

Книга 13. Часть 1-08. Летающие тарелки Третьего Рейха.

Колтовой Николай Алексеевич, koltovoi@mail.ru,

Все книги на сайте: <https://koltovoi.nethouse.ru>, Книги постоянно обновляются.

Если не удастся скачать книги с сайта, то они могут быть высланы по электронной почте.

Москва, 2 апреля 2023

Глава 1. Общества Туле и Врил. 2

1.1 Общества Туле и Врил.

1.2 Шуман В.О.

1.3 Виманика шастра.

Глава 2. Летающие тарелки третьего рейха. 11

2.1 Введение.

2.2 Дисколет JFM. 1922-1924.

2.3 Дисколеты RFZ. 1937-1941.

2.4 Дисколеты Vril. 1941-1945.

2.5 Проект Андромеда.

Глава 3. Дисколеты Haunebe. 1935-1945. 42

3.1 Haunebu-I

3.2 Haunebu-II

3.3 Haunebu-III

3.4 Haunebu-IV

Глава 4. Двигатели дисколетов. 61

4.1 JFM. 1922. Шуманн. Schumann SM Levitator.

4.2 RFZ. 1937. Шуман.

4.3 Vril-1-Triebwerk. 1941. Шуман.

4.4 Haunebe. 1939. Thule Tachyonator.

4.5 Паровой реактивный двигатель.

Глава 5. Проект Колокол. 70

Глава 6. Шаубергер. Repulsin. 89

6.1 Шаубергер Виктор.

6.2 Дисколет Шривера-Хабермоля. V-7. «Летающая юла».

6.3 Диск Белонце. «Летающая черепаха».

Глава 7. Аэродинамические летающие тарелки Третьего Рейха. 121

7.1 Различные модель летающих тарелок Третьего Рейха.

7.2 Диск "Омега" Андреаса Эппа

7.3 Дисколет Циммермана.

7.4 Литература о немецких летающих тарелках.

Колтовой Н.А. Книга 13. Часть 1-08. Летающие тарелки Третьего Рейха. Москва. 2023. 150с. Аннотация. Приводится обзор различных типов летающих тарелок, разработанных в Германии в период 1922-1945 годах. Рассмотрены различные модели, их конструкция, и типы двигателей.

Koltovoy N. Volume 13. Part 1-08. Flying saucers of the Third Reich. Moscow. 2023. Annotation. An overview of various types of flying saucers developed in Germany in the period 1922-1945 is given. Various models, their design, and types of engines are considered.

1-Все книги можно скачать с сайта <https://koltovoi.nethouse.ru>

Для того чтобы попасть на сайт необходимо скопировать адрес в адресную строку, или можно в поисковике набрать "Колтовой Николай Алексеевич", и в первой строке будет ссылка на мой персональный сайт.

2-Все книги на Облаке Mail.ru <https://cloud.mail.ru/public/56tR/5HLxqSu7o>

Глава 1. Общества Туле и Врил.

1.1 Общества Туле и Врил.

Дополнительные материалы находятся в Книге 10. Часть 7-02. Внеземные цивилизации. Параграф 4.5 Альдебаран. Общество Врил.

Общество DHvSS.

1912-в германии создано малоизвестное тайное общество **DHvSS (Люди Черного Камня)**. Члены DHvSS поклонялись древнегерманской богине гор Isais и черному камню Schwarz Stein. /Фото. Богиня Isias — объект поклонения DHvSS/

Именно DHvSS стоит за группой немецких археологов, в 1912 г. прибывших для проведения раскопок в Южную Месопотамию, в Урук, за 5000 лет до н. э. бывший крупнейшим из известных мегаполисом на Земле. В городе расположен «Белый храм» шумерского бога Ану и храмовый комплекс богини Энанны (Иштар), жены Ваала.

Для справки: Эмблемой DHvSS являлось символическое изображение Альфы Тельца (Альдебарана) и, в его руках, богини Isias. Странный телец на не менее странном изображении. Одно из имён Ваала и его наиболее расхожее изображение – Крылатый Бык. Следует обратить внимание на причёску богини Isias, представленную на обоих изображениях.

Раскопки прекращены в 1915 г. в связи с началом Первой мировой войны. Следы общества DHvSS теряются на 2 года, до 1917. В следующий раз немецкие археологи приедут копать Урук только в 1934 г.

Общество Туле.

1918-в Германии создано общество «Thule Gesellschaft» («Туле»). Адепты «Thule Gesellschaft» верили в теорию полой Земли. Их общество получило свое имя от Ultima Thule — столицы мифической Гипербореи, стоявшей «на вершине мира». Наиболее сильный медиум Мария Орстик (Maria Orsic) из «Туле». /Фото. Мария Орстик/. Мария Орстик неожиданно стала первым контактером, получающим стабильные визуально-графические образы, которые, тем не менее, не могла расшифровать.

1918-Зеботтендорф основал в Мюнхене тайную организацию Общество «Туле», весьма напоминающую масонскую ложу, которая явилась преемницей "Германского ордена".

Рене Алло, французский историк и философ-герметик, посвятил много времени истории Третьего рейха. В книге «Гитлер и тайные общества» Рене Алло описывает историю создания «Общества Туле», связанного с эсхатологическими аспектами нацизма.



Эмблема общества Туле.

Общество Туле – нацистское общество, организованное в начале 20 века взяло себе имя по имени немецкой принцессы, сестры жены Николая 2 – Алекс. Жену Николая 2 звали Алекс, а ее сестра носила фамилию Туле. Был организован орден служения Даме Туле. Они пытались достичь могущества за счет тех знаний, которые им достались в наследство от предыдущей цивилизации.

1918-17 августа было основано Общество Туле, которому оказалось суждено сыграть исключительную роль в судьбе Европы. Это была масонская организация -мюнхенская ветвь Германского ордена, возникшего в 1912 году и вобравшего в себя мистический пангерманизм Гвидо фон Листа (1848-1919), теософию и другие модные оккультные течения того времени. Слово Туле означало название северного континента, бывшего, по воззрениям оккультистов, прародиной ариев. Общество имело главным символом свастику. Кстати говоря, Блаватская считала свастику одним из главных символов Теософского общества и даже подготовила проект официальной печати с её изображением в центре. Не удивительно, что теософия стала одной из излюбленных отправных точек для идеологов-основателей Третьего рейха. Для политических акций членами общества в 1918 году была создана Немецкая рабочая партия (позже НСДРП), куда в следующем году вступил Адольф Гитлер (1889-1945).

У начинающего фюрера быстро нашлись духовные учителя и друзья из общества Туле, такие как Дитрих Эккарт и Альфред Розенберг. Среди них одним из ближайших оказался Рудольф Гесс (1894-1987). Этот молодой человек страстно увлекался мистикой и астрологией, а также учился в Мюнхенском университете у профессора Карла Хаусхофера (1869-1946), чьи геополитические теории также производили на него глубокое впечатление. Гесс познакомил своего приятеля Адольфа с Хаусхофером, и с этого момента профессор стал одним из главных духовных наставников фюрера.



Карл Хаусхофер (Karl Haushofer) (1869-1946), немецкий географ и социолог, основоположник германской школы геополитики. https://ru.wikipedia.org/wiki/Хаусхофер,_Карл

Во время Первой мировой войны он командовал бригадой на Западном фронте. Он вышел в отставку в звании генерал-майора в 1919 году. В 1919 году Хаусхофер близко познакомился со своим студентом Рудольфом Гессом, который некоторое время работал у него ассистентом. Хаусхофер регулярно каждую среду навещал Гесса в Ландсбергской тюрьме, пока тот отбывал наказание за участие в Пивном путче 1923 года, и там познакомился с Адольфом Гитлером.

Карл Хаусхофер родился 27 августа 1869 года в Мюнхене. С 1887 года находился на дипломатической службе в Азии. Во время Первой мировой войны был бригадным генералом. Ходили слухи, что он обладал сильными экстрасенсорными способностями, предсказывал передвижение войск противника, даже точно указывал место и время попадания снарядов и бомб. После войны в 1921 году он становится профессором Мюнхенского университета.

Хаусхофер «посвятил» Гитлера в «тайну» происхождения человеческих рас, где арийцам отводилось роль наследников духовной элиты Атлантиды. По мнению Хаусхофера, центром обитания арийской расы долгое время был Тибет, и там до сих пор сохраняются многие её корни и знания. В результате после прихода к власти нацисты приложили немало усилий для организации экспедиций на Тибет, где, в частности, даже измеряли черепа тибетцев, чтобы доказать их принадлежность к нордическому типу. Хаусхофер полагал, что из Тибета, из мифической Шамбалы должны прийти сверхлюди, которые будут править миром. После прихода Гитлера к власти геополитические и мистические теории Хаусхофера стали в Германии необычайно популярны.

1918- под эгидой Карла Хаусхофера, было создано общество "Ложь Света", которое затем переименовалось во "Все немецкое общество по изучению метафизики", или же "Общество ВРИЛ".

1919-Хаусхофер Карл основал **второй орден «БРАТЬЕВ СВЕТА»**, который позднее был, переименован в «**Общество Врил**».

В его рамках уже в 1917 году объединились самые различные новые формирования Тамплиеров, развившиеся из германских орденов.

-«ГОСПОДА ЧЕРНОГО КАМНЯ» (DHvSS)

-«ЧЕРНЫЕ РЫЦАРИ» Туле

-элиты СС! «ЧЕРНОЕ СОЛНЦЕ».

1919-в Германии возникло тайное общество «**Врил**». Название «Vril» — сокращение от «VRIL», что значит «богоподобный». Официально «Врил» именовалось «Все германское метафизическое общество». От «Туле» (Thule Gesellschaft) верования и истоки этой оккультной

группы существенно отличались. Приверженцы «Vril» поклонялись Черному Солнцу (невидимому божественному светилу), которое, по их мнению, порождало немыслимую по мощи силу и открывало, посредством т.н. «психического ченнелинга», канал общения с инопланетянами-Арийцами, живущими в звездной системе Альдебарана (Альдебаран — красный гигант, входит в созвездие Тельца и известен как «Глаз Тельца» по своему положению в созвездии). Медиумы «Vril» также называли его «Путь» и «Звезда Просвещения». Таким образом, очевидно, что «Vril Gesellschaft» являлось фактически тем же исчезнувшим в 1915 г. DHvSS, под обновлённой вывеской.

1919- произошло слияние трех метафизических немецких обществ

1-общество Vril -сокращение от "VRI-IL", что означает "как Бог", объединяло членов различных оккультных движений Европы, а также "посвященных", прибывших из Индии и Тибета.

2-общество Thule Gesellschaft (1917), проводило теорию «полой Земли».

3-общество DHvSS (1912), происходило от старинного ордена "Владык Черного Камня".

Во время Второй Мировой в Германии практиковались и нетрадиционные методы получения знаний -под действием галлюциногенных наркотиков, в состоянии транса или контакта медиумов с Высшими Неизвестными, или, как их называли, «Умами Внешними». Использовались и найденные с помощью «Аненербе» старинные оккультные «ключи» (формулы, заклинания и т.п.), позволявшие устанавливать контакт с «потусторонним миром». Для «сеансов с духами» привлекались самые опытные медиумы и контактеры (Мария Отте и др.). Для чистоты результатов эксперименты проводились независимо **в обществах «Туле» и «Врил»**. Утверждают, что некоторые оккультные «ключи» сработали, и по независимым «каналам» была получена некая информация секретного характера. Например, чертежи и описания «летающих дисков», по своим характеристикам значительно превосходивших авиационную технику того времени.

После того, как в 1936 году в Шварцвальде (Шварцвальд), недалеко от Фрайбурга, был обнаружен разбившийся космический корабль, немцами был основан **Институт науки и мистицизма** (Das Institut für Wissenschaft und Mystizismus), также известный как «Пантеоне» (Walhall) или «**X-Lab**». Эта организация настолько продвинулась за пределы научного мира, что по всей Германии были организованы «филиалы» этой лаборатории, в том числе в замках Эрланген, Хайденхайме, Нюрнберг и других.

1919-в декабре небольшая группа представителей общества Туле и общества DHvSS (Владык Черного камня) арендовала маленький домик в лесу в окрестностях Berchtesgaden (Германия), где они встретились вместе с Марией Оршич и Сигрун.

Первым контактером стала медиум **Мария Орсик** (Maria Orsic) из «Туле».

Мария объявила, что получила медиумическое послание, написанное секретным шифром немецких тамплиеров, который был ей неизвестен. Это послание содержало техническую информацию для конструирования летательной машины, пришедшую из звездной системы Альдебаран, которая находилась на расстоянии 68 световых лет в созвездии Тельца. В дошедших до нас документах Общества Врил действительно упоминается, что эти телепатические сообщения пришли с Альдебарана.

Поставленная в тупик неведомым языком и непонятными ментальными образами, переданными ей посредством психического ченнелинга, **Мария из «Туле» перешла в Vril Gesellschaft**, членом которого состояла медиум **Сигрун** (Sigrun), которая могла помочь Орсик с переводом языка чужаков (оказавшимся **языком древних шумеров**) и расшифровкой таинственных ментальных образов, изображавших загадочную летающую машину дисковидной формы, с еще более странной цилиндрической силовой установкой, выходящей за рамки всей традиционной науки того времени.

Неожиданно для Орсик в 1919 г. к ней с предложением расшифровать текстовую часть образов, и интерпретировать визуальную, обратилась молодая женщина, называвшая себя Сигрун (ЗигРун – «След молнии» или «Пролетающая по небу молния» - с древнескандинавского). В дальнейшем было установлено, что данное имя являлось псевдонимом. В скандинавской мифологии Сигрун – богиня, одна из дочерей Одина и Валькирии).

Сигрун представляла возникшее в Германии в том же 1919 г. тайное общество «Врил». Название «Vril» — сокращение от «VRI-IL», что значит «богоподобный».

1919-Несмотря на недоверие к мужчинам, женщины оккультной группы Vril объединились с обществами Thule Gesellschaft и DHvSS для постройки летающего диска, известного как Jenseitsflugmaschine (JFM), и совместно с ними спланировали найти фонды для реализации своей мечты к 1921 году. Этому немало способствовала полная медиумная зависимость «Туле» от «Врил». Т.о. путём целенаправленного проведения точно просчитанной политики и реализации нескольких интриг обе эти цели (следует отметить целеустремлённость Сигрун) к началу 1920 г. были достигнуты.

Туле и Врил называли этот аппарат Jenseitsflugmaschine, или "Летательный аппарат другого мира". Затем Gesellschafts использовали своих представителей в деловых кругах Германии для сбора средств на строительство этой машины под кодовыми буквами J-F-M.

К 1922 году детали для машины начали поступать независимо из различных промышленных источников, полностью оплачиваемых компаниями Thule и Vril Gesellschaften.

Следует понимать, что изначальные цели Thule и Vril различались. Первые стремились продолжать разработку дисколетов в двух направлениях: спроектировать боевой ЛА для применения на Земле и в ближнем космосе. Гуппа «Vril» интересовалась только постройкой корабля проекта Raumschiff, на котором планировала добраться до Альдебарана. Вполне очевидно, что информационная блокада, начатая «шефинями» «Врил» по инициативе Сигрун с интриги по переманиванию Орсик во «Врил» ещё в 1919 г., продолжалась, и преследовала целью обеспечить устойчивое финансирование создания корабля именно для достижения своих целей (а не целей «Туле»).

1924-Прекращение финансирования в отодвинуло проект «Врил» на 11 лет.

Конкуренция «Туле» и «Врил» достигла пика в 1941 году, когда эта гравитационная силовая установка и существенно модернизированный инженерами Vril SM-левитатор были параллельно запущены в ограниченную серию. Совокупность вышеперечисленных событий привела к решению об отказе от RFZ-серий и проектированию дисколетов отдельных серий «Haunebu» и «Vril».

Справка: «Haunebu» и «Vril» - это аппараты различного назначения. «Haunebu» - атмосферные и заатмосферные ЛА военного назначения. «Vril» - обеспечивающие цели «Врил». Применение на «Haunebu» в дальнейшем обозначений «Врил» аргументировано ниже.

1941-Очевидно, разногласия, достигшие пика в 1941 году, и явились одной из причин, по которой Гитлер запретил тайные общества в Германии, а приверженцам «Thule» и «Vril» пришлось влиться в ряды СС, где в техническом подразделении E-IV («Entwicklungsstelle 4») они стали заниматься альтернативными источниками энергии. Отныне «официально» «Thule» и «Vril» не существовали.

1.2 Шуман В.О.



Шуман Вильфрид Отто (Schumann Wilfried Otto) (1888-1974), немецкий физик, профессор Мюнхенского университета.

https://ru.wikipedia.org/wiki/Шуман,_Винфрид_Отто

1888-20 мая родился в Тюбингене, Вильфрид Отто Шуман провел свое детство и юность в Касселе, Берисдорфе (недалеко от Вены) и в Каролинентале (недалеко от Праги).

1905-1909 изучал электротехнику в Высшей технической школе Карлсруэ. Сегодня этот университет называется “Карлсруэ”. Это первый немецкий политехнический институт, который сегодня эквивалентен техническому университету.

Он работал ассистентом основателя Института электротехники Энгельберта Арнольда. В то же время под руководством Арнольда (до смерти Арнольда в ноябре 1911 года) он подготовил докторскую диссертацию “О моментах намотки амортизаторов многофазных синхронных машин с малыми колебаниями маятника при параллельных операциях” и получил докторскую степень в 1912 году.

1912-защитил докторскую диссертацию на тему технологии электричества высокого напряжения.

После выпускного экзамена Винфрид Отто Шуман начал работать в промышленности в качестве начальника лаборатории высокого напряжения в компании Brown, Boveri & Cie в Бадене, Швейцария, до 1914 года.

