

5 marca 2013 roku

Dr inż. Jan Pająk

**"Strony Jana Pająk - [propulsion.pl.pdf](http://propulsion.pl.pdf)"**

(tj. PDF broszurka z tekstem strony internetowej o nazwie [propulsion.pl.htm](http://propulsion.pl.htm) i tytule "Zaawansowane napędy magnetyczne wehikułów latających")

Wellington, Nowa Zelandia, 2013 rok,  
ISBN 978-1-877458-66-8.

Copyright © 2013 by dr inż. Jan Pająk.

Wszystkie prawa zastrzeżone. Całość ani też żadna z części niniejszej publikacji nie może zostać skopiowana, zreprodukowana, przesłana, lub upowszechniona w jakikolwiek sposób (np. komputerowy, elektroniczny, mechaniczny, fotograficzny, nagrania telewizyjnego, itp.) bez uprzedniego otrzymania wyrażonej na piśmie zgody autora lub zgody osoby legalnie upoważnionej do działania w imieniu autora. Od uzyskiwania takiej pisemnej zgody na kopiowanie tej publikacji zwolnieni są tylko ci którzy zechcą wykonać jedną jej kopię wyłącznie dla użytku własnego nastawionego na podnoszenie swojej wiedzy i dotrzymają warunków że wykonanej kopii nie użyją dla jakiejkolwiek działalności przynoszącej dochód czy zawodowej, a także że skopiowaniu poddadzą całą tą broszurkę - włącznie z jej stroną tytułową oraz wszystkimi rozdziałami, tablicami, ilustracjami i załącznikami.

Data najnowszej aktualizacji strony internetowej prezentowanej niniejszą broszurką podana jest powyżej w górnym lewym rogu. (W przypadku dostępu do kilku egzemplarzy tej broszurki rekomendowane jest czytanie egzemplarza o najnowszej dacie aktualizacji!)

Niniejsza broszurka PDF zawiera tekst wskazywanej w jej tytule strony internetowej pióra dra inż. Jana Pająk. Z kolei owe strony są formą szybkiego raportowania czytelnikom wyników badań naukowych uzyskanych przez autora tej broszurki. Ich autor jest świadomy, że badania te i ich wyniki mają unikalny charakter, jako że wcześniej nikt w całym świecie NIE podejmował badań objętych zaprezentowaną tu broszurką. Dlatego idee które broszurka ta prezentuje stanowią intelektualną własność autora tej broszurki. Wszystkie opublikowane tu idee, teorie, wynalazki, rozwiązania, wyjaśnienia, opisy, itp., posiadające wartość dowodową lub dokumentacyjną, są opublikowane tutaj zgodnie ze standardami i wymogami przyjętymi dla publikacji (raportów) naukowych. Szczególna uwaga autora skupiona była przy tym na wymogu odtwarzalności i najpełniejszego udokumentowania źródeł, t.j. aby każdy naukowiec czy hobbysta pragnący zweryfikować lub pogłębić badania autora był w stanie dotrzeć do ich źródeł (jeśli nie noszą one poufnego charakteru), powtórzyć ich przebieg, oraz dojść do tych samych lub podobnych co autor wyników.

Niniejsza broszurka jest kolejną z całego szeregu podobnych do niej broszurek w bezpiecznym formacie PDF, gratisowo oferowanych zainteresowanym czytelnikom za pośrednictwem totaliztycznej strony o nazwie [tekst.11.htm](http://tekst.11.htm) - która upowszechnia PDF wersje najważniejszych i najbardziej poczytnych stron autora. Tematyka tej broszurki jest reprezentowana w najnowszej [monografii \[1/5\]](http://monografii.1/5) o następujących danych bibliograficznych:

Pająk J.: "Zaawansowane urządzenia magnetyczne", Monografia, 5 wydanie, Wellington, Nowa Zelandia, 2007 rok, w 18 tomach, ISBN 978-1-877458-01-9

Dane kontaktowe autora, ważne w 2013 roku - tj. w przygotowania tej broszurki:

**[Dr inż. Jan Pająk](mailto:janpajak@gmail.com)**

P.O. Box 33250, Petone 5046, NEW ZEALAND

Email: [janpajak@gmail.com](mailto:janpajak@gmail.com)

Wystarczy wyjść na ulicę dowolnego miasta na Ziemi aby zauważyć że dzisiejsze napędy nie zawiozą nas już daleko. Wszakże zasmradzają one nasze naturalne środowisko, prześladują nas hałasem, konsumują resztki naturalnych surowców które nasza matka Ziemia nam zaoferowała, oraz coraz trudniej nam je parkować i przechowywać. Musi więc istnieć lepszy sposób na rozwiązanie naszych piętrzących się trudności komunikacyjnych. Ten lepszy sposób nazywa się [magnokrafem](#). Już niedługo magnokrafty zastąpią nie tylko nasze dzisiejsze ziemskie samochody, ale także i rakiety kosmiczne. Skąd dokładnie nam wiadomo że magnokrafty z całą pewnością już wkrótce przyjdą, jakie materiał dowodowy potwierdza że magnokrafty są realizowalne technicznie, jakimi cechami owe magnokrafty będą się odznaczały, oraz jakie jeszcze lepsze od nich napędy przyjdą po nich - wszystko to opisuje niniejsza strona internetowa.

---

**Część #A: Informacje wprowadzające tej strony:**

## #A1. Jakie są cele tej strony:

Głównym celem niniejszej strony internetowej oraz materiału dowodowego który zaprezentowałem tutaj czytelnikowi, jest udokumentowanie i wyjaśnienie nowych urządzeń napędowych które już wkrótce zostaną zbudowane na Ziemi.

---

## Część #B: Nadchodząca era gdy nowe napędy są projektowane a nie wynajdowane:

### #B1. Prawo Cykliczności i Tablica Okresowości dla napędów - czym one są:

Czy czytelnik pamięta jak następowało odkrywanie kolejnych pierwiastków chemicznych. Ano, najpierw chemicy odkrywali je przez czysty przypadek. Potem jednak urodził się wielki naukowiec rosyjski o nazwisku Dymitr Iwanowicz Mendelejew (1834 - 1907). Odkrył on że kolejne pierwiastki układają się logicznie w bardzo wymowną tablicę, którą obecnie nazywamy "**Tablica Okresowa Pierwiastków Chemicznych**" albo "Tablica Mendelejewa". Kiedy owa tablica została zbudowana, dalsze odkrycia pierwiastków chemicznych zaczęły być zamierzone. Stało się tak ponieważ Tablica Mendelejewa wskazywała ludziom które pierwiastki nadal pozostają nieodkryte, oraz jakie są ich właściwości. Stąd poprzez podążanie za wskazaniem wynikającymi z owej tablicy, pozostałe pierwiastki chemiczne mogły być odkryte i opisane znacznie szybciej i efektywniej.

Jak się okazuje, dokładnie to samo ma miejsce z wynalazkami nowych urządzeń napędowych oraz nowych rodzajów napędów. Początkowo były one wynajdowane przez zwykły przypadek. I tak przypadkowo James Watt (1736 - 1819) wynalazł silnik parowy, zaś Rudolf Diesel (1858 - 1913) wynalazł silnik diesla. Jednak w 1972 roku odpowiednik Tablicy Mendelejewa został odkryty także dla nowych rodzajów napędów. Ten odpowiednik przyjmuje formę **Tablicy Okresowej Urządzeń Napędowych** - pokazanej oraz objaśnionej wyczerpująco w rozdziałach B i LA (tomy 2 i 10) mojej najnowszej **monografii [1/5]**. Generalna zasada na jakiej owa tablica została skonstruowana nazywana jest "Prawem Cykliczności" (stąd owa tablica może też być nazywana "Tablicą Cykliczności") - patrz opisy tego prawa w podrozdziale B1 z tomu 2 **monografii [1/5]**. **W dokładnie taki sam sposób jak Tablica Okresowa Pierwiastków pozwala nam na zamierzone odkrywanie wszystkich kolejnych pierwiastków**

chemicznych, również moja Tablica Okresowa Urządzeń Napędowych pozwala nam na zamierzone wynajdowanie nowych urządzeń napędowych oraz nowych wehikułów. Jest tak ponieważ zestawia ona wszelkie urządzenia napędowe w logiczny porządek, pozwalając w ten sposób wydedukować wszystko co potrzebujemy wiedzieć na temat ich przyszłej konstrukcji, zasad działania, oraz cech jakimi będą się odznaczały. Stąd owa nowa tablica otwiera dla nas drzwi dla łatwego i efektywnego wynajdowania wszelkich urządzeń napędowych które ludzkość ma zbudować w przyszłości.

"Tablica Cykliczności" oraz "Tablica Mendelejewa" są następstwami wysokiej symetryczności z jaką Bóg stworzył świat fizyczny, a jaką francuzki badacz o nazwisku Louis De Broglie sformułował w postaci tzw. "Zasady Symetryczności Natury" - opisaney m.in. w podrozdziale H6.1 z tomu 4 mojej najnowszej [monografii \[1/5\]](#), zaś skrótkowo streszczoney m.in. w punkcie #B1 totalizycznej strony o nazwie [antichrist.pl.htm](#). Zgodnie z ową zasadą, w naturze wszystko jest symetryczne na wiele różnorodnych sposobów. Zasada symetryczności DeBroglie dostarczyła podstaw filozoficznych i naukowych dla opisania wielu zjawisk natury. W ten sposób otworzyła je dla badań, odkryć, formułowania nowych teorii, budowania nowych urządzeń, itp. Dla przykładu, Tablica Mendelejewa, istnienie elektrycznie przeciwstawnie naładowanego duplikatu dla każdej cząsteczki elementarnej, takiego jak pozytron dla elektronu czy antyproton dla protonu, oraz podobieństwa pomiędzy atomami i systemami słonecznymi - wszystko to uzmysławia symetryczność istniejącą w budowie i własnościach materii. Podobieństwo pomiędzy równaniami matematycznymi opisującymi zupełnie odmienne zjawiska fizyczne, np. równania Navier-Stokes'a opisujące przepływ płynów oraz równania Laplace'a opisujące przewodzenie ciepła, wyraża symetryczność w prawach natury. Natomiast podobieństwo pomiędzy pompami i silnikami pneumatycznymi, czy generatorami i silnikami elektrycznymi, wyraża symetryczność w działaniu urządzeń technicznych.

Więcej informacji na temat jak omawiane tutaj Tablice Cykliczności dawne "wynajdowanie" wynalazków zamieniają w proces naukowego syntetyzowania tychże wynalazków, dostarcza podrozdział LA1 z tomu 10 najnowszej [monografii \[1/5\]](#). Teoretyczne wywody są tam poparte praktycznymi przykładami naukowego syntezyzowania wynalazków [wehikułu czasu](#) oraz [wehikułu telekinetycznego](#) (tj. magnokraftów drugiej i trzeciej generacji).

Kierunek rozwoju urządzeń roboczych						
Obieg światła magnetycznego	3	2. Efekt telektn. 1. Siłowe oddziały magnetyczne	?	Mechizm czasu (około 2000 roku)	?	?
	2	1. Efekt telektn. 2. Siłowe oddziały magnetyczne	Siłnik telektn. 1. Siłowy oddział magnetyczny (ok. 2020 r.)	Mechizm teleoperacyjny (ok. 2000 r.)	?	?
	1	1. Siłowe oddziały magnetyczne	Siłnik telektn. 1. Siłowy oddział magnetyczny (ok. 2020 r.)	Magnokraft (ok. 2020 r.)	Siłnik pilotowy (ok. 2040 r.)	Statek orbitowy (ok. 2140 r.)
Obieg wody	3	1. Energia mechaniczna 2. Energia 1. Ciśnienie	Mechyza awarna 1769 r.	Naped odrzutowy 1939 r.	Siłnik spalinyowy 1867 r.	Naped rakietowy 1942 r.
	2	2. Bezładność 1. Ciśnienie	Siłnik pneumatyczny 1800 r.	Poduszkiowic 1959 r.	Mechyza mechaniczna 1712 r.	Samolot 1903 r.
	1	1. Ciśnienie	Miatrak 1181 r.	Zagiel 1380 r.	Mechyza wielo-energiowa 1860 r.	Balon 1863 r.
Obieg powietrza	3	3. Sprężystość 2. Energia 1. Siła	Miatrak bezładnościowo-sprężysta	Katapulte	Sprężyna	Płotka
	2	2. Inercja 1. Siła	Koło gearcarakle	Taran	Koło zamachowe	Proca odśrodkowa
	1	1. Siła	Korbie	Tyciska flisacka	Kierat bebnony	Koło
Podział energii roboczej	Generacja	Mikrogeneracja energii	Siłnik (współpraca z innymi urządzeniami)	Podział (współpraca z innymi urządzeniami)	Siłnik	Podział
Charakterystyka urządzeń roboczych	Charakterystyka urządzeń napędowych	Stopień doskonałości urządzeń	Pierwsza para napędowa (współpraca z innymi urządzeniami)	Druga para napędowa (współpraca z innymi urządzeniami)	Jest to pierwszy etap budowy "antichrista" w procesie roboczym	

**Rys. #1** (tj. "Tab. B1" z [monografii \[1/5\]](#)): "Tablica Cykliczności (Okresowości) dla Urządzeń Napędowych". Jest ona jakby odpowiednikiem "Tablicy Mendelejewa" (zwanej także "Tablicą Okresowości Pierwiastków Chemicznych"). Tyle że zamiast dla pierwiastków chemicznych, powyższa "Tablica Cykliczności" ujawnia podobieństwa i symetryczności jakie istnieją w zasadach działania, budowie i datach odkryć poszczególnych urządzeń napędowych. To dlatego powyższa "Tablica Cykliczności" pozwala na przewidywanie zasad działania, konstrukcji, oraz właściwości wszystkich napędów przyszłości które ciągle oczekują swego wynalezienia i zbudowania na Ziemi. Faktycznie to pozwala ona nawet na opracowanie programu komputerowego który by wyjaśnił przyszłym wynalazcom które systemy napędowe ciągle oczekują na czyjeś twórcze zainteresowanie. Efektem sformułowania powyższej "Tablicy Cykliczności" było, że autor tej strony mógł na jej podstawie opracować budowę i działanie najpierw statku międzygwiazdowego zwanego [magnokraftem](#), a potem budowę i działanie [wehikułu czasu](#). Ta unikalna tablica jest opisana dokładniej w rozdziale B (tom 2) mojej najnowszej [monografii \[1/5\]](#), a także w kilku starszych monografiach [1/4], [2], [3] i [8]. Była ona również publikowana w monografiach [5/4], [5/3], [6], i [6/2].

Intrygującym zjawiskiem które się ujawnia podczas upowszechniania powyższej tablicy, jest że ktoś wysoce wpływowy zdaje się blokować i sabotować jej poznawanie przez ludzi - tak jak to wyjaśnia np. punkt #J2 na stronie o nazwie [faq\\_pl.htm](#). Przykładowo, aby czytelnik mógł dokładnie się tej tablicy przyglądnąć, w internecie upowszechniane jest jej powiększenie przygotowane w formacie PDF - o którym to formacie wiadomo, że został on celowo tak zaprojektowany, aby wirusy komputerowe NIE były w stanie do niego się doczepić. Przykładowo, takie właśnie jej powiększenie w bezpiecznym formacie PDF jest dostępne m.in. na niniejszej witrynie ([kliknij na niniejszy link aby sobie je wywołać](#)), jak również jest ono dostępne na innych witrynach totalizmu - np patrz adres [http://energia.sl.pl/14/14\\_tab\\_b01\\_p.pdf](http://energia.sl.pl/14/14_tab_b01_p.pdf). Niemniej (jak zdołałem to odnotować podczas testowania swoich stron), podczas próby ściągnięcia sobie i oglądnięcia powiększenia tej tablicy, niespodziewanie pojawia się komunikat jakiegoś tajemniczego ostrzeżenia - którego ja w żaden sposób NIE potrafię się pozbyć. Komunikatu tego NIE ma też jak tłumaczyć - wzięwszy pod uwagę że do tekstów w formacie PDF wirusy NIE mają prawa się doczepiać, a także że poza powyższą tablicą praktycznie NIE spotkałem w internecie żadnego innego tekstu w formacie PDF który generowałby taki, lub podobny, tajemniczy komunikat. Stąd np. poza celowo-zniechęcającym działaniem kogoś na tyle wpływowego, że może on rozprzestrzeniać swoje ostrzeżenia na cały internet i potem dołączać je specyficznie do mojej tablicy, NIE mam wytłumaczenia dla owego tajemniczego komunikatu. Być może że czytelnik potrafi mi pomóc w ustaleniu co powoduje ten komunikat oraz jak mogę się go pozbyć z dalszego zapaskudzenia oglądnięć Tablicy Cykliczności.

