В. Анализ опытов проведенных им на основании своих рассуждений показывает, что он не обременял себя даже символической изоляцией конденсаторов.

И все его опыты легко объясняются четвертой теорией.

### **4.4. Четвертая теория. Реактивная.**

Самая простая. Конденсаторы двигаются за счет реактивных стоков ионов. То есть конденсаторы это ионолеты. На первый взгляд возразить тут нечего. Но рентгеновская трубка на ионолет никак не похожа. И бакелитовый ящик Брауна имел все-таки всестороннюю изоляцию.

### **4.5. Пятая теория. Вакуумная.**

Тоже достаточно простая. Конденсаторы теряют в весе только потому, что на них действует сила Архимеда. Существование силы Архимеда действующей на конденсаторы любой конфигурации объясняется очень просто известно, что все вещества обладают определенной магнитной проницаемостью, то есть пропускают электромагнитные поля лишь частично, в результате чего в очень сильных электромагнитных полях созданных при помощи токов большой силы наблюдается левитация различных веществ. Вещество в данном случае молекулы воздуха просто выталкивается из электро-

магнитного поля окружающего конденсатор и вокруг него создается зона разряжения воздуха, которая естественно легче окружающего воздуха и конденсатор становится как бы легче. Все бы хорошо да вот при смене полярности бакелитовый ящик все-таки прибавлял в весе, а не терял. А рентгеновская трубка двигалась как раз не вверх, а горизонтально.

#### **4.6. Шестая теория. Вакуумно-, реактивно-, атмосферная.**

Немного фантастичная но, на мой взгляд, очень интересная.

Суть ее в следующем. Все тела, в том числе и трубка Кулиджа и конденсатор, и бакелитовый ящик Брауна испытывают на себе атмосферное давления. При чем со всех сторон. Так вот если с какой либо стороны с верху или с какого-нибудь бока уменьшить атмосферное давление, то и трубка Кулиджа и Бакелитовый ящик Брауна и конденсатор будут выталкиваться атмосферным давлением в этот образовавшийся вакуумный тоннель. Чем больше будет разряжение, тем больше будет скорость движения выталкиваемых объектов.

Только в случае с конденсатором будут наблюдаться еще и реактивные стоки ионов и уменьшения веса за счет действия силы Архимеда.

Осталось только разобраться что это за луч такой создающий над под или с боков электрических машин вакуумный коридор. Уж не пресловутый ли хрональный силовой луч о возможности существования, которого писал в свое время опальный белорусский профессор А.И.Вейник.

#### **4.7. Седьмая теория. Эфирная.**

Очень похожа на пятую за одним лишь исключением в место атмосферы со всех сторон давящей на исследуемые электрические агрегаты, на них давит со всех сторон заполняющий пространство светопроводящий газообразный эфир. Плотность его не велика и давление оказываемое им тоже очень не велико. Но электрические машины умудряются неким образом, отталкиваться от него возможно и за счет, создания за собой, эфирной реактивной струи или же опять таки с помощью некоего луча создают в нем зоны разряжения куда их и проталкивает обжимающий со всех сторон газообразный эфир. Вполне вероятно также, что электромагнитное поле создает разряжение светоносного эфира вокруг конденсатора и на него со стороны окружающего светоносного эфира начинает действовать

сила Архимеда. Плотность эфира очень мала, а значит и сила Архимеда незначительна.

Мне встречались и вариации этой теории. В них в место эфира говорилось о гравитационном нанополе заполняющем всю Вселенную. В этом нанополе вроде бы можно с помощью направленного антигравитационного луча создать зону свободную от гравитации - пространство с нулевой гравитацией, нуль-пространственный туннель.

Или же о метрическом веществе, заполняющем вакуум и придающих всем телам форму и протяженность за счет обжатия материи, со всех сторон начиная с атомного уровня. В этом случае материя рассматривается как пузырьки газа в жидкотекучей среде. Уменьшив давление этого вещества в направлении предполагаемого движения, мы тоже можем привести конденсатор в движение. Находясь в такой машине, пассажир не будете чувствовать ускорения, так как метрическое вещество не будет препятствовать движению. В этом случае над конденсатором в образовавшемся туннеле должно наблюдаться уменьшение веса других объектов. Как тут не вспомнить опыты Подклетова. Возникновение силы Архимеда за счет разряжения метрического вещества вокруг конденсаторов также возможно. Эти теории я даже не берусь комментировать.

## Литература

1. Лоудер Т.К. Доклад на 40-й конференции по проблемам аэрокосмических наук, Американский институт аэронавтики и космонавтики, Рино, шт. Невада, 2002. Перевод с англ. В.Романченко.
2. Brown, T. T. 1929. How I control gravity. Science and Information Magazine, Aug. 1929. Reprinted in Psychic Observer 37 (1).
3. Oberth, Hermann: 'Flying Saucers Come from a Distant World,' The American Weekly, October 24, 1954.
4. Frolov A.V. "Reactionless Propulsion and Active Force", St.-Petersburg, 1998.
5. Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electrogravitics Systems: An examination of electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 14. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
6. Там же, p. 27.
7. Там же .p.19.