1914-1918-Во время Первой мировой войны он работал радистом,

1919-с начала года работал научным сотрудником “Фонда Роберта Боша” (“Фонд Роберта Боша”) в Институте электротехники при “Технической высшей школе Штутгарта” (ныне Университет Штутгарта).

1920-там он получил квалификацию соискателя степени профессора в Техническом Университете Штутгарта, где он работал ассистентом - исследователем. Сразу после получения степени ему была предложена должность профессора физики в Йенском Университете.

1924-он принял предложение о назначении профессором теоретической электроники и директором вновь организуемой лаборатории электрофизики Технического Университета Мюнхена.

Лаборатория в дальнейшем была преобразована в Электрофизический Институт и он оставался на своем посту вплоть до выхода на пенсию в 1961 г.

1922-SM-Levigator SM-левитатор) и Tachyonator.

1922-1924-работал над созданием дисколета JFM.

1937-1941-работал над созданием дисколета RFZ.

1939- Thule революционный двигатель (Triebwerk),

1941-1945-работал над созданием дисколетов Vril.

1947-1948-С сентября 1947 до октября 1948 года Винфрид Отто Шуман был в отпуске и работал на военно-воздушной базе Райт (позже переименованной в военно-воздушную базу Райт-Паттерсон), Дейтон, штат Огайо, в Военно-воздушных силах Соединенных Штатов. В 1961 году он получил статус почетного профессора.

1952-обосновал и в 1954 году совместно с Х. Кёнигом (Herbert König) обнаружил стоячие электромагнитные волны в волноводе, образованном поверхностью Земли и ионосферой. Эффект позднее был назван резонансом Шумана.

Наиболее известным результатом его довоенных и военных работ является так называемый «резонанс Шуманна», математически обоснованный им в 1952 г. Этот резонанс представляет собой набор пиков в области сверхнизких частот электромагнитного поля Земли. Земля и окружающий ее воздушный слой (ионосфера) с точки зрения радиотехники представляют собой гигантский сферический резонатор, в котором хорошо распространяются (резонируют) волны определенной длины, возбуждаемые молниями в атмосфере Земли и магнитными процессами на Солнце. Для «резонанса Шуманна» это частоты -7; 8; 14,1; 20,3 и 24,6 Гц, практически совпадающие с частотами альфа-и бета-ритмов головного мозга человека.

После войны были созданы генераторы волн Шуманна, которые используются для различных целей. Например, в США аэрокосмическое агентство NASA использует такие генераторы для обеспечения нормальной жизнедеятельности своего персонала.

По всей видимости, в Германии не только В. Шуманн занимался исследованиями в области электромагнитных двигателей. Так, например, в одном из отчетов разведки CIOС сообщается об экспериментах доктора Эрба с электромагнитным двигателем для самолета.

1961-после выхода на пенсию он продолжал там преподавательскую деятельность вплоть до своего 75-летия. Умер Шуман 22 сентября 1974 г. в возрасте 86 лет.

В его научной карьере трудовая биография Винфрида Шумана разделена на четыре разных периода.

1–Первый период: он начал с диссертации и закончил должностью штатного профессора в Мюнхене и был в основном посвящен темам высокого напряжения.

2–Второй период: С начала своей профессорской карьеры в Мюнхене с 1924 по 1951 год он работал над явлениями разряда в сильно ионизированных газах (плазме), а также над распространением в них волн.

3–Третий период: примерно с 1952 по 1957 год он посвятил изучению распространения волн ELF в полости между поверхностью Земли и нижней ионосферой.

4–Четвертый период: после 1958 года и после выхода на пенсию работал в основном над проблемами движения электрических зарядов под воздействием низкочастотных электромагнитных полей. Кроме того, в течение нескольких лет он был членом совета директоров Немецкого музея в Мюнхене, одного из крупнейших в мире музеев естественных наук и технологий, и членом совета директоров Баварской службы вещания (“Bayerischer Rundfunk”). Биография Винфрида Шумана изобилует множеством трудолюбивых и самоотверженных работ в области физики.

Во время своей производственной деятельности Шуман имел дело, в первую очередь, с полями сверхвысокой напряженности в газах, жидкостях и твердых телах. Во время работы в Мюнхене его интересы расширились в область высокочастотных технологий и физики плазмы. Его многочисленные работы этого периода связаны с исследованиями ионосферы и экспериментальным моделированием ее плазмы в лабораторных условиях.

В 1933 году, с приходом к власти национал-социалистической партии (которая и сама была детищем Thule Gesellschaft, в некотором роде), оккультисты получили официальный карт-бланш на конструирование летающих дисков. Thule и Vril начали работу с проектирования дисколетов серии RFZ (Rundflugzeug, или «Круглый самолет») в 1937-1941 гг.

Цели у Thule и Vril немного разнились. Первые стремились продолжать разработку дисколетов в двух направлениях: спроектировать боевой ЛА для применения на Земле и сконструировать космический корабль (проект Raumschiff). А группа Vril интересовалась только постройкой Raumschiff, на котором планировала добраться до Альдебарана в созвездии Тельца, расположенного в 64-ех световых годах от нашей планеты.

В 1941 году Гитлер запретил тайные общества в Германии, а приверженцам Thule и Vril пришлось влиться в ряды СС, где в техническом подразделении Е-IV (Entwicklungsstelle 4) они стали заниматься альтернативными источниками энергии. Отныне «официально» Thule и Vril не существовали. Общество Vril по секретной документации Абвера и Аненербе («Департамент изучения наследия предков» или «Нацистское Окультное Бюро») стало проходить под кодовым названием «Die Kette».

«Die Kette» переводится как «Цепь», что олицетворяло ментальную «круговую связь» адептов оккультного общества Vril со своей шефиной. В качестве опознавательного знака члены группы носили металлический диск Doppelsignet, символизировавший двух главных медиумов: Марию Оррик и Сигрун.

Ближе к концу войны приверженцев Vril можно было идентифицировать по заимствованной у Абвера адмирала Канариса эмблеме. От знака военной разведки символ Vril отличался тем, что германский орел на изображении держит в когтях не свастику, а диск черного солнца, который покоится на свернутой в кольцо цепи. Этот отличительный знак олицетворял «План Z» (где «Z» — аббревиатура от «Zukunft» — «Будущее»), разработанный Канарисом и шефиной Vril.

«План будущего» — план эвакуации верхушки Третьего Рейха из осажденной союзниками Европы и триумфальное возвращение нацистов в будущем из отдаленных уголков Земли или со звезд. Но до коллапса гитлеровской Германии построить космический корабль Raumschiff так и не успели.

1.3 Виманика шастра.

Рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер с гордостью сообщал фюреру, что посланным в Азию «специалистам», повезло благодаря их настойчивости и упорству. Немцы сумели найти, выкупить или добыть иными путями, — они не останавливались и перед откровенными преступлениями, включая убийства, — и переправить в Германию написанные на санскрите манускрипты «Виманика шастра» и «Самарангана сутрадхаран».

— Мы узнаем древнюю тайну «виманов», — оживлённо потирая руки, довольно улыбался Гитлер.

— Теперь в этом практически не остаётся сомнений, — согласно кивал Гиммлер.

Речь шла о так называемых «звёздных колесницах» древних, получивших название «виманы». Фактически, это были, — если они существовали в действительности, летательные аппараты космического типа.

Когда специалисты из секретных научно-технических обществ и институтов «чёрного ордена» сделали перевод добытых агентами манускриптов, радость нацистских бонз просто не знала предела. Как оказалось, в добытых в Азии материалах достаточно подробно описывались совершенно невероятные летательные аппараты, которыми, якобы, пользовались во времена працивилизаций.

Мало того, привезённые в Германию нацистскими агентами манускрипты содержали описания основ технологии и перечень необходимых материалов для постройки таких летательных аппаратов. С учётом высочайшего уровня развития технологии производства в Германии того времени, обогнавшей по множеству параметров большинство развитых стран мира, воспроизвести многое из описанного в древних манускриптах не составляло особого труда. Если даже чего-то и не хватало, то подобные мелочи не останавливали отвечающих за реализацию проектов эсэсманов — то, чего нет в Германии, наверняка есть в других странах мира. Следовательно, это можно каким-то путём добыть!

Как оказалось, доставленные в рейх рукописи содержали ещё более тридцати, а точнее, «тридцать два секрета» относительно управления необычными летательными аппаратами. Большинство независимых экспертов, занимавшихся изучением этого вопроса, вполне справедливо полагают: в древних манускриптах речь шла об использовании солнечной энергии и её преобразовании в иные виды, о навигационных принципах полёта и способах определения своего местоположения на местности, радиолокации и применении лучевого оружия лазерного типа. Конечно, всё это звучит как чистая фантастика, но, тем не менее, всё это правда, и нацисты вполне серьёзно занимались изучением и попытками реализации всех связанных с указанными направлениями научно-технических проектов, часть которых сходилась в проекте под кодовым наименованием «Врил». Согласно данным ряда источников, немцам удалось найти, вывезти и перевести с санскрита трактат с описанием «Шакуна виманас» — огромного корабля космического типа. Нет сомнений, что корабль очень интересовал немецких учёных и конструкторов, однако даже развитая промышленность и технологии Германии вряд ли могли дать необходимые материалы, чтобы построить нужные двигатели и приборы — ещё не были сделаны открытия, время которых наступило только во второй половине XX века. Тем не менее осуществление проекта под кодовым наименованием «Врил» шло в Германии полным ходом. Параллельно с другими засекреченными конструкторскими группами — например, Шривера — Габермоля в Дрездене и Мете — Белонце в Бреслау, — разрабатывались принципы создания летательного аппарата типа диска и проводились испытания опытных образцов. По некоторым данным, испытания одного из «дисколётов» типа «летающей тарелки» было осуществлено нацистами уже в 1941 году.

Есть некоторые сведения, что суперсекретный проект «Врил» не остался, как говорится, пустоцветом. Немцам удалось создать некое подобие аппарата вертикального взлёта: якобы в архивах спецслужб даже сохранились фотографии, сделанные на испытаниях аппарата «Врил», проведённых во второй половине 1944 года. На них изображён дискообразный летательный аппарат с башней и пушкой типа танковой — видимо, конструкторы стремились полностью воплотить в жизнь идею «заказчиков».

Глава 2. Летающие тарелки третьего рейха.

2.1 Введение.

Исходные предпосылки для разработки дисколетов:

- 1-открытия и изобретения Николы Тесла,
- 2-из Индии привезли описания летающих кораблей «Виманика Шастра»,
- 3-Получение информации о конструкции летающих тарелок с помощью экстрасенсов.

Виргиль Армстронг, тогдашний сотрудник ЦРУ и член Зеленых Беретов, описывает немецкие летательные аппараты времен Второй Мировой войны, которые могли приземляться и стартовать вертикально, а также летать под прямым углом к курсу. Они достигали скорости в 3.000 км/час, причем несли лазерное вооружение в виде пушек (предположительно, так называемые KSK, пушки силовых лучей), которые могли пробивать четырехдюймовую броню.

Относительно постройки и введения в строй таких летающих объектов было известно как ЦРУ, так и британской секретной службе еще в 1942 году, но правильно оценить эту информацию им не удалось. Фоо-файтер, собственно говоря, было обозначением Союзниками всей совокупности немецких летательных аппаратов. В особенности же при этом имелись в виду два изобретения, оба из которых подходили под определение «Фоо-файтер»: **Летающая черепаха** и Мыльный пузырь. Две совершенно различные вещи, они были объединены Союзниками в одну. «ЛЕТАЮЩАЯ ЧЕРЕПАХА» разрабатывалась СС-Е-IV в Венском Нойштадте. Ее внешние очертания действительно наводили на мысль о черепашьем панцире. Как — то, так и другое были неуправляемые воздушные зонды, призванные вызывать помехи в системах электрического зажигания вражеских боевых машин. В них были встроены получившие дальнейшее развитие клистронные трубки, обозначаемые СС как лучи смерти. На самом же деле включение зажигания сначала работало далеко не удовлетворительно, позднее были внесены необходимые усовершенствования, и знатоки в вопросах НЛО смогли установить, что выключение зажигания, отказ в работе электрических приборов, является типичным побочным явлением при появлении НЛО. Венделль К.Стивенс, летчик Военно-Воздушных Сил США во время Второй Мировой войны, сообщает, что фоо-файтеры были попеременно серо-зелеными или красно-оранжевыми, что они подлетали к самолету на расстояние в 5 м и продолжали лететь рядом. От них не удавалось оторваться и их невозможно было сбить, причем они вынуждали целые эскадрильи к отступлению или посадке.

Совершенно иными были Мыльные пузыри, нередко также называемые фоо-файтерами. В данном случае речь шла о простых воздушных шарах, в которых находились тонкие металлические спирали, назначением которых было запутывание раздоров на вражеских самолетах. Успех этой идеи был крайне невелик — но если смотреть с психологической точки зрения, он, безусловно, был.

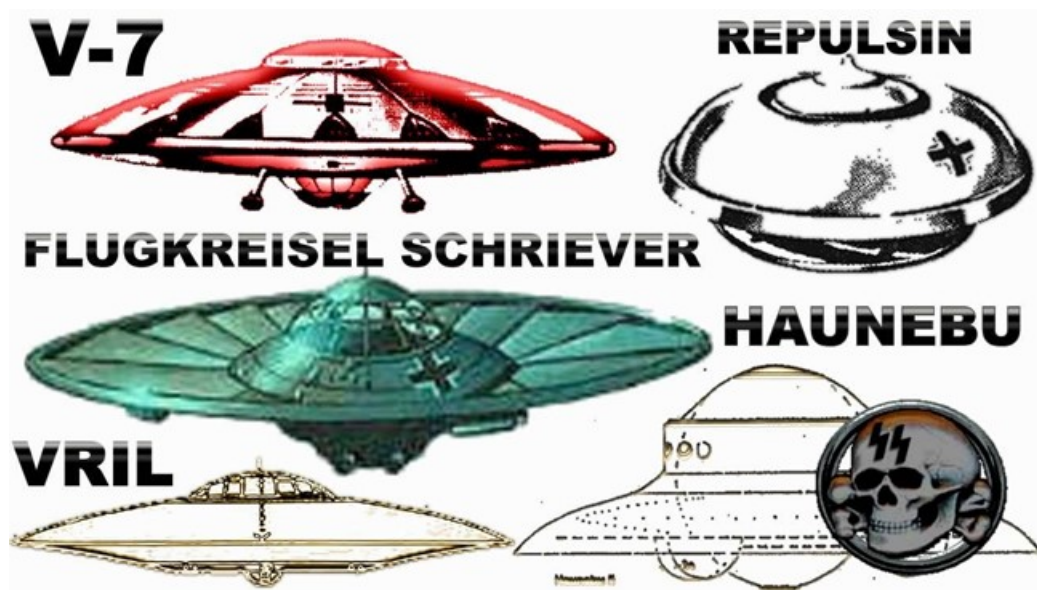
Британцы и американцы обнаружили, во время оккупации Германии в начале 1945 года, в секретных фотоархивах СС. Кроме всего прочего, также и фотографии моделей Хаунебу II и Врил I, равно как и аппарата Андромеда. Решение Президента Трумэна в Марте 1946 года привело к тому, что комиссия Военно-Морского Флота США издала инструкцию), предписывающую собирать немецкий материал, касающийся экспериментов с высокими технологиями. В рамках операции «СКРЕПКА ДЛЯ БУМАГ» немецкие ученые, работавшие тайно, были вывезены в США частным образом, среди них были также ВИКТОР ШАУБЕРГЕР и ВЕРНЕР ФОН БРАУН.

В проекте «Огненный шар» упоминался способ фокусировки ССМП: луч-антирадар, луч для передачи энергии взрыва.

В Британии также существовало официальное «Оккультное Бюро» — структурное подразделение MI5 (контрразведка), в предвоенные годы отслеживавшее паранормальную

активность по всей планете. Еще до начала ВМВ «Оккультное Бюро» в частном порядке формировало и финансировало спецгруппы командос для диверсий против Абвера и Аненербе. Этих командос называли «Wraiths» («духи»). По мере эскалации военных действий, в «оккультный спецназ» стали привлекаться и профессиональные разведчики SOE (отдел спецопераций – британская разведка). Неизвестна их основная цель, но сбором разведданных, промышленным шпионажем и диверсиями они наверняка занимались. Уж разведчики-командос точно знали о «Thule» и «Vril Gesellschafts», а не только об отделе СС Е-IV. Британцы также посылали разведывательные миссии в районы расположения секретных германских баз на Фолклендах и в Антарктике. Есть сведения, что британцам в руки попало и большое количество документации СС Е-IV, которую перед эвакуацией не успели уничтожить.

Постройка подземного города Пенемюнде. перевозка в него лучших техников и научных работников из Германии.