Dodam tutaj że aby mimo wszystko oglądnąć sobie powiększenie tej tablicy upowszechniane w owym bezpiecznym formacie PDF, należy albo (1) dla pewności i bezpieczeństwa swego komputera otworzyć sobie ją z jakiegoś powszechnie dostępnego adresu internetowego jaki wyraźnie dowodzi iż tablica ta jest dostępna w bezpiecznym formacie PDF - tj. np. z



adresu [http://energia.sl.pl/14/14\\_tab\\_b01\\_p.pdf](http://energia.sl.pl/14/14_tab_b01_p.pdf) (dla zwiększenia swej pewności, owego jej otwarcia można też dokonać np. poprzez jakąś "firewall" istniejącą np. w większości Cyber Cafe, albo też poprzez jakiś system softwarowy który sprawdza i przefiltrowuje antywirusowo wszystko co przez niego przechodzi - taki jakim jest np. niemal każdy email), albo też (2) kliknąć na następujący guzik: który pozwala ją sprowadzić sobie (też w formacie PDF) z niniejszej witryny, albo też (3) [kliknąć powyżej na tą tablicę i potem wykonywać instrukcje które się pojawiają](#) - co też ją sprowadzi w bezpiecznym formacie PDF.

## #B2. "Silniki" kontra "pędniki":

Zanim wyjaśnię jak owa "Tablica Okresowości napędów" działa, najpierw muszę wyjaśnić najważniejsze pojęcia naukowe za dwoma najbardziej podstawowymi urządzeniami napędowymi. Owe dwa podstawowe urządzenia napędowe nazywane są "silnikami" oraz "pędnikami".

**Silniki** wytwarzają jedynie ruch względny jednej grupy podzespołów danej maszyny względem innej grupy podzespołów tej samej maszyny. To oznacza, że silniki praktycznie nie są w stanie wytwarzać absolutnego ruchu całych obiektów względem otoczenia owych obiektów, aczkolwiek często dostarczają one energii mechanicznej która później jest używana do wytworzenia takiego ruchu absolutnego. Jako przykład rozważ samochód, w którym silnik jest typowym "silnikiem". Każdy wie że silnik samochodowy NIE WYTWARZA ruchu całego samochodu po jezdni - jako że koła są owymi pędnikami które poruszają cały samochód. Silnik samochodowy jedynie dostarcza energii mechanicznej owym kołom. Stąd samochód jest maszyną która posiada zarówno pojedynczy silnik (tj. posiada silnik samochodowy) który powoduje jedynie obrót kół w odniesieniu do korpusu owego samochodu, a także posiada cztery pędniki (tj. cztery koła) które wytwarzają ruch absolutny samochodu wzdłuż jezdni po której się on porusza. Podobnie jest ze statkiem. "Silnik" w statku jedynie dostarcza względnego ruchu jego śruby, podczas gdy absolutny ruch całego statku jest wytwarzany przez ową śrubę, a nie przez silnik. (Tj. pędnikiem w statku jest jego śruba.)

Urządzenia napędowe które produkują ruch absolutny całych wehikułów w otaczającym je środowisku nazywane są **pędnikami**. Przykłady pędników obejmują: śmigło lotnicze, wirnik helikoptera, napęd odrzutowy, napęd rakietowy, poduszkowiec, koło, śruba okrętowa, oraz wiele więcej. Odnotuj że pędniki należy wyraźnie odróżniać od tzw. **silników liniowych**. Dla przykładu lokomotywa kolejowa jest po prostu silnikiem liniowym, a nie pędnikiem. Jest tak ponieważ pędniki wytwarzają ruch absolutny w otaczającym je środowisku naturalnym. Z kolei silniki liniowe wytwarzają jedynie ruch względny w odniesieniu do jednej ich części (np. szyny) która może jedynie zostać wydłużona na dowolne odległości.

## #B3. Jak zbudowana została Tablica

## Okresowości dla napędów:

Ogólna zasada na jakiej Tablica Okresowości napędów została oparta, sprowadza się do mojego odkrycia, że istnieje cały szereg ścisłych współzależności pomiędzy wynalazkami silników oraz wynalazkami pędników. Współzależności tych jest aż kilka, co dokładniej opisałem w rozdziałach B i LA z tomów 2 i 10 [monografii \[1/5\]](#). Owe współzależności decydują o każdym wynalazku nowego urządzenia napędowego. Z ich powodu staje się możliwym dokładne przewidywanie (a) jakie kolejne urządzenie napędowe zostanie wkrótce wynaleziona na Ziemi jako następne, (b) kiedy wynalazek tego następnego urządzenia napędowego ma nastąpić, (c) jak to następne urządzenie napędowe będzie działało, oraz (d) jakie zjawiska i zasady działania owo nowe urządzenie napędowe będzie wykorzystywało w swoim działaniu. Aby niepotrzebnie nie rozbudowywać niniejszej strony internetowej wyjaśnię tutaj tylko pierwsze a jednocześnie najbardziej istotne z licznych współzależności wyrażonych Tablicą Okresowości napędów. Owa współzależność stwierdza, że **każdy silnik musi otrzymać odpowiadający mu pędnik**. Aby wyjaśnić tutaj techniczną interpretację tej współzależności, praktycznie ona oznacza, że urządzenia napędowe zawsze są wynajdowane w parach. Najpierw następuje wynalazek jakiegoś silnika, potem zaś ów silnik jest uzupełniany przez odpowiadający mu pędnik. Dla przykładu, jeśli ktoś wynajdzie a "silnik", taki jak powiedzmy "silnik spalinowy" użyty do napędzania dzisiejszych samochodów, wkrótce po tym ktoś inny wynajdzie także niemal identyczny pędnik taki jak powiedzmy "napęd rakietowy". (Odnotuj, że główna część napędu rakiety, mianowicie jego dysza wylotowa, faktycznie jest niemal jak cylinder używany w silnikach spalinowych, z którego to cylindra jedynie usunięto tłok i zastąpiono ów tłok przez wylot z dyszy rakiety.) Jeśli dokonamy przeglądu wszystkich "silników" wynalezionych dotychczas na Ziemi, okazuje się wówczas że każdy z nich posiada odpowiadający mu pędnik który już działa - po szczegóły patrz Tablica Okresowości napędów pokazana powyżej. To zaś oznacza, że praktycznie dla niemal wszystkich owych silników i pędników wynajdowanie ich w parach zostało już zakończone. I tak, dla przykładu silnik który znamy pod nazwą "wiatrak", posiada odpowiadający mu pędnik w postaci "żagla". Silnik w postaci "silnika spalinowego" posiada odpowiadający mu pędnik w formie "napędu rakietowego". Silnik w postaci "turbiny gazowej" posiada odpowiadający mu pędnik w formie "napędu odrzutowego". Itd., itp.

## #B4. Dlaczego Zasada Cykliczności wskazuje że następnym ogromnie ważnym napędem budowanym na Ziemi będzie statek kosmiczny zwany [magnokraftem](#):

Tablica Okresowości napędów ujawnia, że za wyjątkiem jednego, niemal

wszystkie silniki zbudowane na Ziemi posiadają już odpowiadające im pary w postaci pędników które działają na tej samej zasadzie co owe silniki. Tym jedynym silnikiem który dotychczas nie ma jeszcze odpowiadającego mu pędnika jest powszechnie znany silnik elektryczny. (Ściślej powinniśmy go nazywać "silnikiem magnetycznym" jako że czynnikiem roboczym jest w nim pole magnetyczne.) Stąd zgodnie z Prawem Cykliczności już wkrótce powinniśmy się spodziewać że pędnik magnetyczny będzie zbudowany na Ziemi, jaki będzie reprezentował parę dla silnika elektrycznego. Ten nowy pędnik magnetyczny będzie używany w wehikule kosmicznym nazywanym magnokraftem. Tablica Okresowości napędów sugeruje, że magnokraft powinien zostać zbudowany na Ziemi nie później niż do roku 2036.

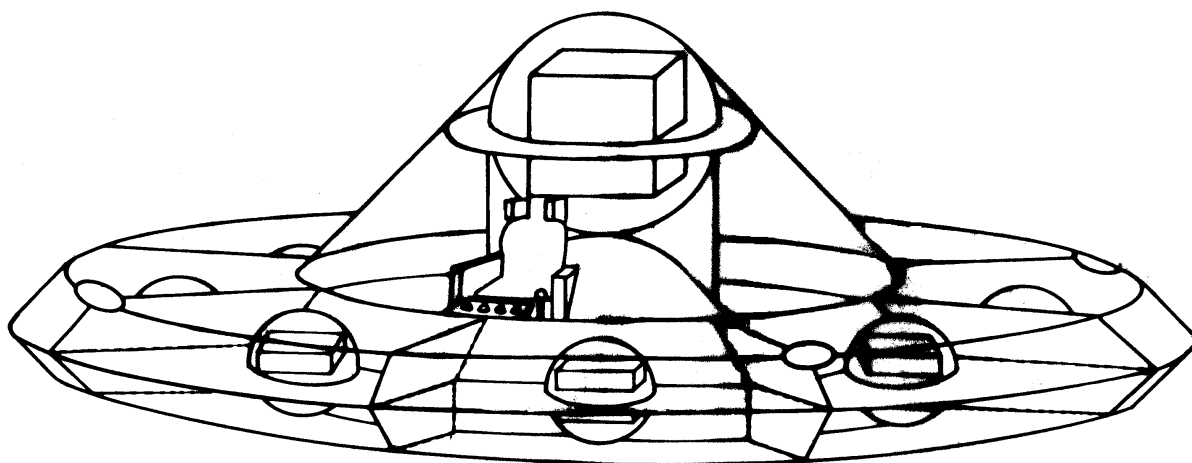
---

## **Część #C: Przyszłe napędy ziemskie zapowiadane przez Prawo Cykliczności i Tablicę Okresowości dla urządzeń napędowych:**

### **#C1. Dyskoidalny magnokraft pierwszej generacji:**

Najbardziej istotnym wehikułem naszej już bliskiej przyszłości, który zgodnie z Tablicą Okresowości napędów już wkrótce ma zostać zbudowanym na Ziemi, jest międzygwiazdny statek latający zwany magnokraftem. Owa nazwa "magnokraft" została przyporządkowana do zaawansowanego statku kosmicznego budowanego przez ludzi, który wykorzystuje pędniki magnetyczne do szybowania przez przestrzeń. Ponieważ wkrótce po zbudowaniu tego pierwszego magnokraftu, nawet bardziej od niego zaawansowane statki kosmiczne też zostaną zbudowane na Ziemi, ten najbardziej podstawowy wehikuł magnetyczny będzie także nazywany **magnokraftem pierwszej generacji**. Najbardziej interesujące o owym wehikule magnetycznym pierwszej generacji będzie, że jest już obecnie w stanie osiągać prędkości przyświatne. Stąd będzie on w stanie umożliwić ludziom dokonywanie podróży międzygwiazdnych. Oto jak ów magnokraft będzie wyglądał:





**Rys. #2** (C1(b) z [1/5]): Wygląd Magnokraftu typu K3 pierwszej generacji (kliknij na niego aby go oglądać w powiększeniu). **Magnokraft** jest to dyskoidalny statek kosmiczny latający całkiem bezgłośnie z prędkościami światła. Napędzany jest on magnetycznie za pomocą tzw. **komór oscylacyjnych**.

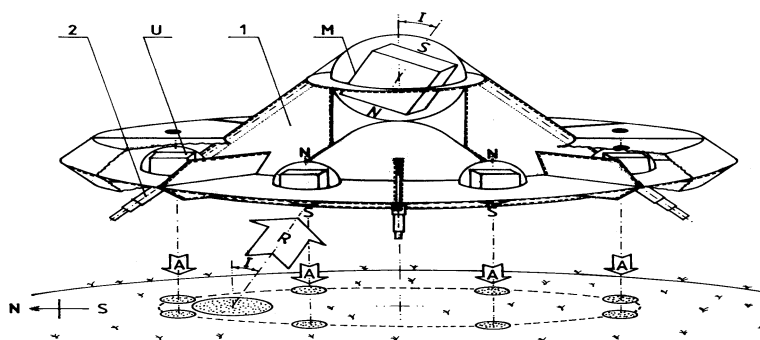
\* \* \*

**Zauważ** że można zobaczyć **powiększenie** każdej fotografii z niniejszej strony internetowej. W tym celu wystarczy zwyczajnie **kliknąć** na tą fotografię. Ponadto większość tzw. browser'ów które obecnie są w użyciu, włączając w to popularny "Internet Explorer", pozwala na **załadowanie** każdej ilustracji do swojego własnego komputera, gdzie można jej się do woli przyglądać, gdzie daje się ją zredukować lub powiększyć, a także gdzie ją można wydrukować za pomocą posiadanego przez siebie software graficznego.

### **#C1.1. Budowa i główne podzespoły dyskoidalnych magnokraftów:**

Tablica Okresowości napędów wskazuje, że pędniki używane w **magnokrafcie** będą reprezentowały "parę" dla powszechnie znanego silnika elektrycznego. Dlatego tak samo jak w silniku elektrycznym siły napędzające są wytwarzane dzięki magnetycznemu odpychaniu i przyciąganiu, również w magnokrafcie takie siły magnetycznego odpychania i przyciągania będą pozwalały na loty tego wehikułu przez przestrzeń kosmiczną. Jak więc ów magnokraft będzie działał. Ano, wiemy że każde ciało kosmiczne, włączając w to Ziemię, Słońce, oraz Galaktykę, generuje swoje własne pole magnetyczne. Stąd każda planeta i gwiazda jest po prostu ogromnym naturalnym magnesem. Dlatego, jeśli zbudujemy jeszcze jeden potężny magnes (nadajmy temu naszemu własnemu magnesowi zbudowanemu technicznie nazwę "pędnik magnetyczny" albo też "**komora oscylacyjna**") wówczas ten nasz własny magnes może odpychać się od pola Ziemi, Słońca, lub Galaktyki. Dlatego, jeśli ten nasz magnes będzie wystarczająco mocny, wówczas będzie on w stanie wytworzyć siły magnetycznego odpychania które będą w stanie wydzwignąć w przestrzeń cały statek kosmiczny. Stąd, jeśli zbudujemy odpowiednią konfigurację takich pędników magnetycznych, wówczas otrzymamy statek kosmiczny, który będzie w stanie polecieć w przestrzeń kosmiczną na prostej zasadzie magnetycznego

odpychania i przyciągania. Oto jak taki magnokraft powinien zostać zaprojektowany:



**Rys. #3** (C1(a) z [1/5]): Budowa i główne podzespoły dyskooidalnego magnokraftu pierwszej generacji. Aby lepiej ukazać wewnętrzne podzespoły tego statku, na powyższym rysunku usunięto fragment aerodynamicznego kołnierza osłaniającego pędniki boczne. (Całość tego kołnierza widoczna jest na poprzednim "Rys. #2".) Powyższy rysunek ujawnia, że aby **magnokraft** mógł ulecieć w przestrzeń kosmiczną, musi on posiadać pojedynczy magnetyczny **pędnik główny** umieszczony w jego centrum (patrz pędnik oznaczony "M" na powyższym rysunku.) Podobnie jak każdy pędnik magnetyczny, również ów pędnik główny będzie się składał z tzw. **komory oscylacyjnej** umieszczonej w kulistej obudowie. Pędnik ten faktycznie będzie niezwykle silnym "magnesem" którego moc będzie aż tak duża, że jedynie wskutek odpychającego oddziaływania jego biegunów magnetycznych N, S z biegunami magnetycznymi Ziemi, Słońca, lub Galaktyki, będzie on w stanie wynieść w przestrzeń zarówno siebie samego, jak i całą masę statku kosmicznego w jakim został on zabudowany. Oprócz "pędnika głównego", magnokraft musi również posiadać co najmniej 8 **pędników bocznych**. Owe pędniki boczne zostają zamontowane w poziomym kołnierzu bocznym magnokraftu. Na powyższym rysunku są one oznaczone literami "U" i "W". Bieguny N, S pędników bocznych są tak zorientowane aby pędniki te były przyciągane przez pole magnetyczne otoczenia (tj. przez pole magnetyczne Ziemi, Słońca, lub Galaktyki), wytwarzając w ten sposób siły stabilizacyjne. Owe siły stabilizacyjne utrzymują w stabilnej pozycji kołnierz boczny magnokraftu ukształtowanego na podobieństwo dzwonu, ustalając w ten sposób jego zorientowanie w przestrzeni. Pozwalają one również magnokraftowi na obniżanie lotu lub lądowanie - kiedykolwiek okazuje się to konieczne.