8. Gravity Rand Ltd. 1956. The Gravitics Situation. p. 54. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
9. Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electrogravitics Systems: An examination of electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 11. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
10. Там же, p. 34.
11. Там же, p. 41.
12. Gravity Rand Ltd. 1956. The Gravitics Situation. p. 47. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
13. Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electrogravitics Systems: An examination of electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 32. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
14. Evans, M.W. 2002. The link between the Sachs and  $O(3)$  theories of electrodynamics. In Evans, M.W. (ed.), Modern Nonlinear Physics.
15. Anastasovski, P.K., T.E. Bearden, C. Ciubotariu, W.T. Coffey, L.B. Crowell, G.J. Evans, M.W. Evans, R. Flower, A. Labounsky, B. Lehnert, M. MIszAros, P.R. MolnAr, S. Roy, and J.-P. Vigier. (In Press). Anti gravity effects in the Sachs theory of electrodynamics Foundations of Physics Letters.
16. Alcubierre, M. 1994. The Warp Drive: Hyper-fast travel within general relativity. Classical and Quantum Gravity.
17. Fran De Aquino: Gravitation and Electromagnetism; Correlation and Grand Unification, S.Luis, Brazil, 1999.
18. Puthoff, H.E. 1996. SETI, The Velocity-of-Light Limitation, and the Alcubierre Warp Drive: An Integrating Overview, Physics Essays.
19. Puthoff, H. 1989. "Gravity as a Zero-Point Fluctuation Force." Phys. Rev A., 39(5):2333-2342. Puthoff, H. 1989. "Source of Electromagnetic Zero-Point Energy." Phys. Rev A, 40(9):4597-4862.
20. Anastasovski, P.K., T.E. Bearden, C. Ciubotariu, W.T. Coffey, L.B. Crowell, G.J. Evans, M.W. Evans, R. Flower, A. Labounsky, B. Lehnert, M. MIszAros, P.R. MolnAr, J.K. Moscicki, S. Roy, and J.P.

- Vigier. 2001. Explanation of the motionless elect romagnetic generator with 0(3) Electrodynamics. Foundations of Physics Letters, 14(1):87-93
21. See the Tom Bearden web site for an extensive listing and copies of his papers at: [www.cheniere.org](http://www.cheniere.org).
  22. Bearden, T. 2002. Energy from the Vacuum: Concepts and Principles. World Scientific (In Press).
  23. Puthoff, H. 1990. Everything for Nothing. New Scientist, 28 July 1990.
  24. Consortium searl international, [www.sisrc.com/e.htm](http://www.sisrc.com/e.htm)
  25. В.Я. Косыев “Магнитогравитационный конвертор Серла”, Sci Tec Library.com, 2002.
  26. J.E.Bayles, Electrogravitation as a unified field theory, <http://www.electrogravity.com/gravbook/> (APPENDIX).
  27. LaViolette, P. 1993. The U.S. Antigravity Squadron. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
  28. LaViolette, P. 1993. The U.S. Antigravity Squadron. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
  29. LaViolette, P.A. 1992. Electrogravitics: Back to the future. LaViolette, P. A. 1993. A theory of electrogravitics. Electric Spacecraft, Issue 8.
  30. LaViolette, P.A. 2000. Moving Beyond the First Law and Advanced Field Propulsion Technologies in T. Loder (ed.). 'Outside-the-Box' Technologies, Their Critical Role Concerning Environmental Trends, and the Unnecessary Energy Crisis. Report prepared for The U.S.
  31. Information available at: [www.disclosureproject.org](http://www.disclosureproject.org).
  32. Greer, S.M. and T.C. Loder III. 2001. Disclosure Project Briefing Document, 492 pp. Available on CD from: The Disclosure Project, P.O. Box 2365, Charlottesville, VA 22902.
  33. Greer, S.M. 2001. Disclosure: Military and government witnesses reveal the greatest secrets in modern history. Crossing Point, Inc. Crozet, VA.
  34. Там же, pp. 357-366.
  35. Там же, pp. 262-270.
  36. Там же, pp. 384-387.
  37. Там же, pp. 391-403.
  38. Там же, pp. 388-389.
  39. Там же, pp. 497-510.

40. Cook, N. 2001. The Hunt for Zero Point.
41. Deavenport, L. 1995. 'T.T. Brown Experiment replicated. Electric Spacecraft Journal. Issue 16. Oct. 1995. (Reprinted in: Valone, T. (ed.), 1994. Electro-gravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005)
42. Transdimensional Technologies, 906-E Bob Wallace, Ave., Huntsville, AL 35801.
43. <http://jnaudin.free.fr>
44. Greer, S.M. and T.C. Loder III. 2001. Disclosure Project Briefing Document, 492 pp. Available on CD from: The Disclosure Project, P.O. Box 2365, Charlottesville, VA 22902. Also available from: Arp, H. 1998. Seeing Red: Redshifts, Cosmology and Academic Science. Montreal, Aperion.
45. В. Странджек: “Электрогравитационные системы”, 45433 TL, Райт-Паттерсон, Дэйтон, шт. Огайо, 1992.
46. Совсем недавно все патенты Т.Т.Брауна были открыты для внедрения, а их описание можно найти по адресу: <http://www.soteria.com/broun>