Название	Год	N	P	Диаметр м	Двигатель	Вооружение	Экипаж
JFM (Jenseits Flug Maschine)	1922	1	1	8м	Vril SM-левитатор	нет	1
RFZ-1	1934	1			Vril SM-левитатор	нет	1
RFZ-2	1934	1		5м	Vril SM-левитатор	пушка	1
RFZ-3 (Haunebu-1)	1939			5м	Truebwerk	пушка	1
RFZ-7 (Vril-1-Jager)	1941			11м	Truebwerk	пушка	1
Vril-1 "Jäger" (Охотник)	1941	17	84	11м	Vril SM-левитатор	пушка	2
Vril-2 "Zerstörer" (Разрушитель)	1945			10м	Генератор ССМП	пушка	
Vril-3		0	0		Антиграв	пушка	
Vril-4		0	0		Антиграв	пушка	
Vril-5		0	0			пушка	
Vril-6		0	0			пушка	
Vril-7 "Geist" (Призрак)	1944	2		45м		4 орудия МК-108	4
Vril-8 "Odin" (Один)	1945	1			Пульсовый антигравит	KSK	
Vril-9 "Abjäger" (Универсальный охотник),		0	0			Пушка	
Vril-10 "Fledermaus" (Летучая мышь)		0	0	60м		Пушка	
Vril-11 "Teufel" (Дьявол)		0	0			Пушка	
Vril Andromeda-Gerät (Аппарат Андромеда)	1945	0	0	Длина 139 м	4-Thule Triebwerk, 8-SM-левитат.	пушка	130
Vril Andromeda-1 Freyr (Фрейр)	1945	0	0				
Vril Andromeda-2 Freya (Фрея)							
Vril DORN "Verteidiger" (Колющий защитник)		0	0			Разведчик	0
Vril Gammagische Auge, "Magic Eye" (Магический глаз)		0	0			разведчик	0
Haunebu I	1939	2	52	25м	Truebwerk	2-е KSK	8
Haunebu II	1943	7	106	26м	Truebwerk	8 пушек	9
Haunebu II Do-Stra	1944	0	0	32м	Truebwerk		20
Haunebu III	1945	1	19	71м	Truebwerk		32
Haunebu IV	1945	0	0	150 м	Пульс. воздушно-реактивный двигатель		

http://german-ufo.com/index.php?id=30&Itemid=49&option=com_content&task=view

N-количество выпущенных дисколетов, P-количество полетов.

Технологическое наследие Туле и Врил проявилось в западногерманских военных разработках — ЛА с обозначениями FU-1 и FU-2 (Fliegende Untertassen 1 & 2).



HIENZOFEN I



RFZ-3



HAUNEBU I



HAUNEBU III



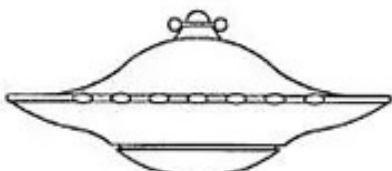
SCHIEVSTOOK III



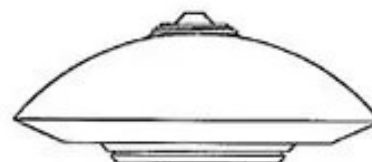
THULE MACHINE



NAZI DREADNAUT



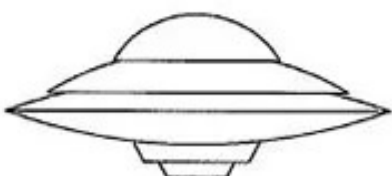
HAUNEBU II



KLUGENSTAV



BMW FLUGELRAD II



STAUVANHAUT IV



HOITENFLUG I



VRIL IV



V-7



VRIL I

Deutsche Flugkreisel/Flugscheiben, die vermutlich noch bis Kriegsende Einsatzreife erlangten.

Vr 1 ("VRIL 1"), Erstflug verm. März 1942



Durchmesser ca. 11 m

Vril 1 ist als Jäger geplant gewesen, konnte jedoch in Ermangelung einer geeigneten, das Eigenfeld durchdringenden, Bewaffnung nicht bis 1045 Frontreife erlangen. Wahrscheinlich nur in ein oder zwei Exemplaren fertiggestellt.

HAUNEBU II (Erstform), Erstflug verm. Mitte 1943



Durchmesser ca. 26 m

Haunebu II/I wurde wahrscheinlich als Einzelstück gefertigt, als Erprobungsträger verwendet und zuletzt auch für Aufklärungszwecke eingesetzt,

Vr 7 ("VRIL 7"), Erstflug verm. Herbst 1943



Durchmesser ca. 45 m

VRIL 7 ist als Vorstufe zu Vril 8 (Odin) gedacht gewesen, aber wegen hervorragender Eigenschaften in ein oder zwei Exemplaren gebaut worden. Wahrscheinlich das leistungsfähigste dieser Geräte.

BMW Kreisflügler II, Erstflug verm. Anfang 1945



Durchmesser ca. 42 m

Der BMW Kreisflügler II könnte noch in einer kleinen Serie von vielleicht vier Exemplaren hergestellt worden sein. Aufgrund der Antriebsbasis Düse, war diese Flugscheibe auf als Träger herkömmlicher Waffen geeignet.

Haunebu II "Do-Stra", Erstflug verm. Ende 1944



Durchmesser ca. 26 m

Die H II Do-Stra dürfte derjenige Typ gewesen sein, der für die Großserienproduktion vorgesehen war und das Rückgrat der neuen deutschen Luftmacht bilden sollte. Es kann angenommen werden, daß noch eine kleine Stückzahl fertiggestellt wurde.

Пушечное вооружение летающих дисков.

Первые опытные образцы дисков вооружались двумя лучевыми пушками **KraftStrahlKanone (KSK)** калибром 60 мм. Орудия предполагалось использовать в качестве боевого лазера. Экспериментальная пушка Donar KSK Kraftstrahlkanone ("Thunder" Power Ray Cannon). Экспериментальная пушка **KSK (KraftStrahlKanone, Сильная лучевая пушка)**, (лазерная пушка) которая работала от Triebwerk для обеспечения мощности. Было высказано предположение, что луч от этого оружия превратил его в лазер, но это было не так. Немцы

назвали это ружье “анахронизмом” - не относящимся к тому периоду времени или неуместным. Ранние модели также пытались протестировать довольно большую экспериментальную пушечную установку - сдвоенную 60-мм пушку KSK.

Когда Врил 7 был сбит русскими в 1945 году, аналогичная пушка KSK, установленная под днищем, была уничтожена обломками, найденными на месте боя. Послевоенные странные металлические шарики и вольфрамовые спирали, которые составляли оружие, не могли быть идентифицированы. Но недавно было высказано предположение, что шары, соединенные с Triebwerk, образовали каскадные генераторы, которые были соединены с длинным стержнем передачи, обернутым в прецизионную вольфрамовую спираль, или катушку, для передачи мощного энергетического импульса, способного пробить до 4 дюймов (100 мм) вражеской брони.

Donar [Thunder] KraftStrahlKanone

Вопреки распространенным сообщениям, KSK [Kraftstrahlkanone] не был грубым лазерным оружием, способным пробивать 100 мм броню. Это был грубый фазер [фазированный выпрямитель энергии], который работал от Thule Triebwerk - таким образом, Naunebu и Vril craft должны были зависать и отводить энергию высокого напряжения от двигателей EMG к шаровым каскадным генераторам, которые стекали к двум заряженным цилиндрам, обернутым в прецизионные вольфрамовые спирали, способные поглощать много тепла. Мощность могла быть изменена, поэтому это было фазерное оружие.

Установка тяжелого орудия, однако, сильно дестабилизировала диск, и в последующих моделях Naunebu предположительно были установлены более легкие пушки MG и МК.

Другие модели Naunebu вооружались более легкими авиационными автоматическими пушками MG и МК. Так, шесть орудий МК-108s, устанавливались внутри корпуса по три ствола на верхнюю и нижнюю полусферы диска.

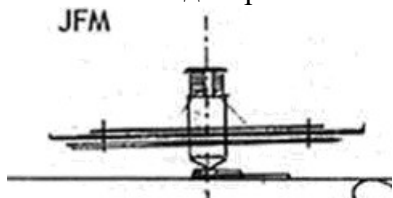
2.2 Дисколет JFM. 1922-1924.

JFM (JenseitsFlugMaschine) (Летательный аппарат другого мира).

Летательный аппарат из другого мира. <http://discaircraft.greyfalcon.us/JFM.htm>

Первые экспериментальные дисколёты. Ещё не рейха, а Веймарской республики: JFM, RFZ 1, RFZ 2.

1922-летом в небольшом сарае за пределами Мюнхен оккультизм Туле и Vril Gesellschaften (Общества) приступили к созданию межпространственной летательной машины, основанной на передаваемой информации, полученной их двумя медиумами (Марией Орсич и Сигрун) из системы Альдебаран в созвездии Тельца, в 64 световых годах от нас.



Силовая установка JFM (JenseitsFlugMaschine).

Сама машина имела форму диска с тремя внутренними дисковыми пластинами внутри своего пластинчатого корпуса и цилиндрическим силовым агрегатом, проходящим через центр всех трех пластин. Центральная дисковая пластина имела диаметр 8 метров; над ней параллельно располагалась дисковая пластина диаметром 6,5 метров, а ниже - столь же параллельный диск диаметром 7 метров. Через центр всех трех дисковых пластин проходил цилиндрический силовой агрегат высотой 2,4 метра, который помещался в отверстие длиной 1,8 метра, заканчивающееся в нижней части корпуса диска в конической точке, к которой был прикреплен огромный взвешенный маятник для стабилизации оборудования во время работы агрегата.

После активации цилиндрический силовой агрегат, состоящий из электрического стартера и генератора высокой мощности, запустил верхнюю и нижнюю дисковые пластины, оснащенные электромагнитами, вращающимися в противоположных направлениях, чтобы создать сильные вращающиеся электромагнитные поля, которые становились все более интенсивными. Интенсивностью электромагнитных полей манипулировали для создания колебаний частотного поля, которые теоретически увеличивались до точки, где происходило межпространственное колебание - "канал", который открывал "ворота" или портал в другую вселенскую систему или мир. Оккультисты называли это "белой дырой", которая теоретически соединит JFM с соответствующими частотными колебаниями Альдебарана и проведет машину через эту систему, чтобы встретиться с шумерским флотом (инопланетным флотом, ожидающим их).

Единственной целью этой машины было достичь Альдебарана и установить прямой контакт с теми арийскими инопланетянами, которые предоставили техническую информацию через психическое откровение. В отличие от взрывающейся черной дыры, которая использует свою разрушительную гравитационную силу, чтобы теоретически пробить дыру в ткани пространства / времени, оккультисты верили в неразрушающее манипулирование гравитацией посредством колебаний поля высокой интенсивности, чтобы постепенно открыть небольшой канал в пространстве / времени, достаточно широкий, чтобы пропустить JFM.

Летом 1922 года был построен первый Rundflugscheibe с использованием технологии имплозии. Он состоял из древесных дисков, расположенных друг на друге. В активированном состоянии верхний и нижний диски вращались в противоположных направлениях, создавая электромагнитное вращающееся поле.

В бухгалтерских книгах нескольких немецких промышленных компаний можно найти записи под кодовым названием JFM (Jehseitsflugmaschine), которые показывают оплату для финансирования этой работы. Привод Vril, который ранее назывался левитатором Schumann SM, появился из этой экспериментальной машины.

Два года летных исследований проводились с JFM до 1924 года, когда машина была спешно демонтирована и перевезена в Аугсбург, где в конечном итоге была помещена на хранение на заводе Мессершмитта. С окончанием войны не было найдено никаких следов JFM.

Возможно, он был уничтожен во время бомбардировки союзников или просто разобран самими немцами из страха. Никто не уверен, но недавняя информация указывает на то, что странный диск, возможно, был перемещен дальше на север в Пенемюнде для научного исследования и повторной сборки.

Во многих зарубежных источниках JFM был неточно описан как “Диск фон Брауна”. Фон Браун, со своей стороны, никогда не упоминал о каких-либо дисковых самолетах в Пенемюнде “официально”, но из-за хорошего отношения США и будущего гражданства для него и его ракетной команды (потенциальных военных преступников) это было бы неразумным шагом с его стороны. Он хранил молчание и был вознагражден. Тем не менее, Пенемюнде с самого начала задумывался как космический порт.

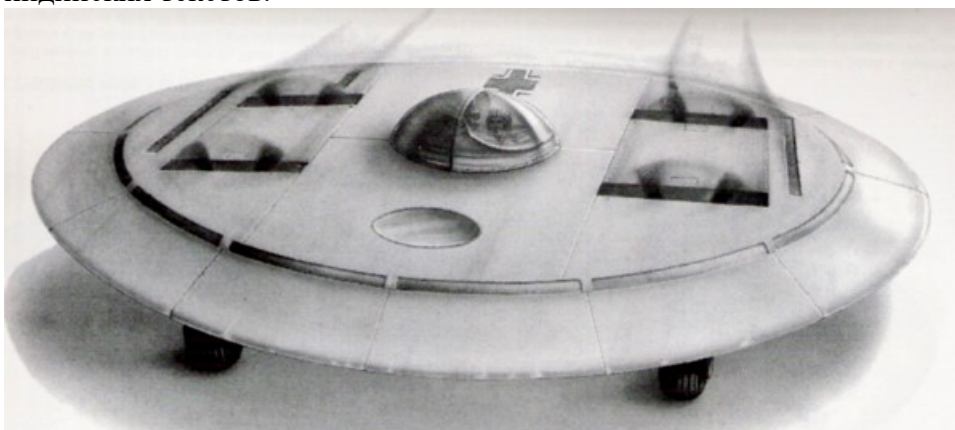
Независимо от того, работал JFM на самом деле или нет, одно можно сказать наверняка - Thule и Vril Gesellschaft с помощью профессора Винфрида Отто Шумана из Технического университета Мюнхена разработали на его основе какую-то форму левитатора, которая будет использоваться в дальнейшем немецком диске самолеты, начиная с типов RFZ (Rundflugzeug) в 1937 году и заканчивая фантастическими дисками Haunebu и Vril 1939-1945 годов

Работа по проекту «SM-левитатор Шумана», это работа над летательным аппаратом производства Врил.



Дисколет JFM (Jenseits Flug Maschine)

Уже в 1922 году сообщество Врил построило испытательную машину Jenseits Flug Maschine, которая должна была не только летать, но и телепортироваться во времени и пространстве за счёт создания кольцевых эфирных макровихрей. Конструкция опиралась как на украденные у Николы Теслы разработки, так и на опыт немецких учёных — и конечно же, на тайны древних индийских текстов.



1922-1924, необычная дисковидная машина была изготовлена, после чего тестировалась на протяжении двух лет. Первые испытания нацистов можно было назвать успешными. Летающие диски поднимались на небольшую высоту, но основная проблема заключалась в вихревом потоке, которого не хватало для пробития магнитного поля планеты. Через некоторое время источник финансирования для данного проекта увеличили, приступив к созданию источника более мощных потоков.

Неизвестно, удалось ли JFM совершить хоть один межзвездный «канальный» полет, но определенный успех был достигнут.

К 1924 году проект JenseitsFlugMaschine забросили. К 1924 году проект JenseitsFlugMaschine забросили, поскольку профессор В.О. Шуманн, руководивший проектом JFM, израсходовав имевшееся финансирование, решил свернуть работы. Jenseitsflugmaschine быстро демонтировали и отправили на хранение на завод Мессершмитта в Аугсбурге. Тем не менее работы над левитационным устройством, названным впоследствии SM-левитатором Шуманна, продолжались. Команда Шуманна, в процессе конструирования JFM, совершенствовала изобретенный профессором левитатор.

2.3 Дисколеты RFZ. 1937-1941.

RFZ (RundFlugZeug, «Круглый самолет»)

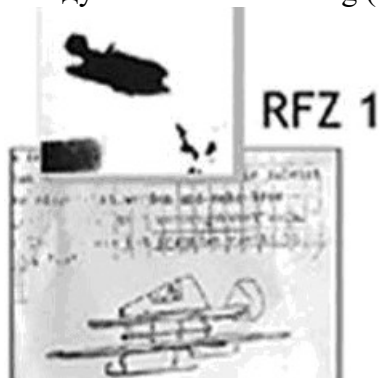
1933-с приходом к власти национал-социалистической партии (которая и сама была детищем Thule Gesellschaft, в некотором роде), оккультисты получили официальный карт-бланш на конструирование летающих дисков. Thule и Vril начали работу с проектирования дисколетов серии RFZ (RundFlugZeug, или «Круглый самолет») в 1934-1941 гг.

1935-1 июля, рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер (шеф СС) основал исследовательское общество «Аненербе» (Институт «Наследие предков»). Аненербе (Ahnenerbe) «Наследие предков», полное название «Немецкое общество по изучению древней германской истории и наследия предков». Зиверс Вольфрам, генеральный секретарь Аненербе. Осуществлял техническую и хозяйственную подготовку к созданию исследовательских лабораторий и институтов

1939-в январе Гиммлер включил институт в состав СС, а его руководители вошли в личный штаб рейхсфюрера. К этому времени «Аненербе» располагал 50-ю научными институтами, деятельность которых координировал профессор Вурст,

1934-оккультное общество Врил приступило к разработке серии дисколетов под официальным патронажем нацистской партии и непосредственным руководством профессора Шумана из Мюнхенского Технического Университета и инженера **Бохума**. Винфрид Отто Шуман уже сотрудничал с оккультистами в период создания летающей тарелки JFM по проекту, описанному медиумами Зигрун и Марией Орси́к в 1922-1924 годах. Во время работы над дисколетом JFM Шуман изобрел левитатор, названный им SM-Levigator, так что работа над «дисковым самолетом» Rundflugzeug дала ему возможность усовершенствовать новинку и применить ее в действии.

Работы по созданию дисколета RFZ-1 начались после того, как общество Врил приобрело в собственность несколько участков земли, прилегающих к немецкому самолетостроительному заводу Arado Brandenburg (в Бранденбурге), чтобы развернуть на них испытательный полигон.



Дисколет **RFZ 1**, построен под руководством В.О.Шумана.

Дисколеты с RFZ-1 до RFZ-4 изначально конструировались на базе немецкой авиационной фабрики **Арадо в Бранденбурге** под руководством общества Врил. Инженеры Arado сконструировали для RFZ первую пусковую систему для дисколетов с рельсовыми направляющими, а также поставили датчики и оборудование из комплектации хвостового отсека самолетов Ar-196. Нижняя часть летательного аппарата была оснащена опорными рамами для амортизации жесткого приземления на взлетное поле авиазавода Арадо.