### **#C1.2. Układ napędowy oraz zasada lotu dyskooidalnych **magnokraftów**:**

Jeden pędnik magnetyczny nie jest sam w stanie dostarczyć magnokraftowi wymaganych zdolności lotnych i manewrowych, podobnie jak pojedyncze koło nie jest w stanie umożliwić zbudowanie samochodu. Stąd w opisywanym tutaj statku musi być wykorzystywany cały szereg takich pędników ściśle współpracujących ze sobą (podobnie jak w samochodzie wykorzystywane są co najmniej cztery koła dla zapewnienia jego jazdy i manewrowalności). Najbardziej optymalna konfiguracja pędników jaka jest w stanie wypełnić wszystkie

wymagania lotu i manewrowania danego wehikułu nazywana jest tutaj "układem napędowym". Układ taki stosowany w napędzie magnokraftu pokazany jest na rysunku "Rys. #4" poniżej (dla uproszczenia wyjaśnień przytoczonych poniżej, układ ten zilustrowany został w stanie magnetycznego zawisania ponad północnym biegunem magnetycznym Ziemi). Główną cechą tego układu napędowego jest że wymaga on użycia minimalnej liczby pędników magnetycznych, jednocześnie jednak dostarcza maksymalny zakres możliwości operacyjnych. Z tego powodu układ ten, jedynie po nieznacznym zmodyfikowaniu, używany jest też we wehikule czeropędnikowym (patrz rozdział D w [1/5]) oraz w magnetycznym napędzie osobistym (patrz rozdział E w [1/5]).

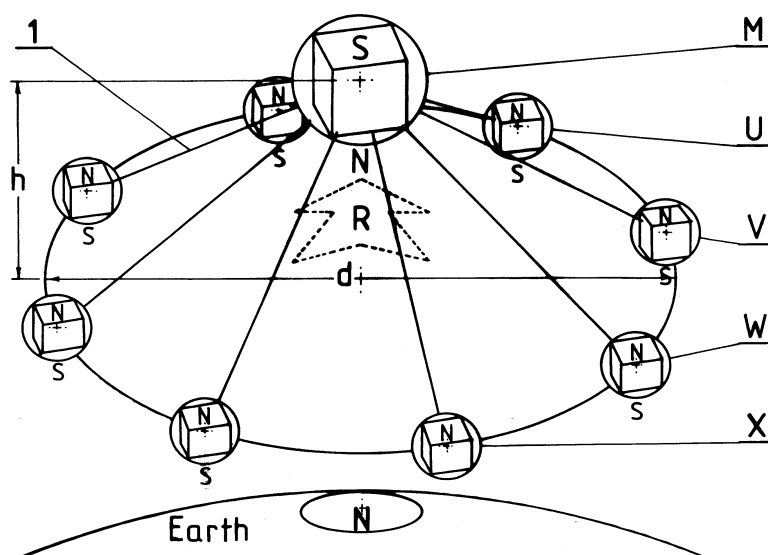
Konfiguracja omawianego tutaj układu napędowego bazuje na kształcie dzwona. Z kolei dzwon jest najbardziej samo-stabilizującą się formą ze wszystkich prostych kształtów znanych fizyce. Bazowanie tek konfiguracji na kształcie dzwona wynika z faktu, że w tym układzie napędowym rozkład sił nośnych i stabilizacyjnych przypomina konfigurację dzwonową, w której pojedynczy punkt zaczepienia dla siły nośnej przyłożony jest w podwyższonym centrum, natomiast pierścień sił stabilizujących umieszczony jest poniżej owego punktu zaczepienia w równych od niego odległościach. Z mechaniki doskonale nam wiadomo, że taki układ dzwonowy reprezentować musi formę fizykalną która wykazywała będzie najwyższą samo-stabilność swego ustawienia w przestrzeni, zaś po ewentualnym wytrąceniu jej z równowagi sama przywróci się do poprzedniej pozycji stabilności.

Rozważmy teraz najważniejsze podzespoły i zasadę działania tego magnetycznego układu napędowego. Składa się on z dwóch odmiennych rodzajów pędników, tj. pojedynczego pędnika głównego (oznaczonego "M" na rysunku "Rys. #4" poniżej) zlokalizowanego w centrum, oraz określonej liczby pędników bocznych (na rysunku "Rys. #4" oznaczonych "U, V, W, X") rozłożonych w stałych odległościach od siebie na obwodzie obniżonego pierścienia. Zgodnie z wymogiem wyjaśnionym w podrozdziale G4.2 monografii [1/5] całkowita liczba "n" pędników bocznych musi być podzielna przez cztery. Pędnik główny w typowych przypadkach lotu magnokraftu jest tak zorientowany aby odpychać się od pola magnetycznego Ziemi. (Wstępna część podrozdziału G1 z monografii [1/5] wyjaśnia, że na północnym biegunie magnetycznym Ziemi takie odpychające zorientowanie pędników uzyskane będzie kiedy ich północny "N" biegun skierowany zostanie w dół.) Pędniki boczne zwykle są tak zorientowane aby przyciągane były przez pole magnetyczne Ziemi.

Poprzez zwiększenie wydatku magnetycznego wytwarzanego przez pędnik główny (M) zorientowany względem pola Ziemi w odpychający sposób, uzyskane zostaje zwiększenie siły odpychającej "R". W chwili gdy owa siła odpychająca przekroczy siłę przyciągania grawitacyjnego, pędnik magnetyczny (M) zaczyna wznosić się w powietrze cały podłączony do niego układ napędowy. Gdyby pędnik główny (M) operował w pojedynkę, wtedy jego lot natychmiast zostałby zakłócony poprzez moment magnetyczny jaki starałby się odwrócić orientację jego biegunów tak aby odpychanie magnetyczne "R" zostało przyciągnięciem "A". Stąd, aby skompensować efekty owego momentu obrotowego wytwarzanego przez pole magnetyczne otoczenia i starającego się obrócić pędnik główny (M), w omawianym tu układzie napędowym konieczne są dodatkowe pędniki boczne (U, V, W, X). Ich zorientowanie magnetyczne jest

przeciwstawne do zorientowania pędnika głównego (M), tj. jeśli pędnik główny jest odpychany przez pole otoczenia, wtedy pędniki boczne są przyciągane przez to pole. Jedna z możliwych konfiguracji owych pędników bocznych pokazana została na rysunku "Rys. #4" poniżej. Owe pędniki boczne dostarczają stabilności lotu całemu układowi napędowemu. Poprzez odpowiednie nasterowanie wytwarzanych przez nie strumieni magnetycznych, pędniki boczne mogą wymusić balansowane zorientowanie układu napędowego (a za tym i całego wehikułu) dla dowolnej wysokości i pozycji jaką załoga może sobie zażyczyć.

Kompletna zasada działania magnokraftu jest znacznie bardziej skomplikowane niż daje się to opisać w na krótkiej stronie internetowej. Na działanie to składa się bowiem niepomiernie więcej oddziaływań i zjawisk niż tylko te opisane powyżej. Niemniej owe dalsze informacje na temat budowy i działania magnokraftu czytelnik może sobie doczytać z rozdziału G w tomie 3 [monografii \[1/5\]](#), a także z kilku dalszych monografii ładowalnych gratisowo z niniejszej strony internetowej. Najważniejsze z tych informacji streszczone są również na odrębnych stronach internetowych [magnocraft.pl.htm](#) oraz [military magnocraft.pl.htm](#) które w całości poświęcone są opisowi magnokraftu.



**Rys. #4** (G3 z [1/5]): Układ napędowy magnokraftu pierwszej generacji. (Kliknij na ten rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.)

Układ ten pokazany został w zawieszeniu ponad północnym (N) biegunem magnetycznym Ziemi (Earth). Zilustrowane zostały: "M" - pojedynczy pędnik główny wytwarzający oddziaływania odpychające "R" od pola magnetycznego otoczenia (oznaczony przez "M" od angielskiego słowa "main"); "R" - siła oddziaływania odpychającego ("R" przyjęte jest od angielskiego słowa "repulsion"), "U, V, W, X" - osiem pędników bocznych (oznaczonych "U, V, W, X" dla ukazania ich wzajemnych przesunień fazowych co 90 stopni) zorientowanych w taki sposób aby wytwarzać oddziaływania przyciągające "A" z polem magnetycznym otoczenia; "A" - siły oddziaływań przyciągających (oznaczenie "A" przyjęte jest od angielskiego słowa "attraction"). Zauważ, że w poszczególnych typach magnokraftu ilość "n" pędników bocznych opisana jest

równaniem:  $n = 4(K-1)$ . Stąd ilość  $n=8$  pędników bocznych posiada jedynie magnokraft typu K3. Każdy z pędników pokazanego tu układu napędowego zawiera pojedynczą kapsułę dwukomorową (uformowaną z mniejszej komory wewnętrznej wstawionej do wnętrza większej komory zewnętrznej - patrz rysunek F5 w [1/5]) zamontowaną w kulistej obudowie. Poprzez odpowiednie zesynchronizowanie pulsowań pola wytwarzanego przez poszczególne pędniki boczne taki układ napędowy może wytwarzać wirujące pole magnetyczne. Symbole: N - północny biegun magnetyczny (tj. biegun "wlotowy" (I) jak go wyjaśniono w podrozdziale G5.2 z monografii [1/5]), S - południowy biegun magnetyczny (tj. biegun "wylotowy" (O) jak go wyjaśniono w podrozdziale G5.2 z [1/5]), 1 - konstrukcja nośna jaka łączy razem poszczególne pędniki, d - średnica okręgu przebiegającego przez punkty centralne (geometryczne środki) wszystkich pędników bocznych; "d" reprezentuje więc też maksymalną odległość osi magnetycznych dowolnych dwóch pędników bocznych położonych po przeciwstawnych stronach danego układu napędowego (ów istotny dla magnokraftu wymiar "d" nazywany jest "średnicą nominalną"; "d" daje się zmierzyć gdyż stanowi średnicę pierścienia wypalanego na ziemi przez pędniki boczne lądującego magnokraftu - patrz rysunek G33 z [1/5]); h - wysokość środka pędnika głównego ponad płaszczyznę podstaw pędników bocznych; R - siła odpychania magnetycznego, A - siła przyciągania magnetycznego.

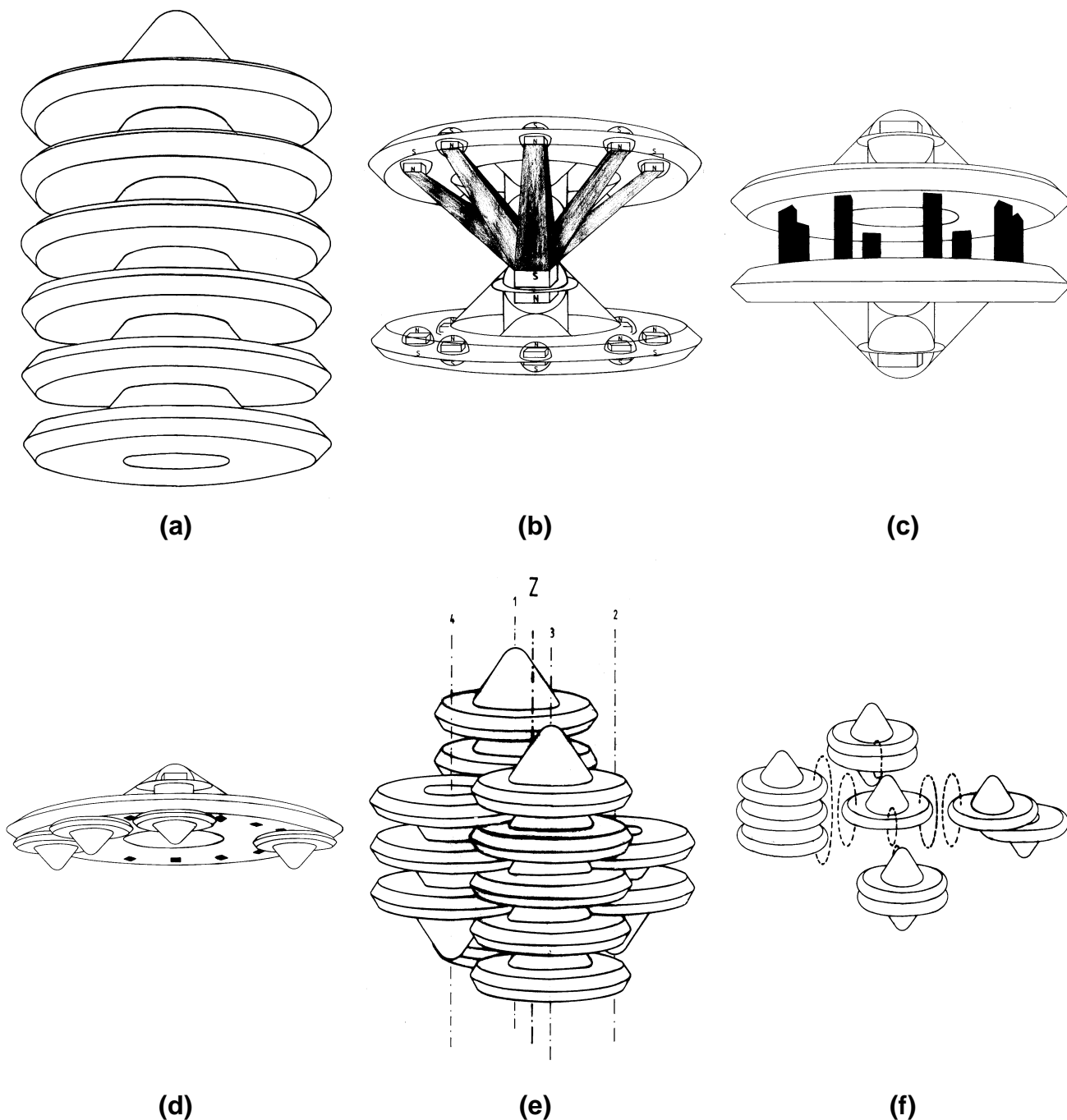
## #C2. Latające konfiguracje sprzęgane w locie z dyskoidalnych magnokraftów:

Jednym z najważniejszych atrybutów magnetycznych pędników magnokraftu jest że pozwalają one na łatwe i całkowite sterowanie wytwarzanym przez nie wydatkiem magnetycznym, zorientowaniem biegunów magnetycznych, oraz kierunkiem w jaki wydatek ten jest odprowadzany. Stąd, niezależnie od ich funkcji napędowych, pędniki te mogą także być użyte jako urządzenia sprzęgające, umożliwiając w ten sposób na łatwe dołączanie jednego wehikułu do innego bez widocznego zakłócania możliwości lotnych któregokolwiek z nich. Siły jakie łączą razem sprzęgane magnokrafty formowane są poprzez magnetyczne oddziaływania ich pędników zbliżonych do siebie w efekcie łączenia. Taki łatwy sposób łączenia ze sobą kilku magnokraftów w latającą konfigurację, w powiązaniu z licznymi zaletami jakich jest on źródłem, powoduje że łączenie tych wehikułów razem będzie bardzo powszechnym zjawiskiem. Stąd obserwatorzy tych statków przy jednej okazji będą mogli zobaczyć je jako pojedyncze wehikuły w kształcie odwróconego spodka, podczas gdy przy innej okazji mogą odnotować je jako kule, cygara, platformy, krzyże, oraz setki innych możliwych kształtów które mogą zostać stworzone z kilku magnokraftów sprzężonych ze sobą razem.

Najważniejszą zaletą sprzęgania magnokraftów razem jest możliwość pilotowania złożonej konfiguracji otrzymanej w jego rezultacie przez jedną załogę na służbie, podczas gdy pozostałe załogi mogą odpoczywać, badać, konsultować się ze sobą, czy prowadzić życie towarzyskie. Inne dodatkowe zalety sprzęgania obejmują m.in.: uzyskanie pancerza indukcyjnego o większej szerokości i mocy



jaki czyni lot bardziej bezpieczny; zwiększenie mocy napędowej co podczas lotów w ciężkich ośrodkach umożliwia osiąganie wyższych oraz bardziej jednostajnych szybkości niż podczas lotów w pojedynkę; zwiększenie całkowitej liczby pomieszczeń załogowych; poszerzenie specjalizacji zawodowej powiększonej załogi; itp. Podczas podróży międzygwiazdnych na długich dystansach, łączenie magnokraftów zwiększa też bezpieczeństwo i wygodę lotu, pozwala na życie towarzyskie członków załogi z różnych statków, oraz umożliwia transportowanie uszkodzonych wehikułów.



**Rys. #5abcdef** (G6 z [1/5]): Sześć odrębnych klas latających konfiguracji sprzęganych w locie z pojedynczych dyskooidalnych magnokraftów. Odnotuj że w każdej z tych klas kilka odmiennych konfiguracji może być formowane przez te magnokrafty. (Kliknij na dany rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.) Każda z

tych klas powstaje w efekcie sprzęgnięcia kilku dyskoidalnych magnokraftów. Na powyższych rysunkach pokazano głównie sprzęganie magnokraftów typu K3 - chociaż w rzeczywistości magnokrafty dowolnych typów mogą w ten sposób być sprzęgane ze sobą. Różnice pomiędzy poszczególnymi klasami wynikają z: (1) odmienności pędników w obu statkach które przywierają do siebie (tj. pędnik główny do głównego, albo pędnik główny do bocznego, albo pędnik boczny do bocznego), typu oddziaływań magnetycznych pomiędzy tymi pędnikami (tj. przyciąganie czy odpychanie), oraz zróżnicowanego kontaktu pomiędzy wehikulami (tj. trwały i stabilny, albo chwiejny, albo też zupełny brak kontaktu). Zilustrowano powyżej:

**Rys. #5a (góra-lewy): #1. Fizyczne kompleksy latające.** Te są otrzymywane gdy sprzęgane wehikuly pozostają ze sobą w trwałym kontakcie i połączeniu mechanicznym, podczas gdy ich równorzędne pędniki przyciągają się nawzajem. Powyżej pokazany został kompleks w kształcie "cygara posobnego" powstały gdy kilka (tutaj zilustrowano sześć) identycznych spodko kształtnych statków (w pokazanym przykładzie typu K3) przywiera wklęsłościami swych podstaw do kopuł swych poprzedników (tj. jak stos talerzy w kuchni). Oprócz niego do niniejszej klasy #1 należą: kompleks kulisty (powstały gdy dwa statki zwierają się podstawami - jako przykład patrz rysunek G1c z monografii [1/5]), a także cygaro przeciwsobne oraz formacja jodełkowa (oba połączenia pokazane są na rysunku G8 z monografii [1/5]).

**Rys. #5b (góra-środek): #2. Zestawy semizespolone.** Te są otrzymywane gdy mechaniczny kontakt pomiędzy wehikulami jest punktowy (nietrwały), np. uzyskiwany poprzez wzajemne złożenie dwóch kopuł kulistych, zaś pędniki boczne obu statków odpychają się nawzajem. Na przekór temu kontaktowi, siły magnetyczne wyzwalone przez pędniki łączonych statków nadają stabilności ich połączeniu. Warto tu odnotować, że słupy wysoko skoncentrowanego pola magnetycznego łączącego wyloty nawzajem przyciągających się pędników przyjmują wygląd "czarnych belek" (tj. pochłaniają światło jak hipotetyczna "czarna dziura" z optyki - patrz podrozdział G10.4 w monografii [1/5]).

**Rys. #5c (góra-prawy): #3. Zestawy niezespalone.** Te są otrzymywane gdy wehikuly sprzęgane są magnetycznie jednakże fizycznie nie stykają się ze sobą (tj. oddzielone są od siebie wolną przestrzenią). Pole magnetyczne z przyciągających się wzajemnie pędników bocznych formuje widoczne tu "czarne belki". Pędniki główne odpychają się nawzajem.

**Rys. #5d (dół-lewy): #4. Układy podwieszone.** Te są formowane gdy małe typy wehikulów doczepiane są do pędników bocznych większego "statku matki" (powyżej pokazano 4 statki typu K3 doczepione do statku matki typu K5).

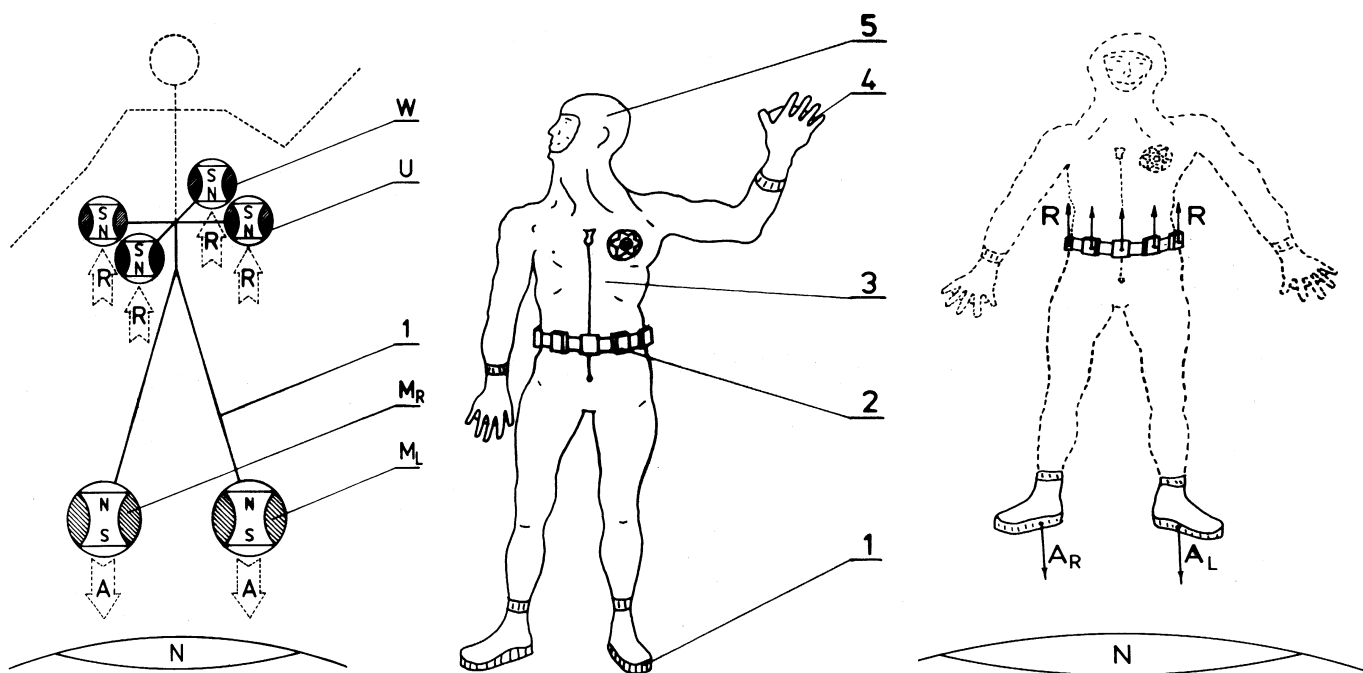
**Rys. #5e (dół-środek): #5. Systemy latające.** Są one formowane gdy kilka cygar posobnych (klasa #1) zazębia się ze sobą za pośrednictwem swoich pędników bocznych.

**Rys. #5f (dół-prawy): #6. Latające klustery.** Te są otrzymywane poprzez bezdotykowe sprzęgnięcie bokami kilku poprzednio pokazanych konfiguracji magnokraftów i/lub pojedynczych wehikulów w rodzaj napowietrznego łańcucha lub pociągu. W ten sposób podczas lotów przez przestrzeń kosmiczną magnokrafty są w stanie formować całe latające miasta. Powyższy rysunek ilustruje "latający krzyż". Linie przerywane pokazują przebieg obwodów magnetycznych separujących (odpychających) poszczególne wehikuly. Nieliczne

obwody separujące zawsze otoczone są wieloma obwodami sprzęgającymi – dla klarowności rysunku nie zaznaczonymi powyżej ale omówionymi w podrozdziale G3.1.6 w monografii [1/5] i zilustrowanymi tam na rysunku G13.

## #C3. Magnetyczny napęd osobisty:

Podstawowa konstrukcja dyskoidalnego magnokraftu opisanego powyżej może następnie zostać zmodyfikowana w celu uzyskania napędów i wehikułów pochodnych. Dwie najszybciej takie pochodne od dyskoidalnego magnokraftu to "napęd osobisty" opisywany tu w rozdziale E oraz "magnokraft czteropędnikowy" opisywany tu w rozdziale D. (Szczegółowy opis ich konstrukcji, zasad działania, oraz atrybutów, wraz z odpowiednimi ilustracjami, zawarty też został w monografiach [1/3], [1/2], [3/2], [3] i [2].) Napęd osobisty jest to magnokraft budowany w formie kombinezonu przywdziewanego przez użytkownika, w którym dwa zminiaturyzowane pędniki główne zamontowane są w podszewkach butów, natomiast osiem pędników bocznych - w specjalnym pasie ośmiosegmentowym. Otrzymany w ten sposób napęd pozwala użytkownikowi na loty w powietrzu, chodzenie po suficie lub po wodzie, czy skoki na olbrzymie wysokości lub odległości bez użycia widocznego wehikułu.



**Rys. #6** (E1(dół), E2 i E3(lewa) z [1/5]): Układ napędowy, podstawowe podzespoły, wygląd, oraz zasada działania magnetycznego napędu osobistego. (Kliknij na dany rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.)

**Rys. #6a (lewy): #1. Układ napędowy magnetycznego napędu osobistego.** Formuje on strukturę odpowiadającą kształtowi sylwetki ludzkiej. Układ ten dostarcza zasady dla wyprodukowania kombinezonu magnetycznego napędu osobistego. Osoby wyposażone w taki napęd będą mogły latać w

powietrzu bez użycia jakiegokolwiek widocznego wehikułu. Pokazany tu układ składa się z ośmiu pędników bocznych (oznaczonych U, V, W, X) zamontowanych do wnętrza odpowiednio skonstruowanego pasa. Pędniki te wytwarzają siłę nośną (R) (od angielskiego "repulsion"). Ponadto, układ posiada też dwa miniaturowe pędniki główne (oznaczone jako MR, ML) zamontowane w podeszwach prawego i lewego buta. Wytwarzają one siły stabilizujące (A) (od angielskiego "attraction forces"). Ciało (1) użytkownika tego napędu dostarcza "szkieletu nośnego" (albo "ramy") jaka wiąże te pędniki w jeden kooperujący system ale jednocześnie utrzymuje je wszystkie w wymaganej odległości od siebie. (Porównaj pokazany powyżej osobisty układ napędowy pracujący w pozycji "wiszącej, z układem napędowym magnokraftu pracującym w pozycji "stojącej" i zilustrowanym powyżej na rysunku "Rys. #4".

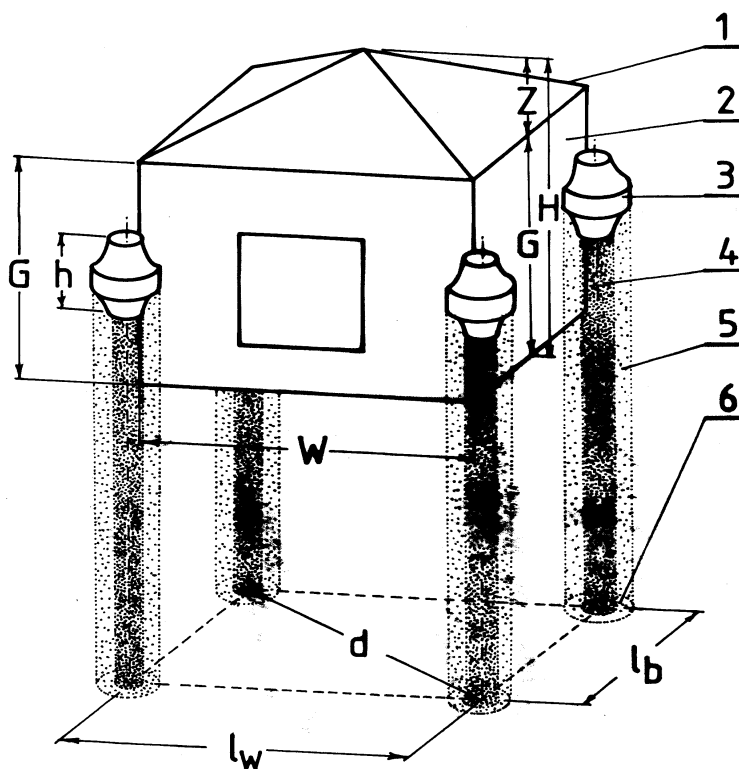
**Rys. #6b (środek): #2. Standardowy kombinezon napędu osobistego.** Pokazano jego ogólny wygląd i elementy składowe. Użytkownicy takiego napędu będą w stanie bezgłośnie latać w powietrzu, spacerować po powierzchni wody, wykazywać odporność na działanie broni palnej, stawać się niewidzialnymi, itp. Na kombinezon ten składają się: (1) buty których podeszwy zawierają wmontowane pędniki główne; (2) ośmio-segmentowy pas zawierający pędniki boczne; (3) jednoczęściowy kombinezon wykonany z materiału magnetorefleksyjnego, jaki obejmuje także kaptur (5) lub hełm; (4) rękawice z błonopodobnymi łącznikami międzypalcowymi. Wszystko to uzupełnione jest kremem na bazie grafitu jaki okrywa odsłonięte części skóry dla zabezpieczenia ich przed działaniem silnego pola magnetycznego, oraz komputerem kontrolnym zamocowywanym z tyłu szyi, jaki odczytuje bioprądy użytkownika i zamienia je na działania napędowe. Kiedy cięższa praca musi zostać wykonana, dodatkowe bransoletki zawierające pędniki wspomagające mogą być nakładane na przeguby rąk (pokazane jako (3) na rysunku "Rys. E4a" z monografii [1/5]). Pędniki te kooperują z pędnikami z pasa i butów, dostarczając użytkownikowi napędu "nadprzyrodzonej" siły fizycznej, np. umożliwiającej mu wrywanie dębów z korzeniami, unoszenie ogromnych głazów, powalanie budynków, itp.

**Rys. #6c (prawy): #3. Zewnętrzne siły magnetyczne formowane przez napęd osobisty.** Ów układ sił zewnętrznych formowany jest wskutek oddziaływania pędników napędu osobistego z polem magnetycznym otoczenia. Siły te obejmują: R - siłę nośną wytwarzaną w wyniku oddziaływań odpychających z polem otoczenia; A - siły stabilizacyjne wytwarzane w efekcie oddziaływań przyciągających. Indeksy: R - (right) prawa, L - (left) lewa. Warto tutaj odnotować, że niezależnie od "układu sił zewnętrznych" pokazanego powyżej, magnetyczny napęd osobisty wytwarza również "układ sił wewnętrznych" formowanych w wyniku oddziaływania pędników magnetycznych pomiędzy sobą. Owe siły wewnętrzne pokazane zostały na "Rys. E3 (prawy)" z tomu 2 monografii [1/5]. Należy zauważyć że oba te układy sił neutralizują się nawzajem. Siły wewnętrzne obejmują: B - siły wzajemnego odpychania się od siebie obu pędników głównych (powodują one stałe odseparowanie (rozkrok) nóg użytkownika); F - siły wzajemnego odpychania się od siebie pędników bocznych (powodują one rozprężanie się pasa); Q - siły wzajemnego przyciągania powstające pomiędzy każdym pędnikiem głównym i każdym pędnikiem bocznym (jeśli wytracone z równowagi poprzez zgięcie nóg, siły te powodują latanie użytkownika w pozycji przykucniętej ze skrzyżowanymi nogami). Podczas gdy

siły "R" i "A" działające w przeciwnych kierunkach rozciągają ciało użytkownika, siły "Q" równocześnie je ściskają. Jedynie siły "B" pozostają niezrównoważone, utrzymując nogi użytkownika w ciągłym rozkroku ułatwiającym identyfikację faktu użycia tego napędu.

## #C4. Magnokraft czteropędnikowy:

Magnokraft czteropędnikowy uzyskiwany jest poprzez doczepienie do czterech rogów przenośnego pomieszczenia (np. podobnego do barakowozu) odpowiednio sporządzonych pędników w kształcie tzw. konfiguracji krzyżowych. Jak to wyjaśniono już poprzednio, takie konfiguracje krzyżowe są prostymi zestawami komór oscylacyjnych alternatywnymi do kapsuł dwukomorowych, w których pojedyncza komora centralna otoczona jest czterema komorami bocznymi. Wynikowa konfiguracja z wyglądu przypomina więc beczkę, zaś jej działanie stanowi jakby miniaturowy magnokraft pozbawiony kabiny załogi. Gdy cztery takie konfiguracje krzyżowe napędzają osadzone pomiędzy nimi pomieszczenie transportowe, efekt przypomina nieco domek kempingowy unoszony na rogach przez cztery miniaturowe magnokrafty. Głośne niegdyś w Polsce uprowadzenie Jana Wolskiego z Emilcina odbyło się właśnie na pokład statku typu magnokraft czteropędnikowy (jego opis zaprezentowany jest w podrozdziale Q1).



**Rys. #7 (D1 z [1/5]):** Wygląd, budowa, oraz zasada działania magnokraftu czteropędnikowego. (Kliknij na ten rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.) Statek ten, razem z dyskooidalnym magnokraftem oraz z



magnetycznym napędem osobistym, reprezentuje jedno z trzech podstawowych zastosowań pędników magnetycznych wykorzystujących komorę oscylacyjną.