Аппарат состоял из двухдискового двигателя Врил с кабиной пилота сверху, взятой из Арадо-196 системой управления и парой полозьев, которые снизу были пристроены вместо шасси.

1934-июнь, состоялся первый и единственный полет RFZ-1, он окончился неудачей. После запуска двигателя RFZ-1 поднялся на высоту около шестидесяти метров, а затем завис и потерял контроль управления, в течении 5 минут начал колебаться и танцевать в воздухе,

несмотря на все попытки аса пилотажа Лотара Вайца стабилизировать ситуацию. Система управления, перенесенное на дисколет с самолета типа Ar-196, оказалось абсолютно бесполезной в летательном аппарате дисковой формы. Поняв безвыходность ситуации, пилот дождался максимального снижения дисколета и прыгнул с аварийным парашютом (пилот посадил аппарат и отбежал в сторону), тогда как бешено вращающийся диск накренился, врезался в землю и развалился на куски. Обломки разлетелись на расстояние более 100м.



RFZ-2, "Летающая грелка" (Flying Hot Water Bottle); прототип создан в 1937-м, передан армии в 1940-м году.

1934-к концу года было закончено изготовление RFZ 2, имевшего двигатель Врил и «магнитно-импульсное управление». Соответственно, он имел 5 метров в диаметре, а полетные данные были следующими: при увеличении скорости происходило размывание контуров аппарата и появлялись разноцветные огоньки, типичные для НЛО, по ступеням в соответствии с работающей ступенью двигателя: красные, оранжевые, желтые, зеленые, белые, синие или фиолетовые.

На испытаниях удалось добиться лишь плохо контролируемой левитации. Проблема заключалась в мощности генератора вихря, которого не хватало для пробития магнитного поля планеты. Работы были продолжены с расширенным финансированием, но теперь главной задачей стало создание источника энергии необходимой мощности.

В конце 1941 года, он был сфотографирован над Южной Атлантикой, когда находился в антарктических водах по пути к вспомогательному крейсеру Атлантис. Причина, по которой он не мог быть принят на вооружение в качестве истребителя, заключалась в том, что RFZ 2 со своим импульсным управлением мог выполнять изменения курса только лишь на 90°, 45° и 22.5°. Многие сочтут это невероятным, но именно такие повороты в воздухе под прямым углом являются совершенно типичным поведением во время полета так называемых НЛО.

-Кабина стала герметичной. Так как SM-левитатор занимал все пространство дисколета, то кабину пилота устанавливалась сврху, и пилот в кабине должен был лежать на животе с подтянутыми ногами. И в кабине очень быстро становилось очень жарко. Люк в кабину имел размер 45x110см, и в него приходилось втискиваться с трудом. С правой стороны находилась ручка управления, очень маленькая, а слева «газ». Возле смотровой щели расположен окуляр направленного вниз телескопа, который с помощью многочисленных призм показывал изображение поверхности земли для проведения разведки. Вначале у аппарат была стеклянная

кабона, которую потом заменили на металлическую со смотровым отверстием и бортовыми иллюминаторами. Но кабина всегда была герметичной.

-Когда двигатель набирал обороты и создавал свое поле, пилот несколько минут находился в невесомом состоянии. И лишь когда аппарата взлетал, это проходило, и был очень приятный полет без сил инерции.

-Улучшенный левитационный SM-двигатель.

-Импульсная система управления, которая позволяла изменять курс на 22,5 градуса.

-Он стартовал с деревянного помоста. Три ноги предварительно убирались внутрь.

-При посадке три ноги выдвигались с помощью пружинного механизма.

-Скорость была фантастической, за 4 часа можно было долететь до Америки.

<https://tempelvril.org/rfz1/>

1940-в конце года аппарат дооснастили. На внешних бортах были встроены в обшивку две 22-мм автоматические пушки (из разбитого Me110), хотя стрелять прицельно с аппарата не получалось.

Хотя он был в единственном экземпляре, его постоянно использовали для дальних разведывательных полетов.

В 1941 году миссия RFZ-2 претерпела существенные изменения: его установили на борт ледокола Atlantis, перевозившего горнодобывающее оборудование к базе Нойе Швабенланд в Антарктиде. RFZ-2 использовался как длинноволновой корректировщик и затонул вместе с кораблем в декабре 1941-го года. И последнее, что можно сказать об этом летательном аппарате, это то, что кабина дисколета очень сильно нагревалась изнутри, поэтому RFZ-2 прозвали «Летающей грелкой».

Первая неудача не обескуражила Вриль, и дисколеты RFZ-2 и RFZ-3 были построены в том же 1934-м году. **Новый левитатор Шумана** был дополнен генератором импульса магнитного поля для управления дисколетом RFZ-2, который имел весьма скромные размеры – всего пять метров в диаметре. Миниатюрный летательный аппарат был оснащен бронированной башней и двумя легкими автоматами MG-34 калибра 7.92 мм для самообороны в воздухе. На случай аварийного приземления в грубую почву к днищу тарелки приделали три длинные посадочные стойки с раздвоенными наконечниками. Впервые дисколет принял участие в военных действиях в 1940-1941 годах в боях против английской армии, продемонстрировав преимущество перед Мессершмитами Bf109 в тактических маневрах. Благодаря малому размеру и экспериментальной системе управления RFZ-2 разворачивался под 90, 45 и 22.5 градуса и становился практически недостижимым для атаки противника.



RFZ-3. Дисколет RFZ-3 был сконструирован в 1937-м году,



RFZ-4, прототип дисколета создан в 1937-м году.

1938-габаритные размеры RFZ-3 увеличили и создали **RFZ-4**. Оба аппарата были предназначены для экспериментального улучшения тактико-технических характеристик и дальнейшего тестирования левитатора Шумана и генераторов магнитного поля.



1939- RFZ-5, переименовали в Haunebu I. RFZ-5, дисколет, представляющий собой переработку конструкции Haunebu I образца 1939-го года. Выпущено 2 аппарата.

RFZ-6, прототип дисколета создан в 1940 году.

1941-RFZ-7, представлял собой переработанную конструкцию **Vril 1 Jäger («Охотник»)** с улучшенным **SM-левитатором**.

Причиной переименований стал предложенный **Thule революционный двигатель (Triebwerk)**, преодолевавший земное притяжение с помощью вращающихся электромагнитно-гравитационных полей. Эта гравитационная силовая установка и существенно модернизированный инженерами Vril SM-левитатор в 1941 году были одновременно запущены в ограниченную серию.

В 1939-м Туле и Четвертый технический отдел СС завершили работу над двигателем Triebwerk, предназначенным для разработанного еще в 1935-м году дисколета Haunebu I (H-Gerät). Двигатель тут же был встроен в конструкцию RFZ как временный образец RFZ-5.

1940-был построен RFZ-6 и тестировался вплоть до 1942-го года. По сути, это был последний RFZ в оригинальном исполнении.

1941-создали RFZ-7, он представлял собой переработанную конструкцию аппарата Вриль Vril 1 Jäger («Охотник») с улучшенным SM-левитатором.

1941-С образованием технического отдела SS-E-IV работа над аппаратом RFZ-5 была продолжена под индексом Haunebu-I, а RFZ-7 получил наименование «Vril-1 Jager».

На этом разработки серии RFZ прекратились. Причиной стал «официальный» переход обществ Туле и Вриль под контроль Четвертого конструкторского отдела СС в результате запрета Гитлером всех секретных обществ в стране. Таким образом, дисколеты RFZ стали рабочими прототипами для развития серии Haunebu, которая была собственным проектом Четвертого отдела СС.

2.4 Дисколеты Vril. 1941-1945.

Проект осуществлялся под руководством профессора доктора инженерных наук В.О.Шуманна, работавшего в мюнхенском техническом университете, в рамках которого вплоть до начала 1945 года было построено, будто бы 17 дископодобных летательных аппарата диаметром в 11,5м, которые в сумме проделали 84 испытательных полета и были так называемыми «ВРИЛ-1-ОХОТНИК». По меньшей мере, один ВРИЛ-7 и один космический корабль ВРИЛ-7 под названием «ОДИН», который в Апреле 1945 должен был стартовать к Альдебарану с частью ученых Врил и членов ложи Врил из Бранденбурга, после подрыва всех сооружений испытательного полигона.

Норберт Юрген Раттхофер: “ПРОЕКТ ВРИЛ”

О связи с Обществом Врил, в свое время отделившегося от DHvSS. Возможно, самая таинственная идея, потусторонние машины как прототип немецких летающих тарелок.

В то время как СС строили свои летающие диски Хаунебу, “Группа Шуманна” работала над серией ВРИЛ с такой целью: Врил-7 должен был лететь на Альдебаран.

1936-Г.Герингу демонстрировали электрический движитель доктора **А. Фон Шуман**, который мог левитировать в пространстве, после этого была организована сверхсекретная лаборатория “SSi-4”.

1936-А. Фон Шуман, в составе общества Туле, разделил свою группу на два подразделения «аэродинамическое» и «электродинамическое». В «аэро» входили: Ф. Браун, **Ш.Хабермоль**, Р. Миттэ и Д. Белуццо,

В июле 1941 года было доложено о завершении

-проект «Омнибу» техническое обозначение “FeU-7”. **В. Шаубергер** и **Х. Коллер**

-проект «Омнибу» техническое обозначение «Вриль-2», «Вриль-9» и «Андромед-1».

1939-общество ВРИЛ объединилось с отделом Черное солнце", отдел СС занимавшийся поисками новых видов энергии.

1941-Гитлер запретил тайные общества в Германии, а приверженцам Thule и Vril пришлось влиться в ряды СС, где в техническом подразделении E-IV (Entwicklungsstelle 4) они стали заниматься альтернативными источниками энергии. Отныне «официально» Thule и Vril не существовали. Общество Vril по секретной документации Абвера и Аненербе («Департамент изучения наследия предков» или «Нацистское Оккультное Бюро») стало проходить под кодовым названием «Die Kette».

Дисколет Vril.

Vril, Военно-техническое подразделение СС E-IV/E-V

Дисколет Vril 1 "Jäger" (Охотник), 1941, произведено 17 шт.

Дисколет Vril 2 "Zerstörer" (Разрушитель) — проект

Дисколет Vril 3 — прототип

Дисколет Vril 4 — прототип

Дисколет Vril 5 — прототип

Дисколет Vril 6 — изготовлено 2 прототипа

Дисколет Vril 7 "Geist" (Призрак), 1944, построено несколько ЛА

Дисколет Vril 8 "Odin" (Один — он же Вотан — бог войны), 1945, прототип

Дисколет Vril 9 "Abjäger" (Универсальный охотник), prototype, в 1945 наблюдался над оккупированной Германией

Дисколет Vril 10 "Fledermaus" (Летучая мышь) — проект

Дисколет Vril 11 "Teufel" (Дьявол) — проект

Дисколет Vril Andromeda-Gerät (Устройство Андромеда), цилиндрический космический корабль Raumschiffe длиной 139 метров, 1945, 1 построен, 1 строился, строительство производилось исключительно подотделом СС E-V. Силовая установка: 4 двигателя Thule Triebwerk (генераторы ЭМ поля) плюс 8 SM-левитаторов

Дисколет Vril Andromeda-1 Freyr (Фрейр — древний норвежский бог), захвачен армией США в 1945. Построен лишь частично

Дисколет Vril Andromeda-2 Freya (Фрея — древняя норвежская богиня), построен 1 ЛА

Дисколет Vril DORN "Verteidiger" (Защитник) — беспилотный ЛА с дельтовидным крылом. "DORN", возможно — сокращение от DORNier или слово в значении «колючка». Наблюдался возле Пескары (Италия) в послевоенные годы.

Дисколет Vril Gammagische Auge, "Magic Eye" (Магический глаз) — беспилотный разведчик, прототип

(Все дисколеты, кроме Andromeda-Gerät, оснащались двигателями Vril Triebwerk (генераторами вращающегося электромагнитного поля) плюс SM-левитаторами Шуманна).

Первоначально дисколеты могли совершать повороты **только на 22,5, 45 и 90 градусов** из-за сложной системы управления, которая использовала импульсаторы магнитного поля (сдвиг магнитного поля) для быстрого изменения направления.

Также требовалась экстремальная теплозащитная защита из-за фантастических скоростей, которых могли достигать эти машины. Металлурги СС разработали усовершенствованный материал, известный как Viktalen, но чем крупнее конструкция, тем больше одинарный, двойной и даже тройной корпус для защиты экипажей. Viktalen был необычен тем, что это была скорее броня, чем авиационный конструкционный материал. Из-за фактора веса, особенно в серии Haunebu, эти самолеты стали огромными.

При движении на предельных скоростях дисколеты подвергались температурным перегрузкам. Диски Vril спасало покрытие корпуса сверхпрочной броней Viktalen (в некоторых источниках: Victalen или Viktalon). Vril 1 защищался однослойным бронированием, Vril 7 — двухслойным. Массивные дисколеты Haunebu III — тремя слоями брони Viktalen!

1942-в конце года, у общества ВРИЛ появилась собственная испытательная взлетно-посадочная полоса в **Бранденбурге**, и на ней тотчас же был испытан новый образец: легковооруженный летающий диск VRIL-jager1. Он был одноместный и имел около 11,5 м. в диаметре. Двигателем для него служил Schumman-Levigator, аппарат имел магнитно-импульсное управление. Мог развивать скорость от 2,900 тыс. км/час до 12.000 тыс км/ч. Не зависел от погодных условий, и имел 100% приспособленность к космическим полетам. Всего было построено 17 образцов. Существовал также двухместный вариант со стеклянной кабиной. Было осуществлено 84 пробных полета.

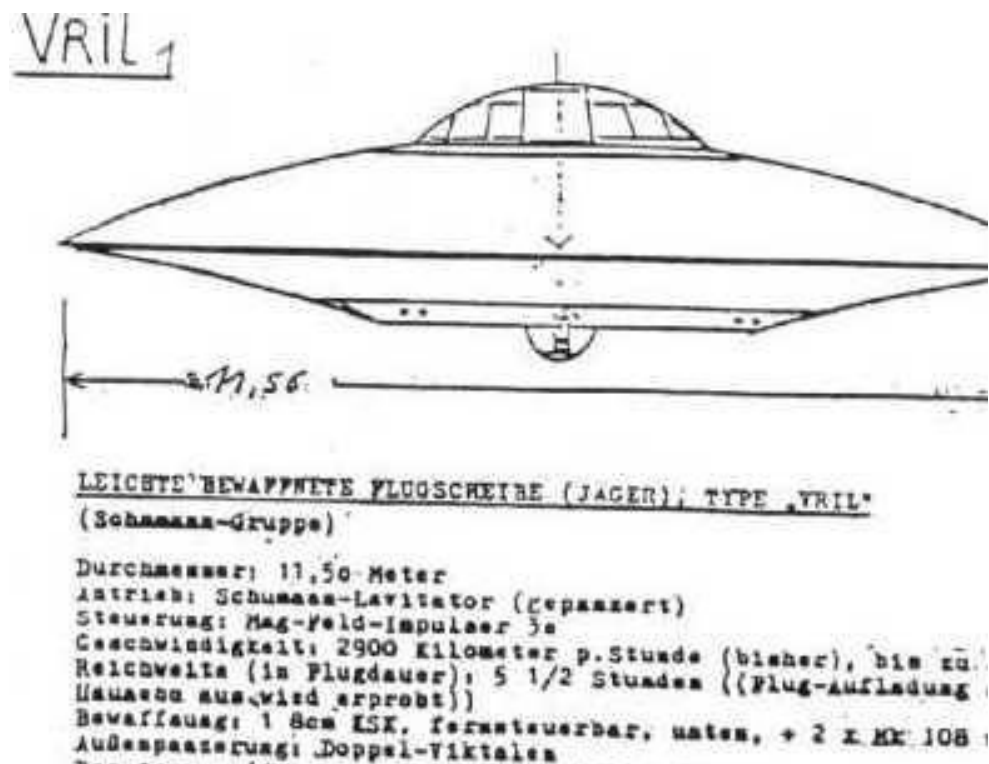
В планах существовал и такой аппарат, как VRIL-jager7, около 120 м. в диаметре, который смог бы перевозить целые группы людей. Существовало по крайней мере два аппарата VRIL-7, и грузовой VRIL-7, оба с бортовыми названиями "ОДИН", их предполагалось запустить к Альдебарану, в апреле 1945 года, вместе с учеными общества ВРИЛ и обслуживающим персоналом, из Бранденбурга. По некоторым источникам, в 1944 году, аппараты были готовы и даже прошли некоторые испытания, но перед полетом на Альдебаран им предстояло выполнить еще несколько заданий на Земле, а именно: с марта по апрель 1945 года совершать регулярные рейсы в Южную Америку и Антарктиду, перевоза важных особ Рейха в безопасное место. После этого аппарат VRIL-7 облетел вокруг земли и приземлился у берегов Японии на одном из японских авианосцев. Дальнейшая его судьба неизвестна

Все вышеупомянутые аппараты (кроме RFZ - 1) имели принцип движения отличный от аэродинамического или реактивного. Это именно тот принцип движения, который используют в своих путешествиях по Вселенной развитые инопланетные цивилизации. Некоторые исследователи называют его техномагическим.