Zilustrowane zostały: kształt, podzespoły, oraz najważniejsze wymiary magnokraftu czteropędnikowego. Symbole: 1 - dach w kształcie piramidki; 2 - sześcienny korpus główny statku zawierający jego przestrzeń życiową (tj. kabinę załogi, kabiny pasażerów, powietrze, zapasy, komputer pokładowy, itp.); 3 - jeden z czterech pędników; 4 - rdzeń słupa pola magnetycznego wydzielanego przez każdy z pędników tego wehikułu (rdzeń ten formowany jest z pola produkowanego przez główną "M" komorę oscylacyjną); 5 - otoczka z wirujących segmentów pola magnetycznego wydzielanego z komór bocznych U, V, W, X każdego pędnika; 6 - jeden z czterech wypalonych śladów pozostawianych na powierzchni gruntu przez taki nisko zawisający statek którego pędniki pracują w trybie dominacji strumienia wewnętrznego (patrz podrozdziały D3 i F7.2 w [1/5]). Wymiary: H, Z, G, W - opisują rozmiary prostokątnej lub sześcienniej kabiny załogi (reprezentują one: wysokość gabarytową, wysokość dachu, wysokość ścian, oraz szerokość statku); d, l, lw, lb (dla sześciangu  $lw=lb=l$ ) - opisują rozstaw osi magnetycznych wehikułu (rozstaw ten musi być zgodny z rozstawem pędników bocznych dyskoidalnego magnokraftu tego samego typu); h - opisuje wysokość pędników wehikułu.

---

## Część #D: Źródła mocy i urządzenia napędowe w wehikułach magnetycznych naszej przyszłości:

### #D1. Komora oscylacyjna:

Nazwa "komora oscylacyjna" przyporządkowana została urządzeniu technicznemu które stanowi na tyle potężny "magnes" że może on być używany jako pędnik magnetyczny w wehikułach latających typu "magnokraft". Jak to jest podparte materiałem dowodowym pokazanym na niniejszej stronie internetowej, komory oscylacyjne są już od bardzo dawna używane przez wehikuły UFO jako ich urządzenia napędowe oraz akumulatory ich zapasów energii.

Magnokraft nie da się zbudować przez aż tak długo, jak długo ludzie nie nauczą się budowania jego "pędnika". Taki "pędnik" jest najważniejszym urządzeniem owego wehikułu. Wszakże będzie on stanowił pędnik magnetyczny który ma wynieść ten wehikuł do gwiazd. Z punktu widzenia zasady działania, "komory oscylacyjne" to po prostu niezwykle silne magnesy, które są tak potężne, że wytwarzają one strumień magnetyczny przekraczający tzw. "strumień startu". Wartość owego strumienia startu wynosi około  $F=3.45$  [Wb/kg] - jeśli wyliczona ona zostaje dla obszaru Polski. Każde sterowalne źródło pola

magnetycznego, którego wydatek przekracza wartość owego "strumienia startu", jest w stanie wynieść w przestrzeń kosmiczną zarówno siebie same, jak i korpus ciężkiego wehikułu kosmicznego przyłączonego do niego. Owo wyniesienie w przestrzeń powstaje w wyniku odpychania się tejże komory oscylacyjnej od ziemskiego pola magnetycznego. Komora oscylacyjna jest pierwszym nowoczesnym urządzeniem na naszej planecie, która faktycznie wytwarza wydatek przekraczający ów strumień startu. (Jedynie w starożytności znane było na Ziemi urządzenie nazywane "Arką Przymierza", które także wytwarzało potężny wydatek magnetyczny przekraczający strumień startu i dlatego które było w stanie lewitować w powietrzu razem ze starożytnymi kapłanami nazywanymi "Lewitami" którzy wyznaczeni byli do jej noszenia.) Dlatego komora oscylacyjna może być używana jako najważniejszy podzespół pędników magnetycznych dla magnokraftów. Więcej informacji na temat "komory oscylacyjnej", włączając w to jej zasadę działania oraz zaawansowanie badań nad jej zbudowaniem, dostępne jest w rozdziale F [monografii \[1/5\]](#), a także w kilku dalszych monografiach ładowalnych gratisowo z niniejszej strony internetowej. Najważniejsze z tych informacji streszczone są również na odrębnej stronie internetowej [oscillatory chamber pl.htm](#) w całości poświęconej opisowi komory oscylacyjnej. Pod internetowym adresem <http://video.google.it/videoplay?docid=-6524822319379322289&hl=it> dostępne jest wideo ilustrujące postępy włoskich hobbystów w budowie komory oscylacyjnej.

Warto tutaj też wyjaśnić, że komory oscylacyjne będą budowane w trzech odmiennych generacjach. Sześciennie komory oscylacyjne pierwszej generacji będą wytwarzały jedynie siły magnetycznego odpychania i przyciągania. Ośmiościenne komory oscylacyjne drugiej generacji na dodatek do sił magnetycznego przyciągania i odpychania będą także wytwarzały tzw. [efekt telekinetyczny](#). Z kolei szesnastoboczne komory oscylacyjne trzeciej generacji niezależnie od sił magnetycznego odpychania i przyciągania oraz Efektu Telekinetycznego, będą dodatkowo w stanie wprowadzać zmiany do [naturalnego upływu czasu](#) (znaczy będą one deformowały przestrzeń czasową).

## #D2. Konfiguracje formowane z Komór oscylacyjnych:

Wydatek z pojedynczej komory oscylacyjnej byłby niezwykle trudny do sterowania. Stąd w napędzie magnokraftów używane są wyłącznie tandemy złożone z dwóch lub nawet kilku komór oscylacyjnych zestawionych razem w odpowiednią konfigurację. Magnokrafty używać mogą dwa rodzaje takich konfiguracji. Pierwszy rodzaj jest zwany "kapsułą dwukomorową", zaś drugi rodzaj "konfiguracją krzyżową".

**Kapsuła dwukomorowa** składa się z większej zewnętrznej komory oscylacyjnej (O), we wnętrzu której zawieszona jest bezdotykowo mniejsza

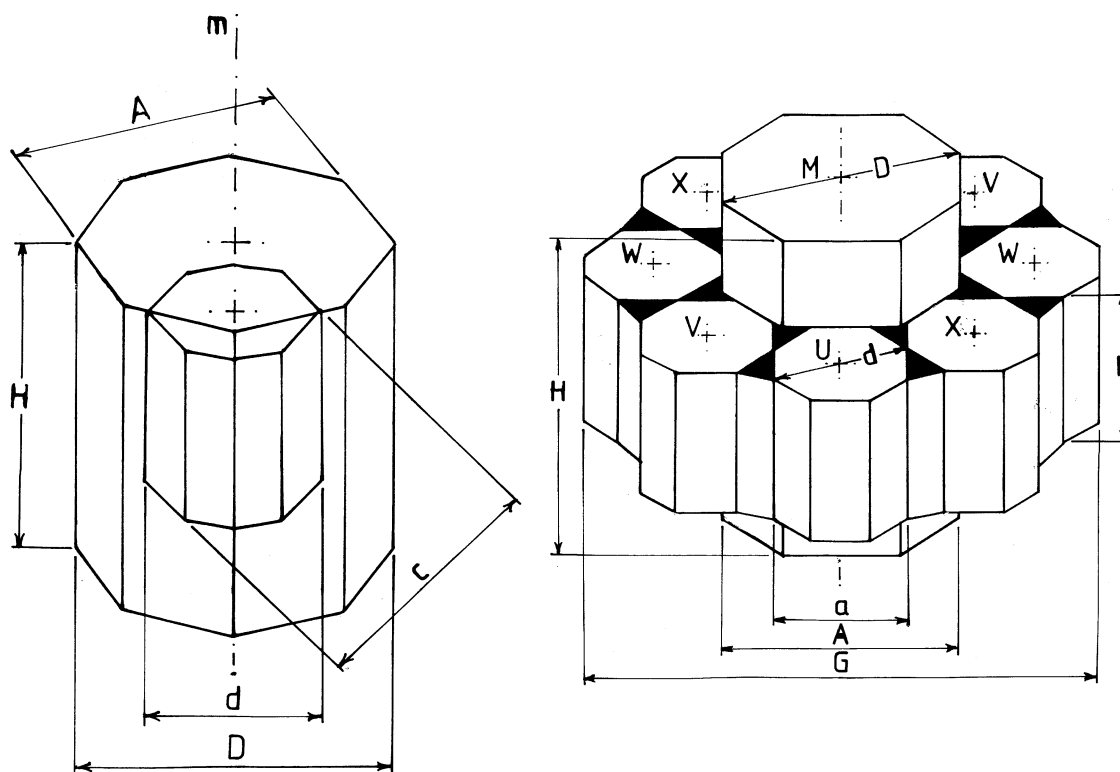
komora wewnętrzna (I). Bieguny magnetyczne N/S komory wewnętrznej (I) zostały odwrócone w stosunku do biegunów komory zewnętrznej (O), tak że wydatki obu komór nawzajem się odejmują. W rezultacie część wydatku magnetycznego (C) z komory o większej wydajności jest zakrzywiana z powrotem i cyrkuluje bezpośrednio do komory o mniejszej wydajności, formując tzw. "strumień krążący" (C) jaki nie wydostaje się na zewnątrz kapsuły. Jedynie nadwyżka wydatku wydajniejszej z komór nie związana strumieniem krążącym odprowadzana jest do otoczenia, formując tzw. "strumień wynikowy" (R) jaki stanowi użyteczny wydatek kapsuły. Podział energii magnetycznej zawartej w kapsule na "strumień wynikowy" (R) i "strumień krążący" (C) umożliwia niezwykle szybkie i efektywne przesterowywanie wydatku kapsuły, bez konieczności zmiany ilości energii w niej zawartej. Przesterowywanie to polega na zwykłej zmianie wzajemnych proporcji pomiędzy wydatkiem (C) cyrkulowanym wewnątrz kapsuły i wydatkiem (R) wydostającym się z niej na zewnątrz. Istnieje więc możliwość takiego pokierowania pracą kapsuły, że na jej zewnątrz nie odprowadzany jest żaden wydatek (nastąpi to gdy całe pole kapsuły uwięzione zostanie w strumieniu krążącym), lub też gdy do otoczenia odprowadzane jest prawie całe zawarte w kapsule pole magnetyczne. Możliwe jest też płynne nasterowywanie dowolnego wydatku pomiędzy tymi dwoma skrajnościami. Z kolei takie efektywne sterowanie kapsułą dwukomorową zapewnia precyzyjną kontrolę lotu wehikułu napędzanego wynikowym wydatkiem magnetycznym (R) odprowadzanym do otoczenia przez to urządzenie.

Niestety, kapsuła dwukomorowa jest raczej oporna na przyjęcie sygnałów sterujących. Wszakże sygnał sterujący musi w niej podawany być bezprzewodowo do mniejszej komory oscylacyjnej wiszącej w środku potężnego strumienia energii magnetycznej. Stąd zbudowanie tej kapsuły wymaga wysoko zaawansowanej technologii. W początkowym więc okresie budowania magnokraftów, zamiast owej kapsuły używane będzie znacznie prostsze urządzenie napędowe, jakie także pozwala na efektywne sterowanie wydatkiem pola magnetycznego odprowadzanego do otoczenia. Owo urządzenie nazywane będzie **konfiguracją krzyżową**. Jego dokładny opis zawarto w podrozdziale F7.2 monografii [1/5]. W owym pierwszym okresie budowy magnokraftów, objaśnionym dokładniej w podrozdziale M10 monografii [1/5], wehikuły te używały będą prostszej do sterowania prototypowej konfiguracji krzyżowej, zamiast owej trudnej i wyrafinowanej technicznie kapsuły dwukomorowej.

"Konfiguracje krzyżowe" powstają kiedy składające się na nie komory oscylacyjne zestawione zostały w ten sposób, że jedna z nich, zwana komorą główną (M), otoczona jest przez szereg komór bocznych oznaczonych literami (U), (V), (W) i (X). Komory boczne przylegają do każdej ze ścianek bocznych komory głównej w środku długości tych ścianek. W konfiguracjach krzyżowych pierwszej generacji użyte są cztery komory boczne (U), (V), (W) i (X), ponieważ komora główna posiada tylko cztery boki. Natomiast w konfiguracjach krzyżowych złożonych z ośmiobocznych komór oscylacyjnych drugiej generacji komorę główną otaczało będzie aż osiem komór bocznych - tj. jedna komora boczna przylegała będzie do każdego z ośmiu boków komory głównej. Na podobnej zasadzie przy szesnastobocznych komorach trzeciej generacji konfiguracje takie posiadały będą aż szesnaście komór bocznych. Bieguny magnetyczne każdej z komór bocznych zwrócone są w tym samym kierunku,

podczas gdy komora główna posiada swoje bieguny magnetyczne ukierunkowane odwrotnie w stosunku do biegunów komór bocznych.

W konstrukcji magnokraftu wszystkie używane w nim "kapsuły dwukomorowe" (lub "konfiguracje krzyżowe") zabudowywane są w kuliste obudowy zawierające również urządzenia zarządzające kierunkiem i sterujące mocą wytwarzanego ciągu magnetycznego. Takie indywidualne moduły napędowe magnokraftu, obejmujące kapsułę dwukomorową (lub konfigurację krzyżową) wraz z jej urządzeniami sterującymi i kulistą obudową, nazwane zostały **pędnikami magnetycznymi**.



**Rys. #8ab** (F8(2s) i F11(2s) z [1/5]): Dwie podstawowe konfiguracje w jakie dla poprawy sterowalności sprzęgane są komory oscylacyjne, mianowicie (a) tzw. "kapsuła dwukomorowa", oraz (b) tzw. "konfiguracja krzyżowa". Ponieważ na większości ilustracji z tej strony pokazywane były komory oscylacyjne pierwszej generacji o kształcie kostek sześciennych, powyższe konfiguracje zilustrowane zostały na przykładzie komór ośmiobocznych drugiej generacji.

**Rys. #8a (lewy):** Kapsuła dwukomorowa uformowana z dwóch ośmiobocznych komór oscylacyjnych drugiej generacji. Jest to podstawowa konfiguracja dwóch komór oscylacyjnych, formowana w celu zwiększenia ich sterowalności. Powstaje ona poprzez osadzenie dwóch przeciwstawnie zorientowanych komór oscylacyjnych pierwszej generacji, jedna we wnętrzu drugiej. Z uwagi na potrzebę swobodnego "pływania" komory wewnętrznej (I) zawieszanej w środku komory zewnętrznej (O), boki "a" obu tych komór muszą wypełniać równanie (C9):  $a_o = a_i \sqrt{3}$ . Z powodu przeciwstawnego zorientowania biegunów magnetycznych obu komór kapsuły, wynikowe pole magnetyczne (R) odprowadzane z tej konfiguracji do otoczenia, stanowi algebraiczną różnicę pomiędzy wydatkami jej komór składowych. Zasada formowania takiego

strumienia wynikowego została zilustrowana na rysunku C7. Kapsuły dwukomorowe umożliwiają łatwe sterowanie wszystkimi atrybutami wytwarzanego przez nie pola. Przedmiotem tego sterowania są następujące własności strumienia wynikowego (R): (1) moc pola - regulowana płynnie od zera do maksimum; (2) okres pulsowań (T) lub częstość pulsowań (f); (3) stosunek amplitudy pulsowań pola do jego składowej stałej ( $F/F_0$  patrz rysunek C12); (4) charakter pola, tj. czy jest ono stałe, pulsujące, czy przemienne; (5) krzywa zmian w czasie  $F=f(t)$ , np. czy jest to pole liniowe, sinusoidalne, czy zmieniane według "krzywej dudnienia"; (6) biegunowość (tj. z której strony kapsuły panuje biegun N lub biegun S).