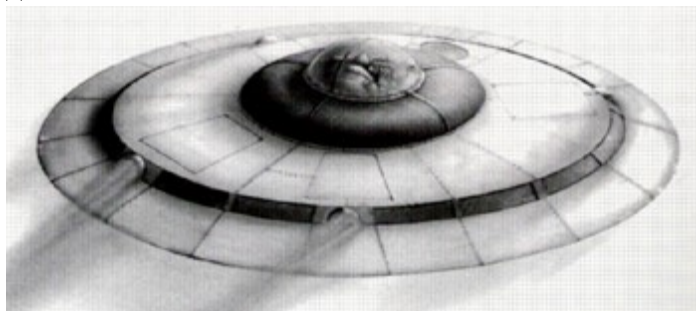
Были однако многочисленные попытки совместить дискообразную форму аппарата с реактивными и аэродинамическими элементами тяги. К ним относятся "летающая шайба"

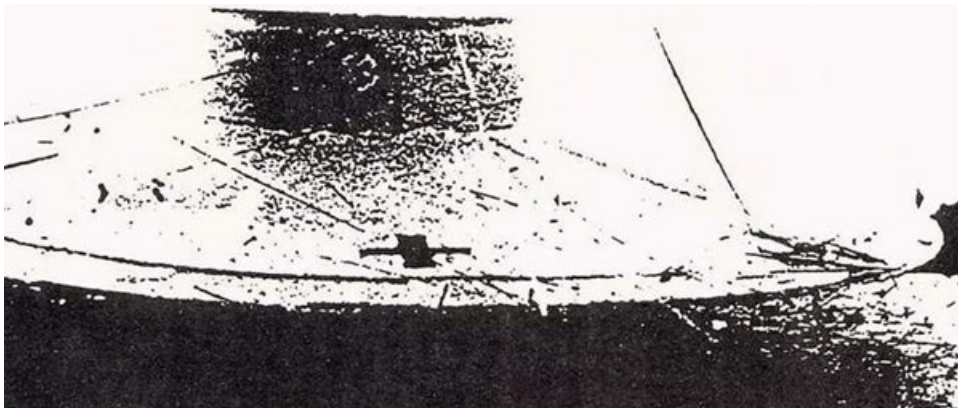
Фляйсснера, "летающий блин" Циммермана, диск Шривера-Хабермоля, диск Белонце, диск "Омега" Андреаса Эппа, "Шаровая молния" Курта Танка, "летающая тарелка" Фишера. Однако, как правило, все такие попытки вели и будут продолжать вести в тупик. Гибрид слона и чайника никогда не сможет привести к хорошим практическим результатам. Другое дело, что фундаментальная научная теория, дающая научное обоснование так называемому техномагическому принципу движения, появилась лишь во второй половине XX века. И создал эту теорию не кто иной как советский учёный Альберт Вейник.

Ни один образец техники, построенной на техномагическом принципе, не попал в руки Союзников: 8 предприятий было эвакуировано в Антарктиду на секретную Базу 211, одно(диск Белонце) было взорвано по приказу Кейтеля.



Дисколет Vril 1. Дисколёт-истребитель Vril 1 Jager. Размещение вооружения в поворотной турели/башне под диском стало затем стандартным решением для подобных немецких проектов. Было создано 17 аппаратов серии Vril-1, их диаметр составлял 11,56м, они могли развивать скорость 2900км/час, и имели на борту дистанционно управляемую пушку для ведения боевых действий.





Один из ранних испытательных дисколётов, разработанных учёными «Врил»



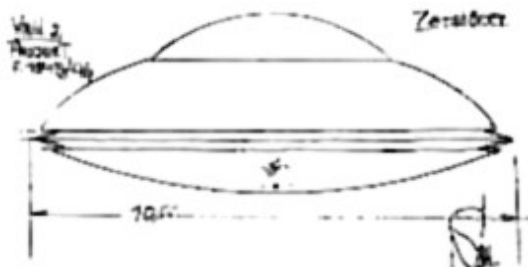
Vril-1 Jäger (Охотник)

1941-на испытания вышел первый по-настоящему боевой проект **Vril 1 Jäger (Врил-1 Охотник)**. Лёгкий дисколёт разрабатывался для завоевания превосходства в воздухе и имел небольшие размеры: диаметр чуть менее 12 метров, высота без учёта шасси — чуть больше трёх метров. Экипаж — **два человека: пилот и оператор вооружения**. Первые же испытательные полёты показали почти невозможные результаты. Крейсерская скорость Vril 1 составила 2900 километров в час, максимально же на испытаниях дисколёт разгоняли до 12 тысяч километров в час. Высота полёта ограничивалась лишь отсутствием гермокабины. Но эти достижения и стали причиной закрытия проекта: даже несмотря на абсолютную манёвренность, человеческий экипаж не мог использовать Vril 1 в воздушном бою — не хватало скорости реакции. В дальнейшем предполагалась замена обычного вооружения на лучевое, звуковое или скалярное, что решило бы проблему.

1942-конец года, после успеха маленького RFZ 2 в качестве дальнего разведчика. Общество Врил получило собственное испытательное летное поле в Бранденбурге. В конце 1942 года, в воздух поднялся легковооруженный летательный диск «**Врил-1-Охотник**». Он имел в диаметре 11,5м, был одноместным, приводился в движение «Двигателем-левитатором Шуманна» и управлялся «Управлением импульсного магнитного поля». Скорость его повысилась от 2,900 до 12,000 км/час, причем на максимальной скорости он мог выполнять в воздухе повороты, под прямым углом без малейшего вреда для пилота; он был также совершенно независим от погодных условий и обладал стопроцентной неуязвимостью. Было построено 17 аппаратов типа Врил 1, причем существовали и двухместные варианты, оснащенные стеклянным фонарем над кабиной.

Первый дисколет, созданный исключительно членами Vril — Vril 1 Jäger («Охотник»), был сконструирован в 1941-ом, а первый полет совершил в 1942-ом. Он имел диаметр 11,5 метров, управлялся одним пилотом, и развивал скорость до 2900 км/ч – 12000 км/ч! Купол первого прототипа был металлическим, но в последующих экспериментальных образцах метал заменили чрезвычайно прочным армированным стеклом, **кокпит расширили и оборудовали в нем место для второго пилота**. В воздухе «Охотник» находился до 5,5 часов. Планировалось вооружать ЛА двумя орудиями МК-108 и двумя пулеметами MG-17. Всего изготовили 17 прототипов Vril 1. В 1942-1944 гг они совершили 84 испытательных полета.

Первый дисколет, созданный исключительно членами Vril — Vril 1 Jäger («Охотник»), был сконструирован в 1941-ом, а первый полет совершил в 1942-ом. Он имел диаметр 11,5 метров, управлялся одним пилотом, и развивал скорость до 2900 км/ч – 12000 км/ч! Купол первого прототипа был металлическим, но в последующих экспериментальных образцах метал заменили чрезвычайно прочным армированным стеклом, кокпит расширили и оборудовали в нем место для второго пилота. В воздухе «Охотник» находился до 5,5 часов. Планировалось вооружать ЛА двумя орудиями МК-108 и двумя пулеметами MG-17. Всего изготовили 17 прототипов Vril 1. В 1942-1944 гг они совершили 84 испытательных полета.

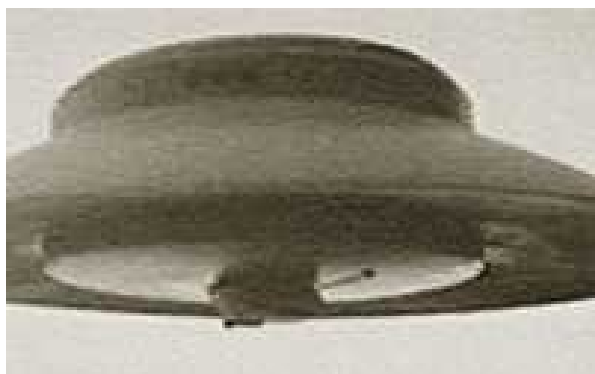


Vril 2 Zerstoerer («Разрушитель») стал бы более продвинутым и сложным дисколетом овальной формы. Но его разработку отложили на 1945/46 гг.

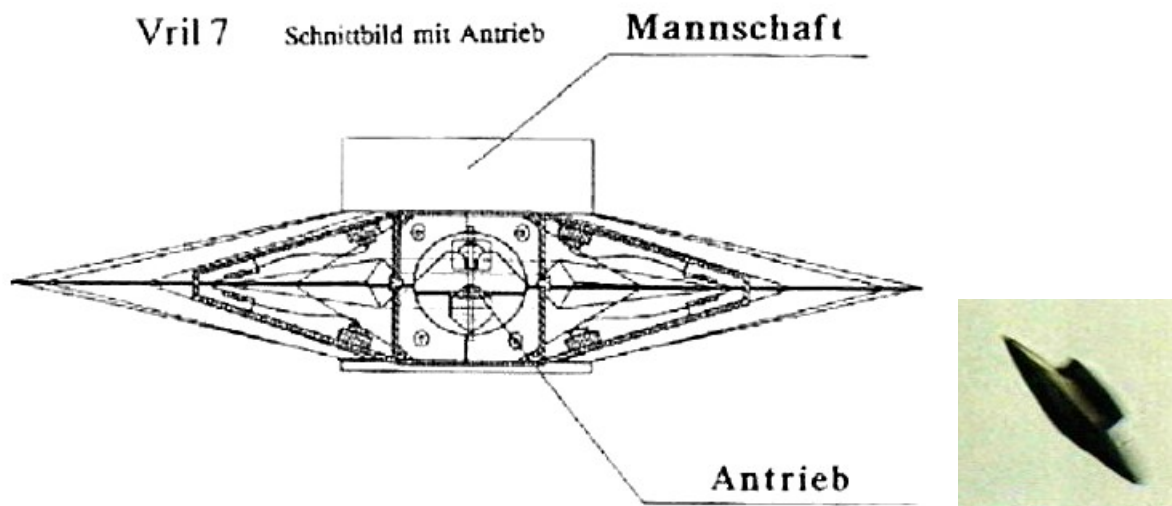
«Вриль-2» летательный аппарат, использующий генератор ССМП при весе на сборочном чертеже 30 тонн, «Вриль-9» до 50 тонн. Диаметр 10 метров.

Технические проекты «Вриль-2» и «Вриль-9», были закончены до стадии детализовки основных узлов и агрегатов, а не общих теоретических гипотез. Научная демагогия в Германии в военное время граничила со смертным приговором.

Сохранились фотодокументы с Vril 3, но никакой информации о них найти уже невозможно.



Vril-4, также оснащенный антигравитационным двигателем. На диске установлена башня от германского среднего танка "Пантера".



Vril 7 Geist (Призрак) (1944)

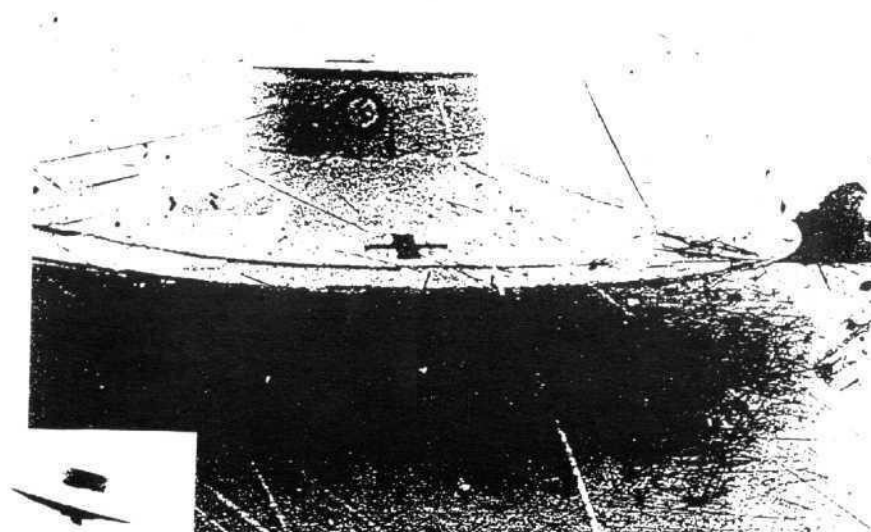
1939-разрабатывались планы постройки межпланетного корабля Vril 7 с диаметром в 120 м, который должен был перевозить целые подразделения.

1941- велись работы над разведывательным вариантом дисколёта, обозначенным как Vril 7. По сути, он стал развитием конструкции Vril 1, но не имел вооружения и был чуть больше — для размещения экипажа, занимавшегося визуальной и радиотехнической разведкой.

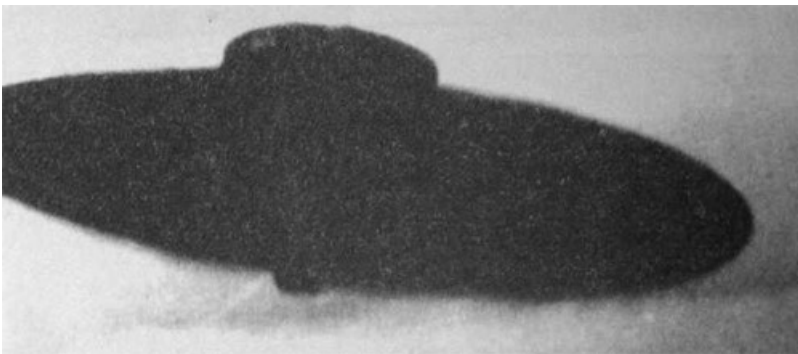
1942-начались испытания Vril 7 над Британией, а с 1944 года небольшая серия дисколётов находилась на вооружении и использовалась для разведки над войсками союзников, а также для составления карт с целью атаки на материковую территорию США. Все попытки перехвата разведчика авиацией и ПВО союзников оказались безрезультатными.

Vril 7 Geist («Призрак») имел 45 метров в диаметре и управлялся четырьмя пилотами. Построили его в 1944-ом году, а испытывали на ВВП Arado-Brandenburg, установив на дисколет двигатель Triebwerk собственной разработки Vril. Как и Vril 1, Vril 7 «Призрак» предназначался для «канального» межзвездного полета. Одна из машин была даже отправлена в космическое путешествие с аэродрома Arado, но вернулась с серьезными повреждениями. Управлялся ли дисколет, или полет проходил в беспилотном режиме — неизвестно, но сверхпрочная броня корпуса (Victalen) была сильно смята, а гравитационный двигатель полностью разрушен.

В «Призраке», Vril 7, это должны были быть четыре орудия МК-108.



Vril 7, перед своим первым полетом, сфотографированный из HS-126. Еще без зимней маскировки и с «эзотерическим знаком» Общества ВРИЛ (черная свастика на серебряном фоне в фиолетовом венке из дубовых листьев).



Фотография Vril 7, сделанная самолётами союзников

Antriebstechnische Werkstätten / Arado, VR ("Vril") 7, Brandenburg 1944

Vril 7 Schwebflügel mit Antriebs **Mannschaft**

Antrieb

Geheimnis des Schwarzen Hirsches

Rekonstruktionsentwurf Seitenansicht des Gerüts ca. 45 m

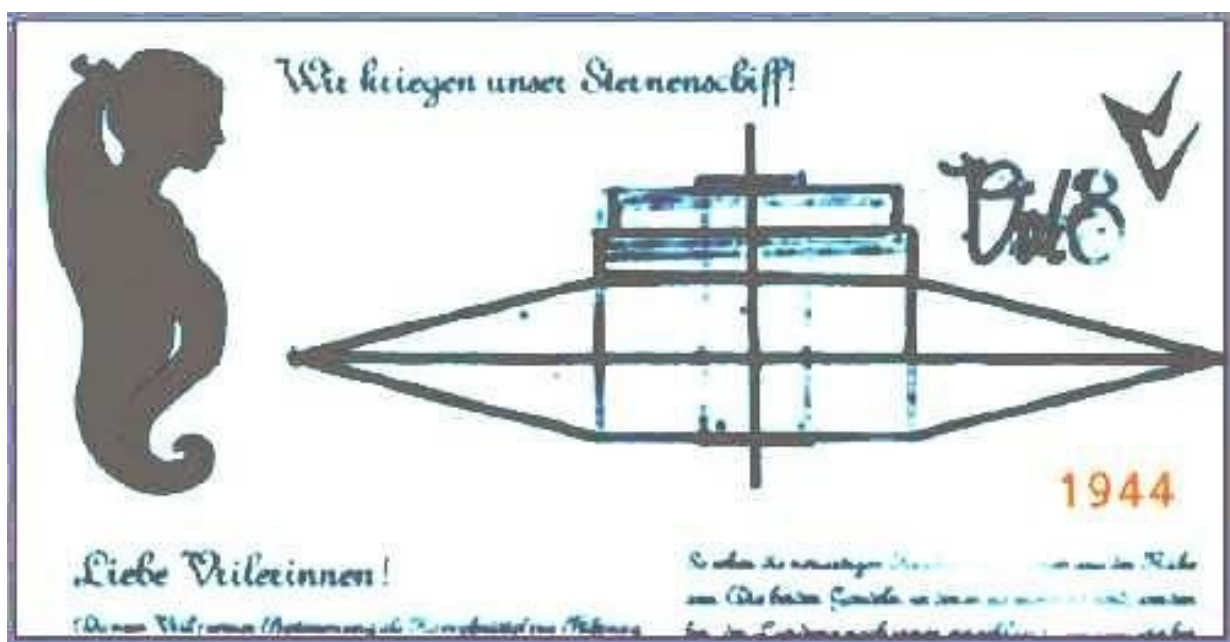
Das Antriebsverfahren dieser Geräte ist nach wie vor ungeklärt, obwohl es tatsächlich funktioniert zu haben scheint. Sicher bekannt ist lediglich, dass die Ausnutzung von "Schwingungseffekten" eine maßgebende Rolle spielte. Es handelte sich also wohl nicht nur um eine reine Elektromagnetiktechnologie.