**Rys. #8b (prawy): Standardowa konfiguracja krzyżowa drugiej generacji.** Jej najważniejszym zastosowaniem będzie pędnik magnokraftu czteropędnikowego - patrz rysunek D1 (b) i (c). (W początkowym okresie po zbudowaniu danych komór oscylacyjnych może ona także być stosowana w pędnikach dyskoidalnego magnokraftu.) Jest ona uformowana z pięciu komór oscylacyjnych posiadających taki sam przekrój poprzeczny (konfiguracje wyższych generacji mają ich 9 lub 17 - patrz podrozdział C7.2.1). Cztery sześciennie komory boczne (oznaczone jako U, V, W i X) otaczają przeciwstawnie do nich zorientowaną komorę główną (oznaczoną M) jaka jest od nich cztery razy dłuższa. Całkowita objętość wszystkich komór bocznych musi być równa objętości komory głównej. Konfiguracja krzyżowa stanowi uproszczony model układu napędowego magnokraftu. Wynikowy strumień magnetyczny (R) cyrkulowany z niej do otoczenia otrzymuje się jako różnicę pomiędzy wydatkami komory głównej i przeciwstawnie do niej zorientowanych komór bocznych. Zasada formowania tego strumienia wynikowego jest podobna do tej zilustrowanej na rysunku C7. Strumień krążący (C) jest zawsze formowany z wydatku tych komór które wytwarzają mniejszy strumień magnetyczny (w pokazanym na tym rysunku przypadku dominacji strumienia komory głównej - z wydatku wszystkich komór bocznych). Linie sił pola w strumieniu krążącym zawsze zamykają swój obieg poprzez dwie komory. Konfiguracja krzyżowa, podobnie jak kapsuła dwukomorowa, także umożliwia pełne sterowanie wszystkich parametrów wytwarzanego przez nią pola. Jednakże na dodatek do sterowania osiąganego w kapsule dwukomorowej, będzie ona ponadto zdolna do zawirowywania swego pola wokół osi magnetycznej (m), formując w ten sposób własny wir magnetyczny. Jej wadą w porównaniu z kapsułą dwukomorową będzie jednak brak możliwości całkowitego "wygaszenia" pola magnetycznego odprowadzanego przez tą konfigurację do otoczenia (tj. nawet jeśli cały jej wydatek uwięziony zostaje w strumieniu krążącym C, strumień ten ciągle cyrkuluje poprzez otoczenie).

---

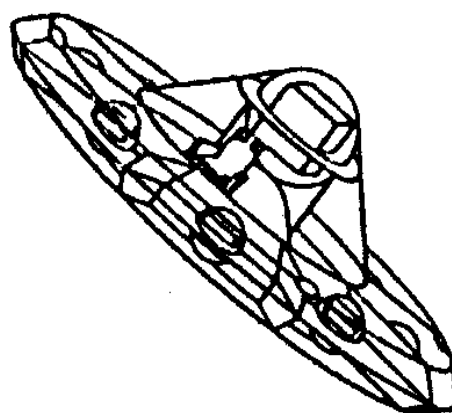
**Część #E: Materiał dowodowy który potwierdza że latające wehikuły z napędem magnetycznym są technicznie**



wykonalne i faktycznie zostaną  
skonstruowane:

## #E1. Faktycznie to magnokrafty już obecnie latają:

Jak się okazuje, magnokraft nie jest jedynie wynalazkiem osiągniętym tylko na Ziemi. Faktycznie bowiem wehikuły magnokrafto-podobne już od dawna latają ponad ziemią. Ludzie znają i opisują je pod nazwą **UFO**. Aby uświadomić sobie jak podobny jest wygląd, a więc także i działanie, wehikułów UFO i magnokraftów, proponuję rzucić okiem na następujące dwie ilustracje. Górna z nich prezentuje fotografie najmniejszego UFO typu K3. Z kolei dolna prezentuje rysunek magnokraftu pokazany z tego samego kąta jak owo UFO. Oto one:



**Rys. #9ab** (P1 z [1/5]): Porównanie kształtów dyskooidalnych UFO typu K3 z dyskooidalnymi magnokraftami pierwszej generacji typu K3. Aby ułatwić owo porównanie, magnokraft pokazany poprzednio na "Rys. #2" jest tutaj pochylony aby uzyskać w przybliżeniu takie samo zorientowanie jakie ma ów wehikuł UFO. (Kliknij na dany rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.)

**Rys. #9a (lewy):** Wehikuł typu K3 popularnie znany pod nazwą UFO.

**Rys. #9b (prawy):** Wygląd najmniejszego magnokraftu typu K3 zilustrowanego w tej samej pozycji co UFO z "Rys. 4a".

Warto odnotować, że powyższe ilustracje są też dyskutowane na "Fot.

#11ab" oraz "Fot. #12" z totaliztycznej strony internetowej [tapanui.pl.htm](http://tapanui.pl.htm) gdzie czytelnik może poznać dalsze szczegóły na temat obu wehikułów zilustrowanych tutaj.

## **#E2. Formalny dowód naukowy, że "UFO istnieją i są one już urzeczywistnionymi magnokraftami":**

Istnieje formalny dowód naukowy, stwierdzający że **"UFO istnieją i są one już urzeczywistnionymi magnokraftami"**: Ów formalny dowód naukowy został opublikowany m.in. w podrozdziale P2 z tomu 14 mojej najnowszej [monografii \[1/5\]](#) (a także w rozdziale O z monografii [1/3], rozdziale J z monografii [1e], oraz w kilku innych moich monografiach). Skrócone wersja tego samego dowodu jest także zaprezentowana na totaliztycznej stronie o nazwie [ufo proof pl.htm](#). Dowód ten ujawnia dlaczego UFO i magnokrafty muszą posiadać identyczne systemy napędowe, kształt, możliwości oraz cechy. Ponadto dostarcza on nam potężnego narzędzia dla zrozumienia cech i działania UFO. Jest tak ponieważ wszystko co wiemy na temat magnokraftu możemy obecnie odnosić także do UFO. To właśnie z uwagi na ową znajomość magnokraftu, np. szczegóły [eksplozji UFO koło Tapanui](#) mogły zostać zbadane i zidentyfikowane aż tak dokładnie. Także z powodu istnienia owego dowodu, w 2003 roku magnokraft został głosowany przez uczestników internetowej listy dyskusyjnej jako wyjaśnienie dla technicznych aspektów UFO - po szczegóły patrz uchwała dyskutowana w punkcie #J2 strony o nazwie [explain pl.htm](#). oraz w punkcie #D2 strony o nazwie [timevehicle pl.htm](#).

Powyższy formalny dowód został osiągnięty z użyciem szczególnie niezawodnej metodologii naukowej nazywanej **"metoda porównywania atrybutów"**. Metoda ta jest opisana dokładniej w podrozdziale P1 w/w [monografii \[1/5\]](#). W późniejszym czasie posłużyła ona również do opracowania po raz pierwszy w świecie przez autora tej strony aż całego szeregu formalnych dowodów naukowych, jakich pełny wykaz przytoczony został w punkcie #G3 strony [god proof pl.htm](#). Wszystkie owe dowody razem wzięte starają się naprawić ignorancję i nieudolność dzisiejszej ludzkiej oficjalnej nauki.

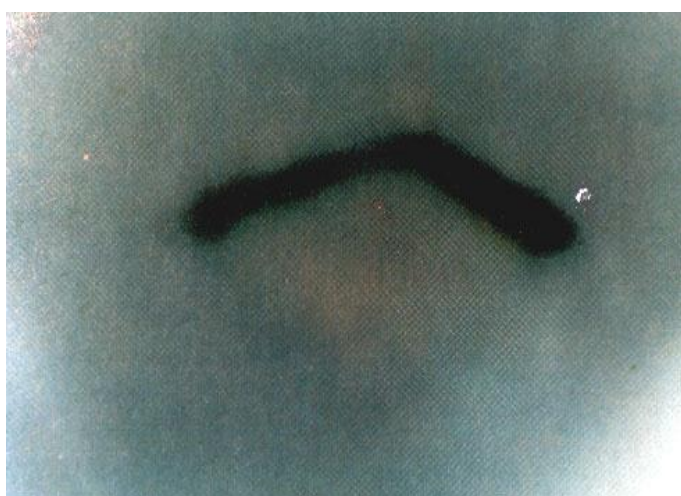
Dowodzeniowa metoda "porównywania atrybutów" polega na teoretycznym wydedukowaniu 12 klas atrybutów jakie wynikają z zasady działania magnokraftu i stąd jakie muszą charakteryzować każdy magnokraft, oraz na następnym potwierdzeniu na istniejącym materiale dowodowym, że wszystkie te atrybuty są wykazywane także i przez UFO. Rodzaje klas atrybutów użytych w powyższym dowodzie obejmują takie cechy jak: dyskoidalny kształt geometryczny, zdolność do formowania sprzęgnięć magnetycznych, użyty napęd magnetyczny, indukowanie doskonale identyfikowalnych zjawisk elektromagnetycznych, oraz wiele więcej.

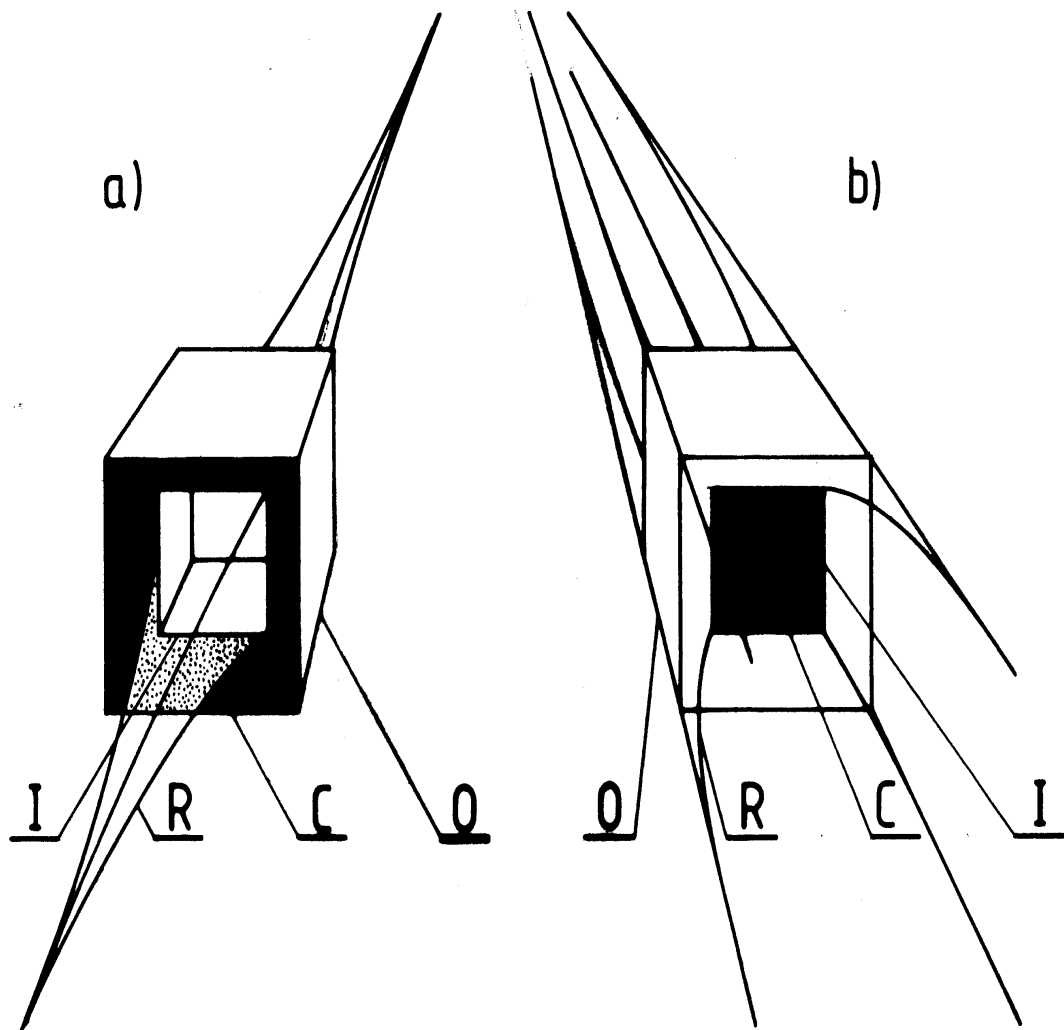
Ponieważ nikt nie zdołał obalić owego dowodu formalnego na istnienie UFO, pozostaje on w mocy przez cały czas. Powinien więc zakończyć poprzedni

okres sprzecznania się czy UFO istnieją czy też nie istnieją oraz czym właściwie one są. Obecnie powinniśmy zapoczątkować okres kiedy dokładnie badali będziemy owe wehikuly oraz ich załogi. Wszakże takie badania techniki UFO jest w stanie przyspieszyć na Ziemi zbudowanie urządzeń jakie UFO-nauci już używają, jednak jakie ciągle pozostają nieznanymi na naszej planecie. Przykłady takich urządzeń obejmują: pędniki magnetyczne, urządzenia łączności telepatycznej, wehikuly czasu, pozyskiwacze energii moralnej, oraz wiele więcej - po szczegoly patrz podrozdział D10 w monografii [8] ładowalnej z niniejszej strony internetowej. Z kolei badania szatańskich załóg wehikulów UFO jest w stanie przyspieszyć nasze zrozumienie dla powodów dla których UFO-nauci eksploatują ludzi, a także powodów dla jakich UFO-nauci od czasu do czasu celowo eksplodują swoje wehikuly na Ziemi. To z kolei może pozwolić ludzkości na szybsze uwolnienie się z pazurów owych kosmicznych pasożytów.

### **#E3. Komory oscylacyjne są już używane przez wehikuly UFO:**

Jak się okazuje, komory oscylacyjne wynalezione aby napędzać nasz ziemski magnokraft, faktycznie już od dawna używane są przez UFO. Istnieją nawet fotografie owych urządzeń wykonane kiedy ich działanie było wyraźnie widoczne w UFO. Oto dwie fotografie kwadratowych wylotów z sześciennych komór oscylacyjnych zamontowanych w korpusach UFO. Zdjęcia te opublikowane są na rysunku S5 z rozdziału S monografii [1/5] i [1/4]. Warto odnotować, że ponieważ prawie z tych zdjęć było wykonane podczas nocy, czarny kwadrat w centrum owego wylotu zlewa się z czarnym tłem nocnego nieba. Poniżej owych dwóch fotografii komór z UFO, przewidywany wygląd wylotów z komór oscylacyjnych magnokraftu został także zilustrowany.





**Rys. #10abcd** (S5ab i F6 w [1/5]): Dwie fotografie które uchwyciły wygląd wylotów z komór oscylacyjnych UFO pierwszej generacji. Aby lepiej zilustrować co każda z tych fotografii pokazuje, w niższym rzędzie pokazane zostały komory oscylacyjne magnokraftów pierwszej generacji pracujące w tych samych trybach działania co komory UFO ujęte na górnych fotografiach. Oprócz udowodnienia że te konfiguracje komór oscylacyjnych już obecnie wykorzystywane są w pędnikach UFO, zdjęcia te dokumentują także formowanie soczewki magnetycznej przez pole magnetyczne tych wehikułów. Obie te fotografie zostały wykonane w okolicznościach wyjaśnionych na rysunku G32 z [1/5], kiedy to fotografujący był w stanie jedynie zaobserwować kapsułę dwukomorową z pędnika głównego statku, podczas gdy pozostała część powłoki wehikułu pozostawała dla niego niewidzialna z powodu działania tzw. "soczewki magnetycznej". Warto podkreślić że na obu tych fotografiach grubości przestrzeni zawartej pomiędzy komorą zewnętrzną i komorą wewnętrzną spełniają równanie:  $a_o = a_i(\sqrt{3})$ .

**Rys. #10a (Góra - lewa):** Dzienna fotografia wylotu z głównej komory oscylacyjnej wehikułu UFO pierwszej generacji, jaka działała w trybie dominacji strumienia (i komory) wewnętrznej. Faktycznie jest to jedno z najlepszych kolorowych fotografii kapsuły dwukomorowej UFO działającej w trybie "dominacji strumienia wewnętrznego" utrwalonej w świetle dziennym. Zostało ono wykonane przez nauczyciela na Hawajach i opublikowane w książce



[3S1.3] "Into the Unknown", Reader's Digest, Sydney, Australia, 1982, ISBN 0 909486 92 1, strona 315. Na wyższej jakości odbitkach tego zdjęcia stożek pola magnetycznego pod komorą wewnętrzną jest dobrze widoczny. Stożek ten przesłania zarysy dwóch tylnych krawędzi kapsuły. Pole przechwycone w strumień krążący działa jak "czarna dziura" opisywana w podręcznikach optyki, wytwarzając widoczną na zdjęciu czarną przestrzeń. Z uwagi na działanie tzw. "soczewki magnetycznej" (opisanej w punkcie #21 strony internetowej o [magnokraftach](#)), oprócz kapsuły dwukomorowej z pędnika głównego, cała reszta UFO pozostaje niewidoczna.

**Rys. #10b (Góra - prawy):** Nocna fotografia głównej komory oscylacyjnej z UFO jaka działała w trybie dominacji strumienia zewnętrznego. Jest to najlepsza znana mi nocna fotografia kapsuły dwukomorowej UFO pracującej w trybie "dominacji strumienia zewnętrznego". Została ona wykonana przez dziennikarza ponad Clovis, New Mexico, dnia 23 stycznia 1976 roku patrz książka [5S1.1] Joshua Strickland, "There are aliens on earth! Encounters", Grosset & Dunlop, New York, 1979, ISBN 0 448 15078 6, strona 49. Na fotografii tej strumień wynikowy jest odprowadzany do otoczenia przez komorę zewnętrzną. Strumień ten jonizuje powietrze, stąd na fotografii jest on widoczny jako wycinek świetlistego rombu. Komora wewnętrzna produkuje strumień krążący jaki pojawia się w formie czarnego kwadratu zlewającego się z czarnym otoczeniem.