VR 7

Von allen militärisch besprochenen diskförmigen deutschen Fluggeräten aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs dürfte VR 7 am ehesten dauerhafte Gestalt gewonnen sein, das bis zur Einsatzreife fertiggestellt und auch noch mit neuartigen Bewaffnung bestückt wurde.

VR ("Vril") 7 auf einer Armature, gefertigt in Brandenburg 1944

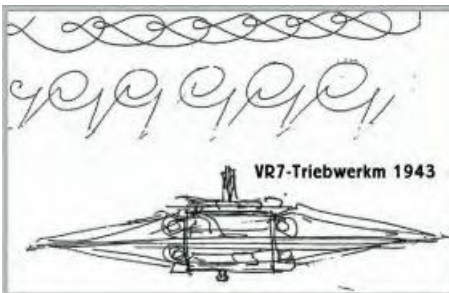
Слева вверху схема Vril-7, внизу схема Vril-1.



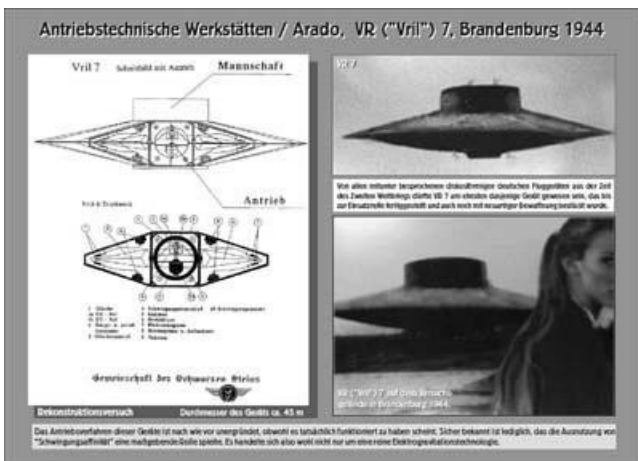
Проект **Vril-7**, чертежи которого были получены при медиумических посланиях с системы Альдебаран медиумом Марии Орзич.



Женщина на переднем плане — Сигрун, медиум Vril Gesellschaft. Личность установлена по другим фотографиям времен Второй мировой войны, где Сигрун стоит перед истребителями Fw 190.



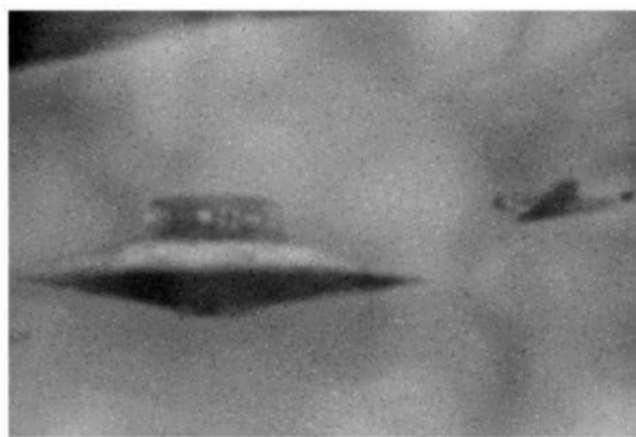
Изображение Vril-7 медиумом общества Vril, 1943 год.



Проект VRIL-7 чертежи которого были получены при медиумических посланиях с системы Альдебаран
Снимок Марии Орзич и медиума Зигрун на фоне летающей тарелки.



Vril-7. Поздний вариант. Пушка в башне снята. Вдобавок на куполе присутствует «адмиралский мостик», а позади —своего рода «балкон». Четыре батареи МК-108 утоплены внутри корпуса и поэтому не видны.



Vril 7, в последнем известном исполнении. Фотография 1: на испытательном поле в Новом-Бранденбурге. Фотография 2: при отлете в Траунштайн в Апреле 1944- 45.



Vril-7. Во время посадки в Баварии — уже снабженный собственным высшим знаком СС Упоминается также проведенное исследование «ФОО-ФАЙТЕРОВ» (огненный шар).

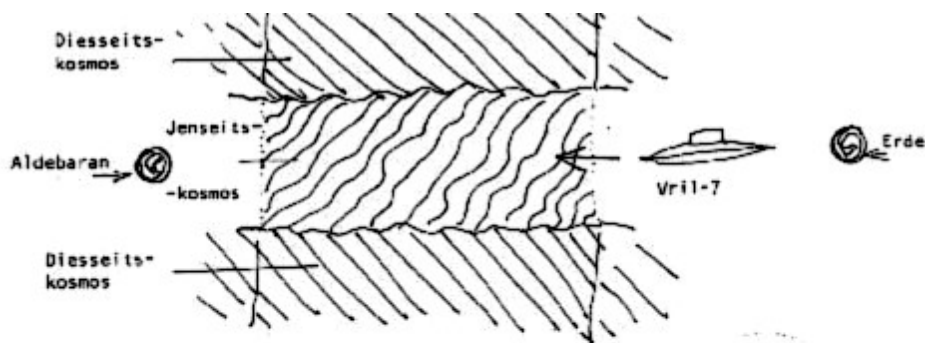


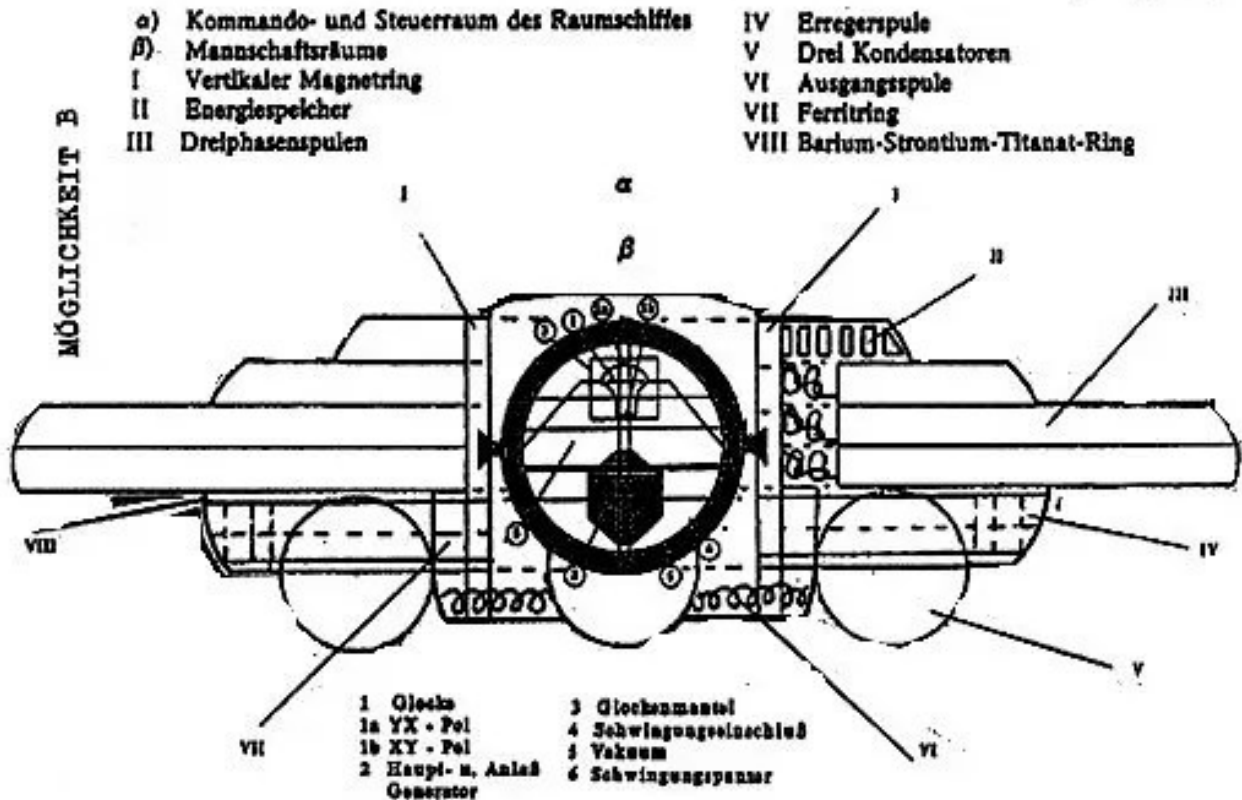
Схема входа в подпространство Врил-7. Перелет на дисколете Врил-7 от Земли к звезде Альдебаран.

Космический корабль Vril 7, после своего завершения в конце 1944 года и нескольких полетных испытаний, вроде бы получил первое секретное задание, пока еще ограниченное поверхностью Земли:

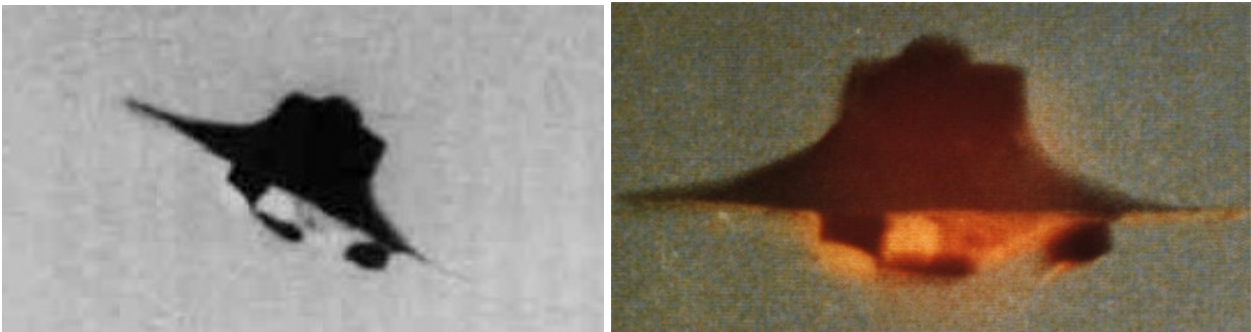
1. Посадка около Мондзее в соляном растворе с целью определения сопротивления сдавливанию полетных клеток.
 2. Предположительно, с Марта по Апрель 1945 года по соображениям как стратегическим, так и простой безопасности, было осуществлено перебазирование Врил-7 в «Альпийское укрепление», причем, отсюда он, отправился по воздуху в Испанию, перевоза через нее важные имперско-немецкие лица в Южную Америку и «НОВУЮ ЦВАБИЮ» (объяснения позже), в полетах обеспечивая безопасность этих секретных имперско-немецких опорных пунктов, созданных за время войн:
 3. Немедленно после этого Врил-7 отправился в секретный рейс в Японию, но больше о нем ничего не известно.
-

"VRIL-ODIN"

Vereinfachte Planskizze (Querschnitt) eines Elektrogravitationsraumschiffes nach dem Dynamoprinzip



Vril-8-Odin (Один), грузовой космический дисколет и конструкция его энергетической установки



VRIL-8-Odin, с прекрасно видимыми лучевыми пушками Дунай. Апрель 1945.

В 1944 году они начали работу над первым космическим дисколетом под кодовым обозначением VrIL-Odin. Важной отличительной особенностью стало использование технологий пульсовой антигравитации, разработанной в рамках конкурирующего проекта Хаупеви, что позволило решить проблему с разрушением клеток живых организмов, находящихся вне оси диска.

Дисколет был способен за три дня доставить на Луну экипаж из 70 человек и до 200 тонн груза. Предполагалось использовать VrIL-Odin для освоения как планет Солнечной системы, так и подводных богатств Земли, поскольку дисколет мог передвигаться и под водой.

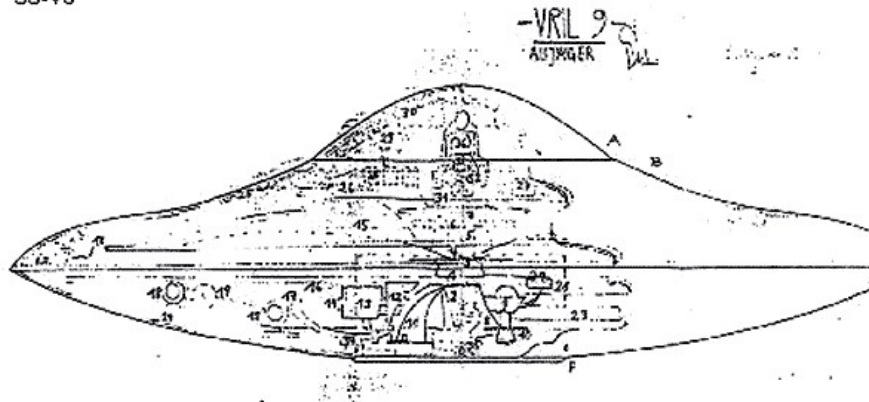
Постройка VrIL-Odin началась в 1944-м, а в 1945 году недостроенный корабль использовали для эвакуации части кадров сообщества «Врил» (остальных расстреляли сами СС для предотвращения попадания в руки союзников).

Vril 8 Odin — последний официальный дисколет серии «Врил», проходивший испытания весной 1945 года во время падения Третьего Рейха. На крыше купола центра управления этого аппарата установили автоматическую пушку Oberon. Несколькими неделями спустя нацисты

капитулировали. Но, как дисколеты Haunebu, так и ЛА Vril неоднократно наблюдались над оккупированной Германией.

По руководством д-р Шумма началось создание и испытание подобного аппарата, громадного корабля Vril-7 под названием "Odin", к весне 1944 он был готов и произвел первый испытательный полет. После встречи в Кольберге Гитлера, Гимллера и высших чинов ВРИЛ, было решено весной 1945 года отправить корабль к Альдебарану, экипаж должен был состоять из членов общества ВРИЛ, и их обслуживающего персонала... Состоялся ли полет неизвестно.

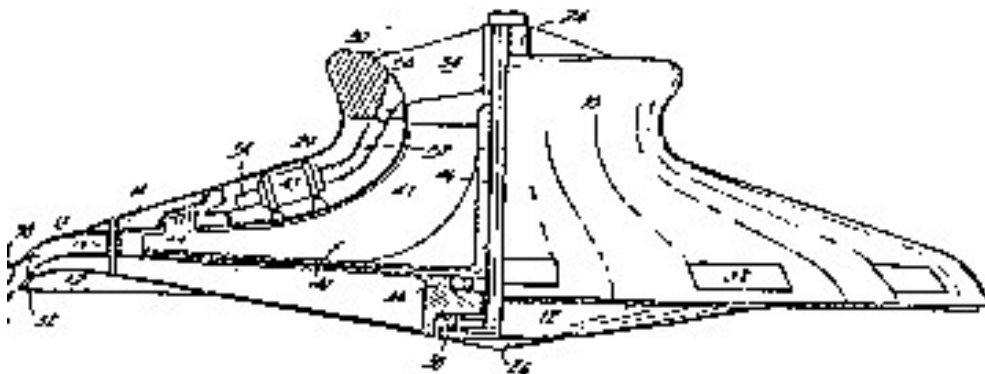
SS-V9



Vril-9 Abjager, (Универсальный охотник) (SS-V9) Проект дисколёта-истребителя с использованием скалярного оружия

«Вриль-9» испытывался не под своим обозначением (прикрытие), а под обозначением «V1-E»-этой темой руководил Вернер фон Браун.

Считалось, что **Vril 9 Abjäger** («Универсальный охотник»), существовал только на бумаге, но в послевоенные годы появились фотографии летающего объекта, подозрительно похожие на Vril девятой серии.



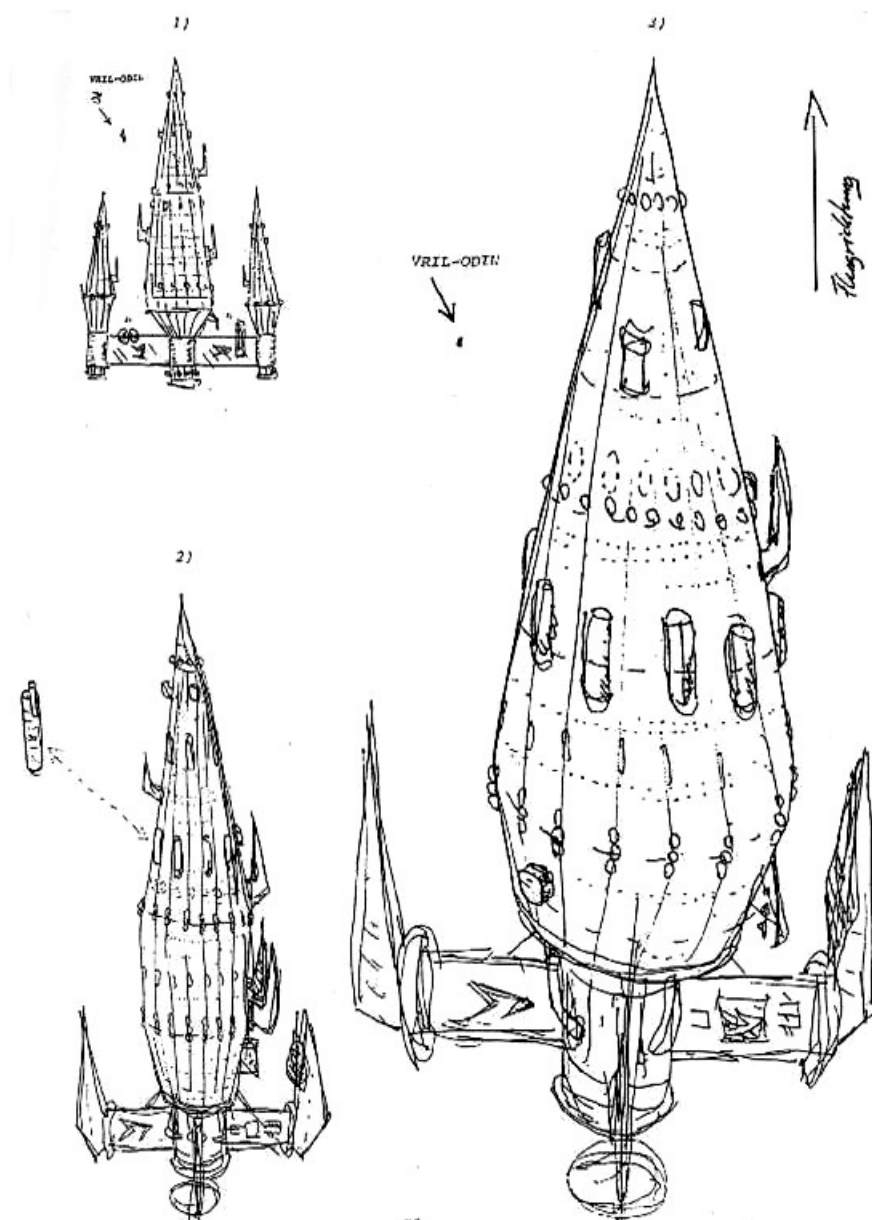
Vril 10 Fledermaus («Летучая мышь»), и планировавшийся к проектированию Vril 11.

Информацию о них союзникам удалось, в буквальном смысле, восстановить из пепла в 1945-ом году. Это огромный диск приблизительно 60-тиметрового диаметра, «закованный» в тяжелую «кольчугу» из брони Viktalen и дизайном напоминающий летучую мышь (отсюда и название модификации). В главной башне дисколета имелся ряд смотровых отверстий, застекленных сверхпрочным армированным стеклом. Vril 10 предназначался то ли для транспортировки какого-то экзотического сферического вооружения, то ли для перевозки пассажиров в цилиндрических капсулах — по сохранившимся обрывкам описаний и фрагментам изображений установить невозможно. Одно можно сказать: если остальные модификации Vril практически не имели погрузо-разгрузочного оборудования и условий для перевозки крупногабаритных грузов, то Vril 10 явно задумывался как транспортный дисколет.

Известны и заявления о наблюдении космического корабля Vril 10.

Vril 11 называли «Teufel» («Дьявол»), еще больший по размерам. Фрагментарная информация гласит, что дисколет 11-ой серии ассоциировался с «Вратами дьявола». Существовало изображение Vril 11 с несколькими другими «рогатыми» дисколетами с загадочными луковичцеобразными модулями возле хвостовика. Что представляли собой остальные ЛА — неизвестно, как неведомо и назначение Vril 11.

Сохранилась картинка с малопонятным изображением таинственного дисколета **Vril DORN Verteidiger** («Колючий защитник»), полученное в рамках проекта «Голубая книга» свидетельское описание наблюдения в Италии возле курорта Пескары в 1960-ых годах НЛО, подозрительно напоминающего загадочный дисколет. А также документ с изображением подобного дисковидного ЛА, судя по надписям, разрабатывавшегося после войны авиаконструкторами Dornier (DORNier?).



Врил Экстрасенсорные зарисовки.

Эскиз эфирного космолёта «Врил». Другим проектом сообщества «Врил» были космические корабли в форме огромных конусов, использовавшие эфирные макровихри для искривления реальности и перемещения в подпространство — и, соответственно, путешествий на межзвёздные расстояния. По всем расчётам, мощности их полей хватило бы для уничтожения любой планеты, что сделало бы эти корабли идеальным оружием устрашения. Но дальше эскизов проекты так и не ушли.

2.5 Проект Андромеда.

Конечной целью Vril было создание огромного цилиндрического космического корабля **Raumschiff** длиной 139 метров, известного в отделе СС Е-IV под названием **Andromeda-Gerät**. Работа над этой «летающей сигарой» должна была начаться в 1945 году в гигантском, хорошо защищенном наземном ангаре, напоминающем дирижабль. По завершении постройки, Raumschiff мог вместить в грузовые трюмы один большой Haunebu IV и два небольших Vril 2 и отправиться в межзвездное путешествие к Альдебарану — пределу мечтаний адептов Vril Gesellschaft. Космический корабль "Андромеда", имел своим прототипом космические аппараты **зетов**: сигарообразный корабль-матка с размещёнными внутри летающими тарелками ближнего и среднего радиуса действия.

В начале года, были чертежи и планировалась постройка сигарообразного корабля-матки, который должен был создаваться на верфях Цеппелина. Это был так называемый «Аппарат АНДРОМЕДА» (139 метров длиной). В нем должны были в течение длительного срока транспортироваться на межзвездные расстояния значительные количества блюдцеобразных летательных аппаратов.

Другим проектом, **осуществлённым на антарктической базе**, стал носитель дисколётов Andromeda — огромный сигарообразный аппарат, способный нести до двух Haunebu II или шести Vril 7. Причиной разработки подобного проекта было желание придать ранним дисколётам носитель, способный перевозить их с планеты на планету. Несколько носителей Andromeda использовались для показательного устрашения США в начале 50-х. Позже, после нормализации отношений, технологии продали американцам, и они стали основой для космических авианосцев «Солнечный страж».

В планах на 1943 год было создание сигарообразного "материнского" корабля, для долговременных межзвездных перемещений, с ангарами для других "летающих дисков". Проект корбля был назван "ANDROMEDA", корабль имел около 139м. в диаметре, и был оснащен ангарами для одного аппарата типа Haunebu II, двух VRIL-1 и двух VRIL-2.

Основные характеристики:

Длина: 139 м.

Диаметр: 30 м (в середине)

Двигатели: 4х Туле-тахсионатора 11, 4хSchumann-Levigator 16, (бронированы)

Управление: импульсно-магнитное, типа 6b

Скорость: н\а, теоретически может достигать 300 000 км\сек

Дальность полета: н\а, теоретически неограничена

Вооружение: 2 вырастающие башни с 2х2х11см KSK, 1 вращающаяся башня с 1х1х11см KSK, 2 вращающиеся башни с 2х2х7см KSK, 4хM100

Броня: н\а, вероятно тройная, как и на Haunebu III

Экипаж: 130 чел.

Приспособленность к космическим полетам: 100%

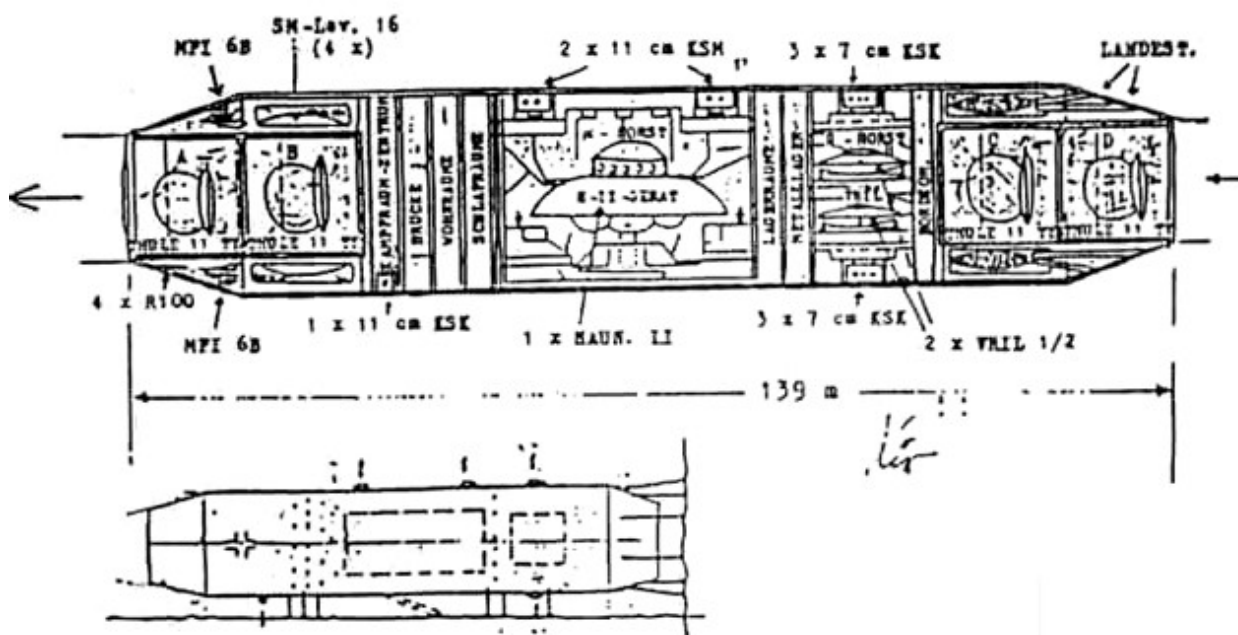
Выход на орбиту: н\а, вероятно 25 мин., как и у Haunebu III

Время суток: н\а, вероятно любое, как и у Haunebu III

Начало серийного производства: вероятно 1945\46 год

ANDROMEDA-GERÄT

E-V, 2. Dez. 44



BEWAFFNETER TRÄGER- UND LANDSTRECKENNAUMSCHIFF "ANDROMEDA-GERÄT"

Länge : 139 Meter

Durchmesser : 30 Meter (in der Mitte, verwehrt)

Antrieb : 4 x Thule-Fachpropatoren 11, 4 x Schumann-Lavitatoren 16
(gepannert)

Steuerung : Mag-Feld-Impulsor 6b

Geschwindigkeit : Keine Angaben, theoretisch müßten fast 300 000
Kilometer p. Sekunde möglich sein

Reichweite : Keine Angaben, rein theoretisch unbegrenzt

Bewaffnung : 2 x Drehtürme m. 2 x 2 x 11cm ESK,
1 x Drehturm m. 1 x 1 x 11cm ESK,
2 x Drehtürme m. 2 x 3 x 7cm KSK,
4 x R100

Außenpanzerung : Unbekannt, vermutlich Dreieckschiff-Viktalen wie bei
Hamnebu-III

Besatzung : 130 Mann (verrechnete Durchschnittszahl)

Weltallfähigkeit : 100 %

Stilleschwebefähigkeit : Unbekannt, vermutlich 25 Minuten wie bei
Hamnebu-III

Allgemeines Flugvermögen : Unbekannt, vermutlich wie bei Hamnebu-III
wetterunabhängig bei Tag und Nacht

Grundsätzliche Einsetztauglichkeit : Unbekannt, doch vermutlich war
1945/46 geplant.

Heliboote : d - Norst = 1 x Hamnebu-III, 8 - Norst = 2 x Vril-1 + 2 x Vril-2

Andromeda-Gerat.

Антигравитационный носитель дисколётов Andromeda (Андромеда). From Reichs-German secret SS archives. Масса свыше 1000 тонн.

В соответствии с политикой СС Е-IV, касавшейся проектирования дисколётов сотрудниками из Thule и Vril, в рамках отдела было выделено отдельное структурное подразделение — **подотдел Е-V (Е-5)**, занимавшийся исключительно разработкой двух типов машин, известных под кодовыми названиями «Фрея» и «Фрейр» (имена древних норвежских богов).

Vril Andromeda-1 Freyr (Фрейр)

Vril Andromeda-2 Freya (Фрея)

Помимо Thule и Vril dream of Raumflug (Космический полет) был еще один немецкий дизайнер дисков, который по сей день остается практически неизвестным. Его звали **доктор Франц Филипп**, он предложил серию ракет и дисков, в которых должны были использоваться двигатели Sonnenstrahl Triebwerke (Солнечная лучевая тяга), которые по сути были силовыми установками для преобразования света - очень радикальная концепция за год до Второй мировой войны.

Доктор Филипп представил целый ряд таких поделок под названием Frali. Фрали I был предложен в сентябре 1938 года. Он напоминал современный дирижабль, но с множеством круглых солнечных панелей, расположенных по бокам аппарата, и двумя хвостовыми оперениями в конце машины. Другой дизайн Frali, Frali VI, представлял собой цилиндрическое судно со странным многослойным коническим носом и плоскими солнечными панелями по всему корпусу, который заканчивался одним квадратным хвостовым оперением. Спроектированный Филиппом Грейф (Griffin) представлял собой большой дискообразный самолет, оснащенный четырьмя установленными в кормовой части солнечными ракетами, похожими по форме на ранние ракеты серии A, но покрытыми плоскими солнечными панелями. Затем был окончательный дизайн Филиппа, его Зонненфлайгер (Sun Flyer) - огромное стеклянное блюдо с солнечными батареями, расположенными по краю диска, и трехслойным днищем, которое поддерживалось довольно большими телескопическими ножками типа лунного модуля. Доктор Филипп так и не запатентовал свои разработки, но написал книгу, которая переведена как "Немецкие космические полеты с 1934 года: очень хлопотная книга". В нем он утверждал, что построил солнечную ракету и запустил ее к Луне в 1930-х годах, но никаких подобных доказательств, подтверждающих такое утверждение, представлено не было.

Тем не менее, доктор Филипп был товарищем Адольфа Гитлера во время Первой мировой войны и отвечал во время Второй мировой войны за широкий спектр секретных исследований проекта, включая часто упоминаемый "Луч смерти", который на самом деле был грубой формой микроволнового оружия, разработанного в исследовательском центре в Берлине. Когда война закончилась, доктор Филипп попал в плен к русским и был нанят в качестве "лагерного инспектора" для немецких ученых из-за его способности говорить на нескольких языках, в том числе свободно на русском. Позже Филипп утверждает, что он держал важных немецких ученых подальше от различных советских оружейных программ после войны, но признает, что поделился своими знаниями о технологии лучей смерти.

Один аппарат («Фрейр») был захвачен американской армией в 1945-ом году в незавершенном состоянии, без энергетической установки и навигационного оборудования. Видно было, что огромную летательную машину без маркировки, покрашенную в серый цвет, строили в спешке, а при появлении в районе союзных войск так же спешно разоружили и попытались демонтировать. Дисколет имел приблизительно 300 футов в длину (в недостроенном виде). Кокпит обнаружили не сразу — только после того, как один из солдат взобрался на конструкцию и увидел его. Все чувствительное навигационное оборудование и силовая установка (которая, очевидно, не была двигателем Vril Triebwerk), по всей видимости были спешно вывезены во время эвакуации. Некоторые секции ЛА были сильно повреждены, кроме двух пустых отсеков, предназначенных для перевозки дисколетов Naunebu и Vril меньших размеров. При взгляде на загадочный ЛА под определенным углом, он казался недостроенной радиовышкой. Созданию подобной ассоциации способствовали необычные антенны, выдававшиеся за пределы корпуса дисколета. Только при повторной инспекции американцы поняли, что перед ними летающая машина с чрезвычайно продвинутым дизайном, движимая, как спекулятивно утверждалось в послевоенные годы, «фотонными двигателями». Сплетни не остановила и найденная позднее официальная документация СС E-IV, указывавшая в качестве первичной энергетической установки дисколета **четыре двигателя Туле Тахионатор 11. Это и был космический корабль Raumschiff.**

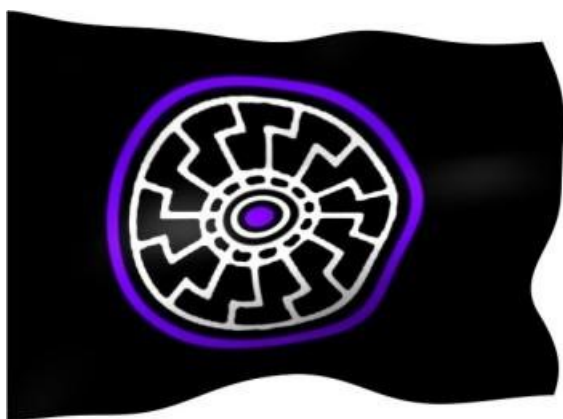
Глава 3. Дисколеты Haunebe. 1935-1945.

Сообщество «Врил» хоть и было первым в создании немецких дисколётов, но далеко не единственным и не самым главным. Основным для рейха к концу войны стал проект Haunebu. Проект осуществлялся под руководством **IV конструкторского бюро СС**, которое до начала 1945 года реализовало постройку трех различных колоколообразных космических кораблей типа “волчок”.

СС E-IV (Entwicklungsstelle 4) — конструкторский отдел оккультного «Ордена черного солнца» СС (ведомство Гиммлера), занимавшийся исследованиями альтернативных источников энергии для снижения зависимости военного производства Третьего Рейха от поставок нефти. Сотрудники E-IV работали над газификацией угля, спиртовым и кислородно-водородным топливом для транспортных средств и генераторов, реактивными турбинами и даже над электромагнитно-гравитационными двигателями.

Внутри СС существовала группа людей, интересовавшихся овладением силами альтернативной энергии. СС-E-IV = **ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ СТАНЦИЯ IV ЧЕРНОГО СОЛНЦА**, основным заданием которой было превращение Германии в страну, полностью независимую от поставок сырой нефти из-за границы.

с 1944 г. по приказу Гитлера все работы по созданию немецкого «чудо-оружия» передали СС, ими занимался технический отдел SS-E-IV (Entwicklungsstelle 4), ответственным за создание новых видов оружия был назначен группенфюрер СС Ганс Каммлер.



ВРИЛ, СС. Военно-техническое отделение E-IV/E-V

С 1935 года Thule Gesellschaft (Общество) искало удаленный, неприметный, недостаточно развитый полигон для испытаний такого корабля. Туле нашел место на северо-западе Германии, которое было известно как (или, возможно, обозначено как) Хаунебург. При создании этого испытательного полигона и объектов подразделение СС E-IV просто назвало новый диск Thule продуктом военного назначения - “H-Gerat” (устройство Хаунебурга).

1935-(здолго до RFZ) началось конструирование дисколетов «Thule Haunebu», **Haunebu (от названия города Hauneburg, где разрабатывался проект)**

1939-общество ВРИЛ объединилось с отделом “Черное солнце”, отдел СС занимавшийся поисками новых видов энергии.