**Rys. #10cd (Dół lewy i prawy):** Rysunki wyglądu wylotów z komór oscylacyjnych używanych przez magnokrafty pierwszej generacji. Komory te działają w tych samych trybach pracy jak komory UFO pokazane na górnych zdjęciach. Zilustrowano tu różnice w wyglądzie zewnętrznym sześciennych kapsuł dwukomorowych pierwszej generacji działających w dwóch przeciwnych trybach pracy, tj.: (c) dominacji strumienia WEWNĘTRZNEGO, oraz (d) dominacji strumienia ZEWNĘTRZNEGO. Ponieważ potężne pulsujące pole magnetyczne panujące w takich kapsułach jest przeźroczyste tylko jeśli patrzeć na nie wzdłuż jego linii sił, zakrzywione linie sił strumienia krążącego "C" muszą być nieprzeźroczyste dla postronnego obserwatora, i stąd będą one widoczne jako obszary czerni albo "czarne dziury" (porównaj w monografii [1/5] opis z podrozdziałów G10.3 i G10.4 z rysunkiem F5).

Proszę odnotować że powyższe ilustracje są też dyskutowane na "Rys. #13abcd" z totaliztycznej strony internetowej [tapanui.pl.htm](#) gdzie czytelnik może poznać dalsze szczegóły na temat wyglądu komór oscylacyjnych zilustrowanych tutaj.

**#E4. Z uwagi na ilość energii magnetycznej którą wehikuły UFO akumulują na swoich pokładach, UFO są faktycznie latającymi bombami:**



Jedynie fakt że wehikuly UFO używają **komór oscylacyjnych** do celów napędowych, w połączeniu z faktem że komory oscylacyjne mogą zakumulować w sobie ogromne ilości energii magnetycznej, wprowadza określone niebezpieczeństwo dla naszej cywilizacji. Mianowicie, każdy wehikul UFO w rzeczywistości jest również potężną latającą bombą, która odczeka na okazję aby eksplodować. W podrozdziale G5.5 monografii [1/5] wyliczona została ilość energii magnetycznej zgromadzonej w najmniejszym wehikule UFO typu K3. Jak się okazuje, jedynie aby móc wzlecieć z powierzchni Ziemi, taki najmniejszy wehikul UFO musi zakumulować w swoich komorach oscylacyjnych magnetyczny odpowiednik 1 megatony TNT. Jednak owa 1 tona TNT nie pozwala mu jeszcze na przyspieszenie ani na loty w próżni kosmicznej. W rzeczywistości więc takie najmniejsze UFO może zawierać nawet 1000 razy więcej energii magnetycznej, w sumie równoważnej odpowiednikowi około 1000 megaton TNT. To praktycznie oznacza, że jeśli zaistnieje jakiś wypadek z takim wehikulem UFO, w wyniku którego jego komory oscylacyjne zostaną przypadkowo uszkodzone, wówczas musimy się spodziewać katastroficznej eksplozji o wielkości co najmniej 1 megatony TNT. Praktycznie to wskazuje, że jeśli faktycznie miała miejsce katastrofa UFO w 1947 roku w Roswell, USA, jak amerykańscy UFOlogzy to twierdzą, wówczas niemal cała Ameryka zostałaby zmieciona z powierzchni Ziemi. Nie pozostałby więc żaden amerykański UFOlog aby rozgłaszać zaistnienie takiego wypadku z UFO.

Nieco więcej informacji na temat użycia wehikulów UFO jako latających bomb zaprezentowane zostało w punkcie #B1 strony internetowej [military\\_magnocraft\\_pl.htm](http://military_magnocraft_pl.htm).

## #E5. Eksplozje UFO:

Skoro wehikuly UFO są latającymi bombami całymi wypełnionymi energią magnetyczną i jedynie odczekującymi na okazję aby eksplodować, powinniśmy się spodziewać że zaistniały już jakieś eksplozje UFO na Ziemi. Jak też się okazuje, TAK. Faktycznie to było już wiele eksplozji UFO na Ziemi. Na temat kilku z nich napisałem swoją monografię [5/4] - której egzemplarz może być załadowany gratisowo m.in. z niniejszej strony internetowej. Na temat jednej z owych eksplozji UFO przygotowałem również odrębną stronę internetową o fizycznej nazwie [tapanui\\_pl.htm](http://tapanui_pl.htm). Strona ta prezentuje materiał dowodowy oraz opisuje następstwa dla eksplozji UFO koło małego miasteczka nowozelandzkiego o nazwie **Tapanui**. Ta eksplozja UFO koło Tapanui okazała się wysoce tragiczna dla ludzkości. Jak ujawniły to badania, eksplozja ta prawdopodobnie unicestwiła sporą proporcję populacji ludzkości z tamtych czasów. Praktycznie zniszczyła ona również kwitnącą wówczas ludzką cywilizację starożytności, przekształciła piękno i dobrobyt starożytnych imperiów w ciemnotę, choroby, oraz śmierć okresu średniowiecza ludzkiej historii. Ze specyficznych zmian na naszej planecie które owa eksplozja UFO koło Tapanui spowodowała i które mogą być odnotowane przez każdego, najważniejsze obejmują: przemieszczenie biegunów Ziemi o około 7 stopni, zamrożenie poprzednio zielonej Grenlandii razem z kolonią Wikingów jaka tam istniała, stopienie mostu lodowego przez Cieśninę

Beringa - który to most przed 1178 rokiem pozwalał Eskimosom na łatwe przemieszczanie się pomiędzy Syberią i Alską, zalanie wodą prowincji Schleswig-Holstein w Niemczech, zniszczenie starożytnego miasta Salamis, pochylenie słynnej wieży z Piza we Włoszech, oraz wiele więcej - po dalsze szczegóły patrz strona [tapanui.htm](#).

Najbardziej ostatnia podziemna eksplozja wehikułu UFO miała miejsce w dniu 26 grudnia 2004 roku. Nastąpiła ona w pobliżu indonezyjskiej wyspy Sumatra z Oceanu Indyjskiego. Spowodowała ona najpotężniejsze tsunami z najnowszych czasów. Wielu ludzi uważa ją za naturalną katastrofę. Jednak analiza jej atrybutów, zaprezentowana na odrębnej stronie internetowej o nazwie "[day26\\_pl.htm](#)", dowodzi że miała ona technologiczne pochodzenie z eksplozji wehikułu UFO.

## #E6. Jeśli UFO to magnokrafty, dlaczego UFO-nauci nie obdarują nas swoją techniką:

Okazuje się że UFO-nauci to nasi zajadli wrogowie. Eksploatują oni nas od tysiącleci, od tysiącleci też ciągną najróżniejsze korzyści z ucisku naszej planety. Jednak w chwili kiedy my sami osiągniemy ich poziom technologii, UFO-nauci utracą wszystkie owe dotychczasowe korzyści. Dlatego nie tylko że nie pozwalają nam otrzymać ich techniki, ale wręcz ukrywają przed nami praktycznie wszystko na swój temat, włączając w to gorzki fakt ich nieustannej chociaż skrytej przez ludźmi eksploatacji Ziemi. Ponadto, jak czynią to wszyscy opresorzy, UFO-nauci wstrzymują jak tylko mogą nasz rozwój techniczny, np. poprzez mordowanie naszych najlepszych umysłów, oraz poprzez okresowe eksplodowanie swoich wehikułów na Ziemi tak aby cofnąć nas z powrotem w rozwoju. Dlatego praktycznie my zmuszeni będziemy pobić kiedyś UFO-nauców militarnie, aby uwolnić naszą cywilizację od ich skrytej okupacji. Jednak aby rozpocząć walkę z UFO-naucami, najpierw musimy zbudować nasz magnokraft. Tylko wówczas bowiem nasz poziom techniczny przybliży się do ichniego, tak że zaczniemy mieć faktyczną szansę na wygranie walki o wyzwolenie naszej planety. Jeśli wierzymy starym przepowiedniom, np. tym jakie zawarte są w Biblii, właśnie nadchodzi czas na Ziemię, kiedy zaczniemy odnosić pierwsze sukcesy w naszej obronie przed UFO-naucami. Dopiero jednak kiedy całkowicie usuniemy owych niewidzialnych zaborców z naszej planety, nadejdzie owe obiecane nam 1000 lat zamożności i szczęścia dla ludzkości. Po więcej szczegółów patrz strony internetowe [evil\\_pl.htm](#), [changelings\\_pl.htm](#), oraz [ufo\\_pl.htm](#).

---

## Część #F: Następne generacje wehikułów

**latających z napędem magnetycznym które będą nawet jeszcze bardziej zaawansowane niż magnokraft pierwszej generacji opisany poprzednio:**

## **#F1. Trzy generacje magnokraftów jakie będą zbudowane na Ziemi zgodnie ze wskazaniami Prawa Cykliczności:**

Zapowiadane przez "Prawo Cykliczności" dwa najwyżej rozwinięte statki zbudowane już po magnokrafcie pierwszej generacji, stanowić będą jedynie bardziej zaawansowane wersje magnokraftu opisanego w rozdziale G z tomu 3 monografii [1/5], zaś skrótowo przypomniane na niniejszej stronie w punkcie #C1. Tyle tylko, że zgodnie z tymże Prawem Cykliczności ich pędniki zdolne będą do wytwarzania owych dwóch dodatkowych zjawisk, tj. technicznie indukowanej telekinezy, oraz zmian w naturalnym upływie czasu. Z tego powodu statki te nazwane zostały magnokraftami drugiej i trzeciej generacji. Razem więc z magnokraftem pierwszej generacji opisanym już w punkcie #C1, nasza cywilizacja zbuduje aż trzy generacje tego statku, w każdej następnej z nich wykorzystując coraz bardziej kompleksowe właściwości pól magnetycznych. Skrótoowo podumujemy ich cechy.

### **#F1.1. Magnokraft pierwszej generacji o napędzie działającym na zasadzie magnetycznego odpychania i przyciągania:**

Magnokraft pierwszej generacji jest tym który już został opisany w punkcie #C1 tej strony, a także w podrozdziale C1 z tomu 2 monografii [1/5]. Spośród wszystkich tych trzech zaawansowanych wehikułów najpierw na naszej planecie zbudowany zostanie ów "magnokraft pierwszej generacji", zwany tu także "dyskoidalnym magnokraftem", lub po prostu "magnokraftem". Dla celów napędowych wykorzystywane będą w nim jedynie odpychające i przyciągające oddziaływania pól magnetycznych. Oddziaływania te stanowią więc odpowiednik mechanicznych oddziaływań siłowych wykorzystywanych w kole samochodowym, czy wyporu gazu wykorzystywanego przy działaniu balonów.

Opisując magnokraft pierwszej generacji z pomocą terminologii technicznej z podrozdziału #B3 monografii [1/5], statek ten może pracować w tylko jednej konwencji lotu, tj. w (1) "konwencji magnetycznej".

### **#F1.2. Magnokraft drugiej generacji o napędzie działającym na zasadzie telekinezy:**

Magnokraft drugiej generacji (tj. wehikuł telekinetyczny) opisany jest w podrozdziale LC2 z tomu 10 [monografii \[1/5\]](#). Ów magnokraft drugiej generacji, zwany tu także wehikułem telekinetycznym, zbudowany zostanie w jakiś czas po opracowaniu magnokraftu pierwszej generacji (tj. wehikułu magnetycznego). Magnokraft drugiej generacji nie jest omawiany na tej stronie. Jednak jego prezentacji poświęcona została większość rozdziału LC z monografii [1/5]. Z kolei przykłady jego użycia omówione są w rozdziale T tamtej monografii [1/5]. Wykorzystywał on będzie dodatkowo w swych lotach magnetyczny odpowiednik inercji, czyli zjawisko zwane telekinezą jakie manifestuje się w sposób podobny jak to czyniłaby odwrotność tarcia. Ponieważ Koncept Dipolarnej Grawitacji stwierdza, że na takiej magnetycznej inercji oparty jest tzw. "Efekt Telekinetyczny", stąd magnokraft drugiej generacji będzie latał wykorzystując dokładnie tą samą zasadę jaka powoduje ruchy telekinetyczne. W ten sposób działanie tego statku upodobni się do innych znanych napędów, których zasada oparta została na wykorzystaniu zjawiska inercji, np. poduszkowca czy śmigła lotniczego.

Opisując magnokrafty drugiej generacji z pomocą terminologii technicznej z podrozdziału #B3 monografii [1/5], magnokrafty te mogą pracować aż w dwóch różnych konwencjach lotu, tj. w (1) "konwencji magnetycznej" i w (2) "konwencji telekinetycznej". W (1) "konwencji magnetycznej" ich pędniki wytwarzają jedynie zjawiska magnetycznego przyciągania i odpychania, stąd w sensie zasady działania użytej do swoich lotów stają się one identyczne do magnokraftów pierwszej generacji opisanych w rozdziale G monografii [1/5]. Również wszelkie wywoływane wówczas przez nie zjawiska będą identyczne do zjawisk wywoływanych przez magnokrafty pierwszej generacji. Natomiast w (2) "konwencji telekinetycznej" ich pędniki wytwarzają dodatkowo zjawisko technicznej telekinezy, stąd latają one wówczas w rezultacie zadziałania efektu telekinetycznego. Po włączeniu tej zasady lotu wehikuły i ich załogi przechodzą w szczególny stan który przez [Koncept Dipolarnej Grawitacji](#) jest nazywany "stanem migotania telekinetycznego". W stanie tym poddane mu obiekty materialne bardzo szybko przełączają się (migoczą) pomiędzy dwoma formami istnienia, tj. formą materialną i formą wzoru energetycznego (co wyjaśniono dokładniej w podrozdziale LC3 z tomu 10 monografii [1/5]). Właśnie owo migotanie telekinetyczne pozwala im czynić się zupełnie niewidzialnymi dla naszego wzroku i kamer, a także przenikać przez obiekty stałe tak jakby obiekty te wykonane były z łatwo penetrowalnego płynu a nie ze sztywnej materii.

### **[#F1.3. Magnokrafty trzeciej generacji \(tj. wehikuły czasu\) o napędzie działającym na zasadzie wprowadzania zmian w naturalnym upływie czasu](#)**

Magnokrafty trzeciej generacji (tj. wehikuły czasu) opisane zostały w rozdziale M z tomu 11 [monografii \[1/5\]](#). Zgodnie z Prawem Cykliczności, magnokrafty trzeciej generacji, zwane tu także wehikułami czasu, zostaną zbudowane na Ziemi na samym końcu cyklu rozwojowego magnokraftów. Te najbardziej zaawansowane ze wszystkich magnokraftów także nie są tu omawiane. Jednak ich prezentacji poświęcony jest cały oddzielny rozdział M z tomu 11 monografii [1/5] oraz aż kilka totalizacyjnych stron internetowych. Z kolei



przykłady jego użycia omówione są w rozdziale T monografii [1/5]. Magnokrafty trzeciej generacji wykorzystywały będą aż trzy właściwości pól magnetycznych, tj. siły wzajemnych oddziaływań, inercję, oraz energię wewnętrzną. Ponieważ opanowanie energii wewnętrznej pól magnetycznych pozwoli im na manipulowanie czasem, magnokrafty trzeciej generacji będą posiadały możliwości podróżowania przez czas.

Opisując magnokrafty trzeciej generacji z pomocą terminologii technicznej z podrozdziału #B3 monografii [1/5], magnokrafty te mogą pracować w aż trzech różnych konwencjach lotu, tj. w (1) "konwencji magnetycznej" i (2) w "konwencji telekinetycznej", a także dodatkowo w tzw. (3) "konwencji wehikułów czasu". Czyli niezależnie od swej zdolności do latania w (1) "konwencji magnetycznej" lub (2) "konwencji telekinetycznej", są one w stanie latać także i w (3) "konwencji czasu". W (3) "konwencji czasu" ich pędniki wytwarzać będą zjawiska zmiany w szybkości upływu czasu lub zjawiska przerzucania kogoś do innego punktu czasowego. Przykładowo będą one mogły cofać czas, przestawiać go do wybranego punktu w przyszłości lub przeszłości, spowalniać lub przyspieszać jego upływ, itp. Wehikuły czasu wytwarzały więc będą cały szereg unikalnych zjawisk czasowych, jakich najważniejsze cechy omówione są w podrozdziale M5 monografii [1/5].

Na podobnie wysoko zaawansowanych zjawiskach magnetycznych, jak te wykorzystywane przez magnokrafty drugiej i trzeciej generacji, oparte będzie także działanie różnorodnych innych urządzeń technicznych budowanych w zbliżonych co te statki czasach. Urządzenia te czyniły będą praktyczny użytek z takich nieznanych dotychczas naszej nauce zjawisk jak techniczna telekineza, fale telepatyczne, czy zmiany w szybkości i kierunku upływu czasu. Rozdziały K i LA monografii [1/5] prezentują także kilka najważniejszych z owych wysoko zaawansowanych urządzeń, włączając w to siłownie telekinetyczne i ogniwa telekinetyczne.

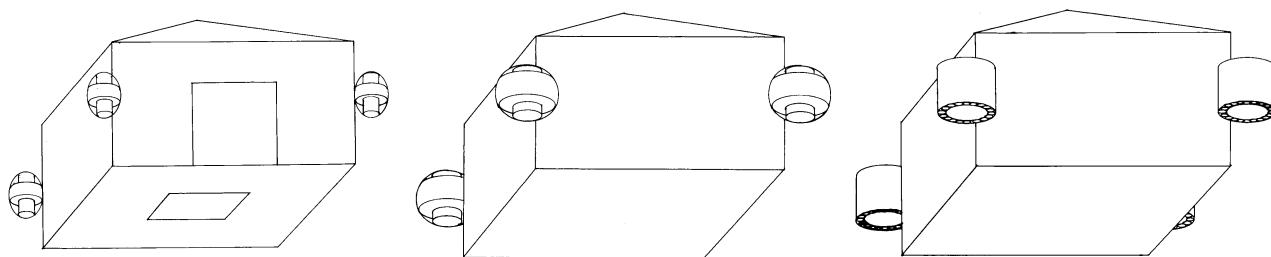
Dokładniejsze omówienie działania i możliwości wehikułów czasu zawarte jest na totalizacyjnych stronach o nazwach [immortality\\_pl.htm](#) [itimevehicle\\_pl.htm](#).

#### **#F1.4. Identyfikowanie generacji obserwowanego [magnokraftu](#) (lub [UFO](#)) po jego wyglądzie lub po jego zasadzie działania:**

W tym miejscu jeszcze raz z naciskiem powinno zostać podkreślone, że dla niezorientowanej osoby wygląd zewnętrzny magnokraftów drugiej i trzeciej generacji będzie niemal identyczny do wyglądu magnokraftów pierwszej generacji - czyli taki jak to zilustrowano na rysunkach "Rys. #2" i "Rys. #3". Będą one bowiem posiadały dokładnie takie same kształty, wymiary, oraz zbudowane zostaną z materiałów o podobnej charakterystyce wizualnej. Na czas lotu będą też formowały te same rodzaje połączeń, jak to pokazano na rysunku G6 z [1/5]. Wzajemne podobieństwo tych statków dodatkowo zostanie jeszcze wzmocnione faktem iż magnokrafty drugiej i trzeciej generacji mogą również latać w konwencji magnetycznej, indukując podczas takich lotów wszystkie zjawiska wywoływane przez magnokrafty pierwszej generacji. Istniejące różnice pomiędzy tymi wehikułami ujawnią się dopiero gdy włączą one swoje bardziej zaawansowane konwencje lotu, indukując przy tym zjawiska charakterystyczne dla owych



konwencji. Zrozumienie tych zjawisk wymaga znajomości teorii których opis właśnie nastąpi.



**Rys. #11abc** (LC1 w [1/5]): Identyfikowanie generacji obserwowanego magnokraftu czteropędnikowego (lub czteropędnikowego wehikułu UFO) po wyglądzie całego statku lub po kształcie (a stąd i generacji) jego pędników. (Kliknij na dany rysunek aby oglądnąć go w powiększeniu.) Ilustracja ta zorientowana jest pod kątem odróżniania od siebie wehikułów pierwszej, drugiej i trzeciej generacji. Wehikuł czteropędnikowy najczęściej przyjmie kształt prostopadłościanu regularnego, na wierzchołku którego nałożony został dach w formie piramidki. Mogą jednak być też budowane wehikuły o kształcie innym niż kostki, przykładowo wyglądające jak prostokątna chatka. Wzajemny stosunek poszczególnych wymiarów, np. wysokości całego statku do wysokości jego piramidkowego dachu, tak jak to ukazano na rysunku "Rys. #7", wyznaczał będzie typ danego wehikułu (w tym przypadku T3). Rozstaw osi magnetycznych czterech pędników zamontowanych w środku czterech naroży tego statku musi być identyczny do rozstawu odpowiadających im pędników bocznych w dyskoidalnym magnokrafcie odpowiadającego typu (w tym przypadku typu K3). Pokazane zostały:

**Rys. #11a (lewy): #1. Wehikuł czteropędnikowy pierwszej generacji** (patrz też "Rys. #7"). Jego pędniki przyjmują wygląd wydłużonej w pionie beczki lub amfory, u której stosunek wysokości "h" do szerokości "g" wynosi  $h/g=4/3$  - patrz rysunki D1 i F9 w monografii [1/5]. Ponadto jest to jedyny wehikuł czteropędnikowy który posiada prostokątne jakby drzwi w podłodze.

**Rys. #11b (środkowy): #2. Wehikuł czteropędnikowy drugiej generacji.** Daje się on stosunkowo łatwo odróżnić od podobnych wehikułów innych generacji po "dyniowatym" kształcie jego czterech pędników. U wehikułów drugiej generacji pędniki te przyjmują bardzo charakterystyczny kształt spłaszczonej w pionie kuli (albo "dyni") o wzajemnym stosunku wysokości "h" do szerokości "g" wynoszącym  $h/g=2/3$  (patrz podrozdział F7.2.2 w [1/5], oraz ilustracja z części 2s rysunku F11 w [1/5]). Kształt ten wynika z warunków konstrukcyjnych obowiązujących dla konfiguracji krzyżowych złożonych z ośmiobocznych komór oscylacyjnych drugiej generacji i opisanych w podrozdziale F7.2.2 z [1/5]. Na dodatek do różnicy w ogólnym wyglądzie pędników, wehikuł drugiej generacji będzie też się różnił od wehikułu pierwszej generacji tym, że jego korpus będzie absolutnie gładki i jednorodny, tj. nie będzie posiadał żadnych odnotowywalnych wnęk czy framug. Nie będzie więc miał ani otworu drzwiowego pokazanego w części (1) i na rysunku "Rys. #7", ani kłapy podłogowej pokazanej powyżej w części (1), oraz na rysunku Q1 z [1/5].

Wchodzenie załogi, pasażerów i gości do wnętrza wehikułu drugiej generacji odbywało się bowiem będzie w sposób telekinetyczny poprzez materiał jego ścian i podłogi. Nie będą więc potrzebne żadne drzwi, klapy, framugi, czy wnęki na jego ściankach czy korpusie.

**Rys. #11c (prawy): #3. Wehikuł czteropędnikowy trzeciej generacji, zwany także "czteropędnikowym wehikułem czasu".** Również nie posiada on już drzwi i klapy. Jego pędniki przyjmują rzucający się w oczy kształt jakby pionowego cylindra z wianuszkami 16 otworów na obrzeżu, czy jakby "okrągłej wyrzutni pocisków rakietowych" - patrz też rysunki M2 i F11(3s) z monografii [1/5].

---

## **Część #G: Podsumowanie, oraz informacje końcowe tej strony:**

### **#G1. Podsumowanie tej strony:**

Nasza cywilizacja rozwija się nieustannie. Owym jej nieustannym rozwojem objęte są także urządzenia napędowe które ludzkość używa. Niniejsza strona internetowa opisuje najważniejsze z takich nowych urządzeń napędowych, które już wkrótce powinny pojawić się na naszej planecie.

### **#G2. Warto też poczytać o urządzeniach darmowej energii:**

Skory czytelnik najwyraźniej jest zainteresowany w nowych rozwiązaniach technicznych, powinien więc rzucić też okiem na strony internetowe które opisują budowę i działanie urządzeń do generowania tzw. darmowej energii. Najbardziej obecną z owych urządzeń darmowej energii nazywane jest ogniwem telekinetycznym. Ogniwia takie mogą też być używane do zaopatrywania w energię wehikułów kosmicznych opisywanych na tej stronie.

### **#G3. Jak dzięki stronie "skorowidz.htm" daje się znaleźć totalizacyjne opisy interesujących nas tematów:**

Cały szereg tematów równie interesujących jak te z niniejszej strony, też omówionych zostało pod kątem unikalnym dla filozofii totalizmu. Wszystkie owe pokrewne tematy można odnaleźć i wywoływać za pośrednictwem [skorowidza](#) specjalnie przygotowanego aby ułatwiać ich odnajdowanie. Nazwa "skorowidz" oznacza wykaz, zwykle podawany na końcu książek, który pozwala na szybkie odnalezienie interesującego nas opisu czy tematu. Moje strony internetowe też mają taki właśnie "skorowidz" - tyle że dodatkowo zaopatrzone w zielone [linki](#) które po kliknięciu na nie myszą natychmiast otwierają stronę z tematem jaki kogoś interesuje. Skorowidz ten znajduje się na stronie o nazwie [skorowidz.htm](#). Można go też wywołać z "organizującej" części "Menu 1" każdej totaliztycznej strony. Radzę aby do niego zaglądnąć i zacząć z niego systematycznie korzystać - wszakże przybliży on setki totaliztycznych tematów które mogą zainteresować każdego.

## #G4. [Emaile autora tej strony:](#)

Aktualne adresy emailowe autora tej strony, tj. oficjalnie [dra inż. Jana Pajak](#), zaś kurtuazyjnie **Prof. dra inż. Jana Pajak**, pod jakie można wysyłać ewentualne uwagi, własne opinie, lub informacje jakie zdaniem czytelnika autor tej strony powinien poznać, podane są na stronie internetowej o nazwie [pajak\\_jan.htm](#) (dla jej wersji w języku HTML), lub o nazwie [pajak\\_jan.pdf](#) (dla wersji owej strony w bezpiecznym formacie PDF).

Prawo autora do używania **kurtuazyjnego** tytułu "Profesor" wynika ze zwyczaju iż "z profesorami jest jak z generałami", znaczy **raz profesor, zawsze już profesor**. Z kolei w swojej karierze naukowej autor tej strony był profesorem aż na 4-ch odmiennych uniwersytetach, tj. na 3-ch z nich był tzw. "Associate Professor" w hierarchii uczelnianej bazowanej na angielskim systemie uczelnianym (w okresie od 1 września 1992 roku, do 31 października 1998 roku) - który to Zachodni tytuł stanowi odpowiednik "profesora nadzwyczajnego" na polskich uczelniach. Z kolei na jednym uniwersytecie autor był (Full) "Professor" (od 1 marca 2007 roku do 31 grudnia 2007 roku - tj. na ostatnim miejscu pracy z naukowej kariery autora) który to tytuł jest odpowiednikiem pełnego "profesora zwyczajnego" z polskich uczelni.

Proszę jednak odnotować, że dla całego szeregu powodów (np. mojego chronicznego deficytu czasu, prowadzenia badań wyłącznie na zasadzie mojego prywatnego hobby naukowego, pozostawania niezatrudnionym i wynikający z tego mój brak oficjalnego statusu jaki pozwalałby mi zajmować oficjalne stanowisko w określonych sprawach, istnienia w Polsce aż całej armii zawodowych profesorów uczelnianych - których obowiązki zawodowe obejmują m.in. udzielanie odpowiedzi na zapytania społeczeństwa, itd., itp.) począwszy od 1 stycznia 2013 roku **ja przyjąłem żelazną zasadę, że NIE odpowiadam na żadne emaile wysyłane do mnie przez czytelników moich stron** - o czym niniejszym szczerze i uczciwie informuję wszystkich zainteresowanych. Stąd jeśli czytelnik ma sprawę która wymaga odpowiedzi, wówczas NIE powinien do mnie pisać, bowiem w takiej sytuacji wysłanie mi emaila domagającego się odpowiedzi w świetle ustaleń [filozofii totalizmu](#) byłoby **działaniem niemoralnym**.

Wszakże spowodowałoby, że czytelnik doznałby zawodu ponieważ z całą pewnością NIE otrzymałby odpowiedzi. Ponadto taki email odbierałby i mi sporo "energii moralnej" ponieważ z jego powodu i ja czułbym się winnym, że NIE znalazłem czasu na napisanie odpowiedzi. Natomiast w/g totalizmu "moralnym" działanien w takiej sytuacji byłoby raczej napisanie do któregoś z zawodowych profesorów polskich uczelni - wszakże oni są opłacani z podatków obywateli między innymi za udzielanie odpowiedzi na zapytania społeczeństwa, a ponadto wszyscy oni mają sekretarki, tak że korespondencja NIE zjada im czasu który powinni przeznaczać na badania.

## **#G5. Kopia tej strony jest też upowszechniana jako broszurka z serii [11] w bezpiecznym formacie PDF:**

Niniejsza strona dostępna jest także w formie broszurki oznaczanej symbolem [11], którą przygotowałem w "PDF" (od "Portable Document Format") - obecnie uważanym za najbezpieczniejszy z wszystkich internetowych formatów, jako że do niego normalnie wirusy się NIE doczepiają. Ta klarowna broszurka jest gotowa zarówno do drukowania, jak i do wygodnego czytania z ekranu komputera. Ciągle ma ona też aktywne wszystkie swoje zielone linki. Stąd jeśli jest czytana z ekranu komputera podłączonego do internetu, wówczas po kliknięciu na owe linki otworzą się linkowane nimi strony lub ilustracje. Niestety, ponieważ jej objętość jest około dwukrotnie wyższa niż objętość strony internetowej jakiej treść ona publikuje, ograniczenia pamięci na sporej liczbie darmowych serwerów jakie ja używam, NIE pozwalają aby ją na nich oferować (jeśli więc NIE załaduje się ona z niniejszego adresu, ponieważ NIE jest ona tu dostępna, wówczas należy kliknąć na któryś odmienny adres z Menu 3, poczym sprawdzić czy stamtąd już się załaduje). Aby otworzyć ową broszurkę (lub/i załadować ją do własnego komputera), wystarczy albo kliknąć na następujący zielony link

**[propulsion\\_pl.pdf](#)**

albo też z którejś totaliztycznej witryny otworzyć sobie plik nazywany tak jak w powyższym linku.

Jeśli zaś czytelnik zechce też sprawdzić, czy jakaś inna totaliztyczna strona właśnie studiowana przez niego, też jest już dostępna w formie takiej PDF broszurki, wówczas powinien sprawdzić, czy wyszczególniona ona została w linkach z "części #B" strony o nazwie tekst 11.htm. Owe linki wskazują bowiem wszystkie totaliztyczne strony, które już zostały opublikowane jako takie broszurki z serii [11] w formacie PDF. Życzę przyjemnego czytania!

## #G6. Copyrights © 2013 by Dr Jan Pająk:

Copyrights © 2013 by Dr Jan Pająk. Wszelkie prawa zastrzeżone. Niniejsza strona stanowi raport z wyników badań jej autora - tyle że napisany jest on popularnym językiem (aby mógł być zrozumiany również przez czytelników o nienaukowej orientacji). Idee zaprezentowane na tej stronie są unikalne dla badań autora i dlatego w tym samym ujęciu co na tej stronie (oraz co w innych opracowaniach autora) idee te uprzednio NIE były jeszcze publikowane przez żadnego innego badacza. Jako taka, strona ta prezentuje idee które stanowią intelektualną własność jej autora. Dlatego jej treść podlega tym samym prawom intelektualnej własności jak każde inne opracowanie naukowe. Szczególnie jej autor zastrzega dla siebie intelektualną własność odkryć naukowych i wynalazków opisanych na tej stronie. Zastrzega więc sobie, aby podczas powtarzania w innych opracowaniach jakiegokolwiek idei zaprezentowanej na niniejszej stronie (tj. jakiegokolwiek teorii, zasady, dedukcji, interpretacji, urządzenia, dowodu, itp.), powtarzająca osoba oddała pełny kredyt autorowi tej strony, poprzez wyraźne wyjaśnienie iż autorem danej idei i/lub badań jest Dr Jan Pająk, poprzez wskazanie internetowego adresu niniejszej strony pod którym idea ta i strona oryginalnie były opublikowane, oraz poprzez podanie daty najnowszego aktualizowania tej strony (tj. daty wskazywanej poniżej).

\* \* \*

**If you prefer reading in English –  
click on the flag below (jeśli wolisz czytać w angielskim –  
kliknij na flagę poniżej)**



Data założenia tej strony internetowej: 28 kwiecień 2002 roku.

Data najnowszego jej aktualizowania: 5 marca 2013 roku.

(Sprawdź w adresach z [Menu 4](#) czy istnieje już nowsza aktualizacja)

[licznik](#)