1939-началась война, полигон перенесен из Haunebu на авиационный полигон Врил Арадо Бранденбург. Изменили название Haunebu на RFZ-5.

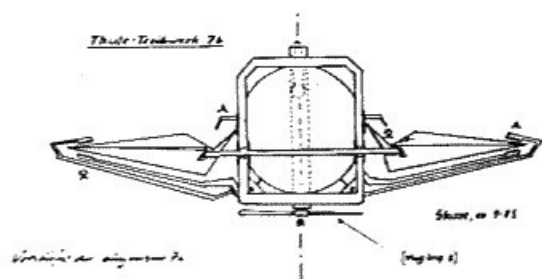
По соображениям безопасности военного времени название было сокращено до Haunebu в 1939 году и было кратко обозначено RFZ-5 вместе с машинами Vril, когда площадка в **Хаунебурге**

была оставлена в пользу более подходящего авиационного полигона **Врил Арадо Бранденбург**.

К 1939 году эта группа разработала революционный электромагнитно-гравитационный двигатель, который усовершенствовал машину свободной энергии Ганса Колера, превратив ее в преобразователь энергии, соединенный с ленточным генератором Ван Де Граафа и вихревым динамо-машиной Маркони (сферический резервуар с ртутью) для создания мощных вращающихся электромагнитных полей, которые влияли на гравитацию и уменьшали массу.

Он получил название Thule Triebwerk (Маневренный двигатель, он же. Привод тахионатора-7) и должен был быть установлен на диск, разработанный Thule.

1939-после начала войны, RFZ-5 переименовали в Haunebu I. Причина - руководство СС одобрило новый революционный двигатель, разработанный «Thule» (выходит, без участия «Врил»!!!) **на базе модифицированной гравитационной батареи Ганса Колера и практического применения идей Теслы** (который в этот же период решил неустановленным образом свои финансовые проблемы после конфликта с Морганом). Силовую установку называли «**Thule Triebwerk**» («**Маневренный двигатель**», «**Двигатель Туле**» или **Tachyonator-7**). Параллельно инженеры «Vril», в свою очередь, совершенствовали SM-левитатор Шуманна и в 1941 году изобрели свой двигатель (Vril Triebwerk), предполагавшийся к установке на RFZ-7.



Двигатель Туле.

Электромагнитно-гравитационный двигатель был разработан в 1939 году. В основе революционного изобретения лежал усовершенствованный конвертор Ганса Колера, работающий совместно с электростатическим генератором Ван-де-Граафа и вихревой динамо-машиной Маркони (сферический контейнер со ртутью). Устройство, названное двигателем Туле (он же двигатель Тахионатор-7), устанавливалось на дисколет «Туле» и было способно снижать массу конструкции и преодолевать гравитацию.

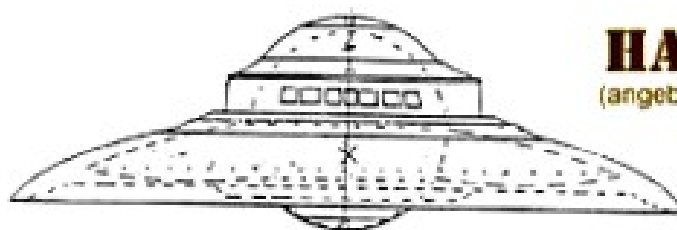
Проект **Haunebu-1** (от названия города **Hauneburg**, где разрабатывался проект) был готов еще в 1939 году, перед самым началом войны.

ХАУНЕБУ I, 25 метров в Диаметре, которых было построено две штуки, которые в сумме провели 32 испытательных полета (около 4,800 км/час).

ХАУНЕБУ-II, диаметром до 32 м, построено семь экземпляров, в сумме проведено 106 испытательных полетов (около 6,000 км/час). Модель Хаунебу-II была, по сути, предназначена для серийного производства. Между авиационными компаниями Дорнье и Юнкерс должен был быть проведен конкурс, который завершился в конце Марта 1945 года в пользу Дорнье. Официальное обозначение тяжелого летающего волчка должно было выглядеть как ДО-СТРА (= Дорнье-СТРАтосферный Самолет).

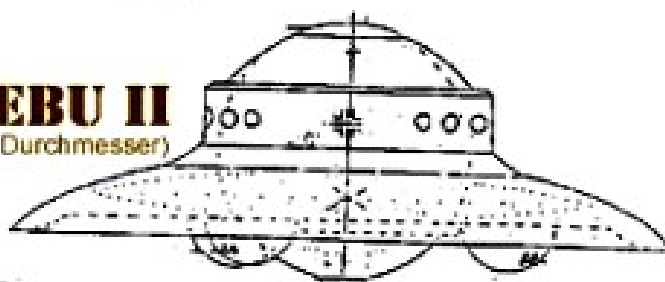
ХАУНЕБУ-III, диаметром в 71 м, был построен в единственном экземпляре: осуществилось по меньшей мере 19 полетов (около 7.000 км/час).

https://bibliotecapleyades.net/ufo_aleman/esp_ufoaleman_3.htm

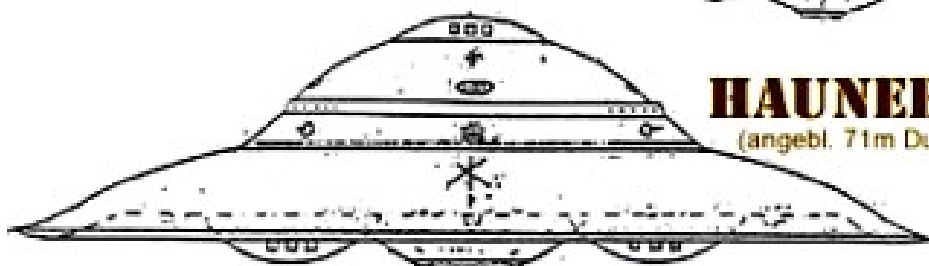


HAUNEBU I
(angebl. 25m Durchmesser)

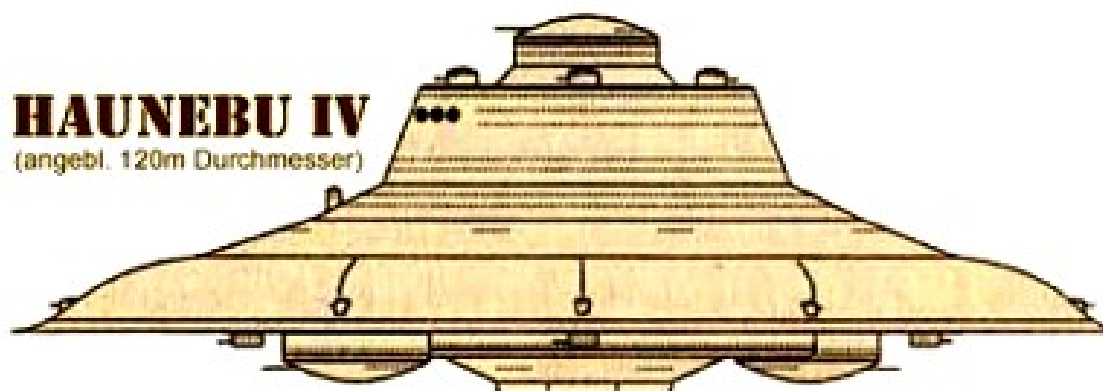
HAUNEBU II
(angebl. 23m Durchmesser)



HAUNEBU III
(angebl. 71m Durchmesser)



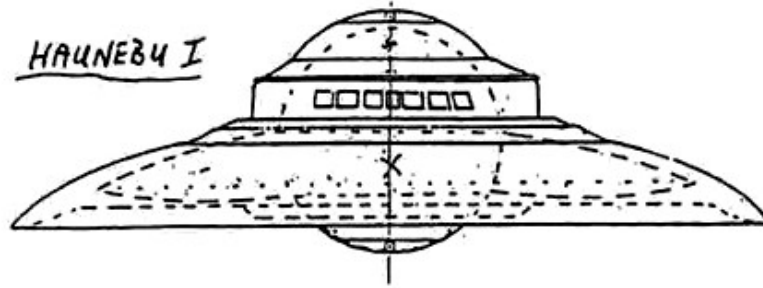
HAUNEBU IV
(angebl. 120m Durchmesser)



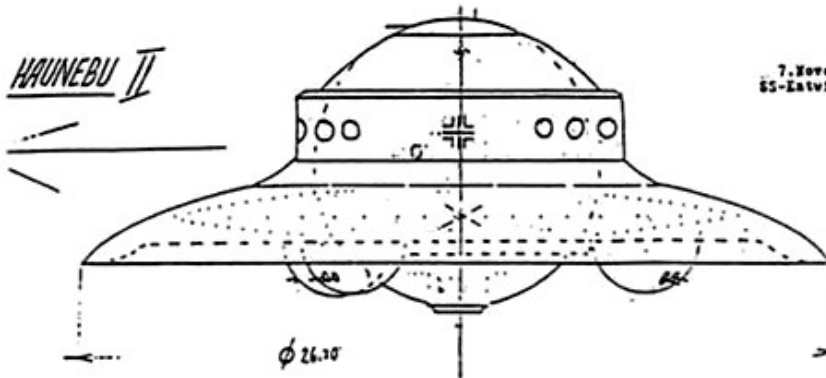
Немецкие летающие тарелки Haunebe.

Empfehlung:
 Beendigen von Abseleuerpröbung
 und Produktion „Hausebu II“
 + „VRIL I“

HAUNEBU I

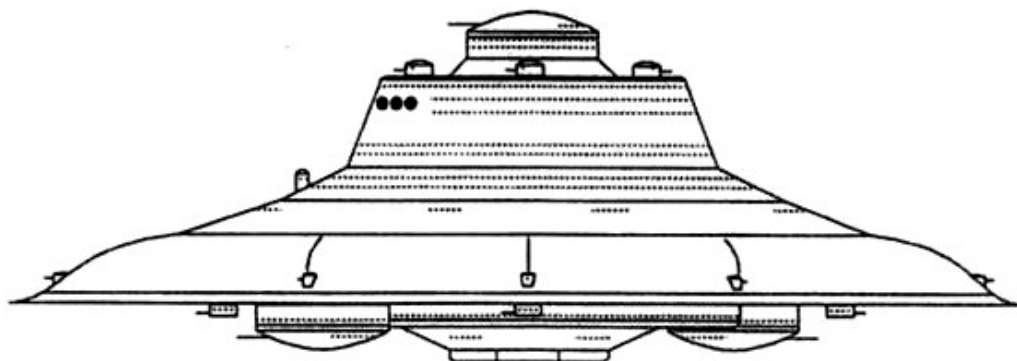
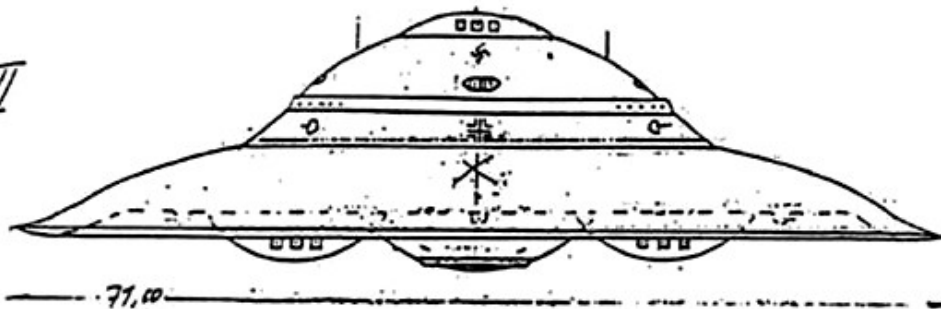


HAUNEBU II



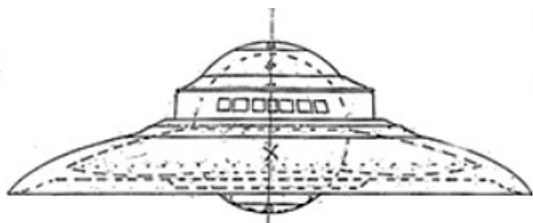
7. November 1943
 SS-Entwicklungsstelle IV

HAUNEBU III



Blatt 2

HAUNEBU I

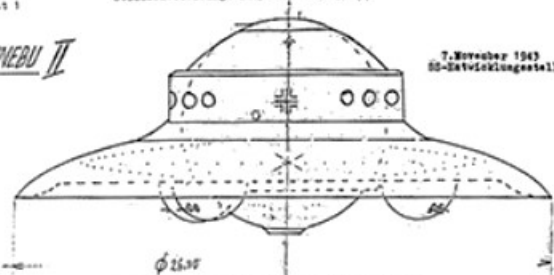


MITTELSCHWERER BEWAFNETER FLUGGERÄT, TYPE „HAUNEBU I“

Durchmesser: 25 Meter
Antrieb: Turbo-Jetmotor 70
Steuerung: Magneto-Steuerung 4
Geschwindigkeit: 4000 Kilo.p.Std. (rechen. bis 17000)
Reichweite in Flugschicht: 10 Stunden
Bewaffnung: 2 x 20 mm MG in Drehtürmen und 4 x MG 108, "starr nach vorn"
Ausgangsanzeige: Doppel-Fluoreszenz
Beleuchtung: 8 Mann
Wartungsfähigkeit: 60 %
Stillanfahrzeit: 5 Minuten

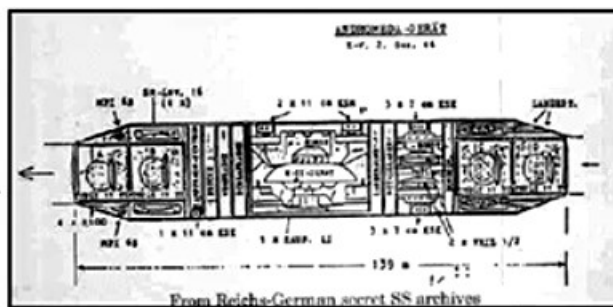
Blatt 1

HAUNEBU II



MITTELSCHWERER BEWAFNETER FLUGGERÄT, TYPE „HAUNEBU II“

7. November 1943
SS-Entwicklungsstelle IV



From Reichs-German secret SS archives

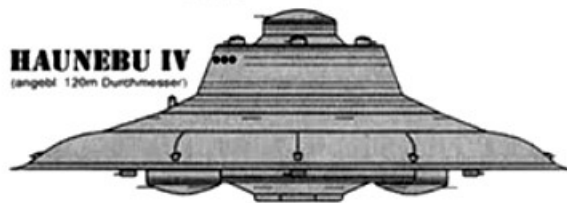


HAUNEBU III

(angebl. 71m Durchmesser)

HAUNEBU IV

(angebl. 120m Durchmesser)



Geheim Kommando-Code

Flugkreis-Prüfung, Stand / Anzahl Erprobungsflüge:

HAUNEBU I	(vorhanden 2 Stück)	52	E-IV
HAUNEBU II	(vorhanden 7 Stück)	106	E-IV
HAUNEBU III	(vorhanden 1 Stück)	19	E-IV
(VRIL I)	(vorhanden 17 Stück)	84	(Schumann)

Zusatz:

Beauftragten von Abschlusserprobung
und Produktion „Haunebu II“
+ „VRIL I“

В конце 1944 года несколько средств массовой информации союзников сообщили о каком-то очень сложном и таинственном аппарате дискообразной формы, пролетавшем над Лондоном и Рейном. Не потребовалось много времени, чтобы связать эту тайну с некоторыми нацистскими прототипами войны. Говорят, что сначала недалеко от Праги, на заводе BMW, а затем в Пенемюнде, итальянские и немецкие ученые и инженеры работали бок о бок над дискообразными транспортными средствами в период с 1942 по 1944 год: Haunebu, которых было бы четыре модели, от Mark I до Mark IV. Первый из них имел бы размеры 6 метров в диаметре и 2 в высоту, а четвертый - около 9 метров в диаметре. Они были бы хорошо вооружены, с пушками и пулеметами, размещенными в брюхе самолета, в куполе или по бокам. Скорости, которых они могли бы достичь, были невообразимы, поскольку они были оснащены сложными реактивными двигателями. Некоторые авторы делают упор именно на эту особенность. По их словам, свидетельства того времени уверяют, что "НЛО" военного периода двигались с необычными скоростями, и более проницательные увидели бы железный крест, вытатуированный на фюзеляже, что делает авторство нацистов безошибочным.

3.1 Haunebu-I



Дисколет **Haunebu I**.

Haunebu I — перехватчик для уничтожения стратегических бомбардировщиков. Скорость — до 17 тысяч километров в час, автономность — 55 часов. Вооружение: две пушки 8,8 сантиметра для уничтожения бомбардировщиков и четыре оборонительные автопушки.

1939-в августе 1939 состоялся старт первого **RFZ 5**. Это был средне-вооруженный летающий волчок с интересным названием «**ХАУНЕБУ I**». Его экипаж состоял из восьми человек, поперечник равнялся 25 метрам, вначале он развивал скорость в 4.800 км/час, которая впоследствии возросла до 17.000 км/час. Вооружение его состояло из двух шестисантиметровых KSK (пушек силовых лучей) во вращающихся башнях и четырех МК 106; способность к полетам в мировом пространстве у него составляла 60 %.

Аппарат имел около 25 м. в диаметре, и мог развивать скорость от 4,800 км\час. Было совершено 52 испытательных полета.

Технические характеристики:

Диаметр: 25 м.

Двигатель: Туле-тахинатор 7b

Управление: магнитно-импульсное

Скорость: от 4,800 км\час до 17000 км\час

Дальность полета (в часах): 18 часов

Вооружение: 2x8 KSK в трех вращающихся пулеметных башнях, 4xМК 108

Броня: двойная

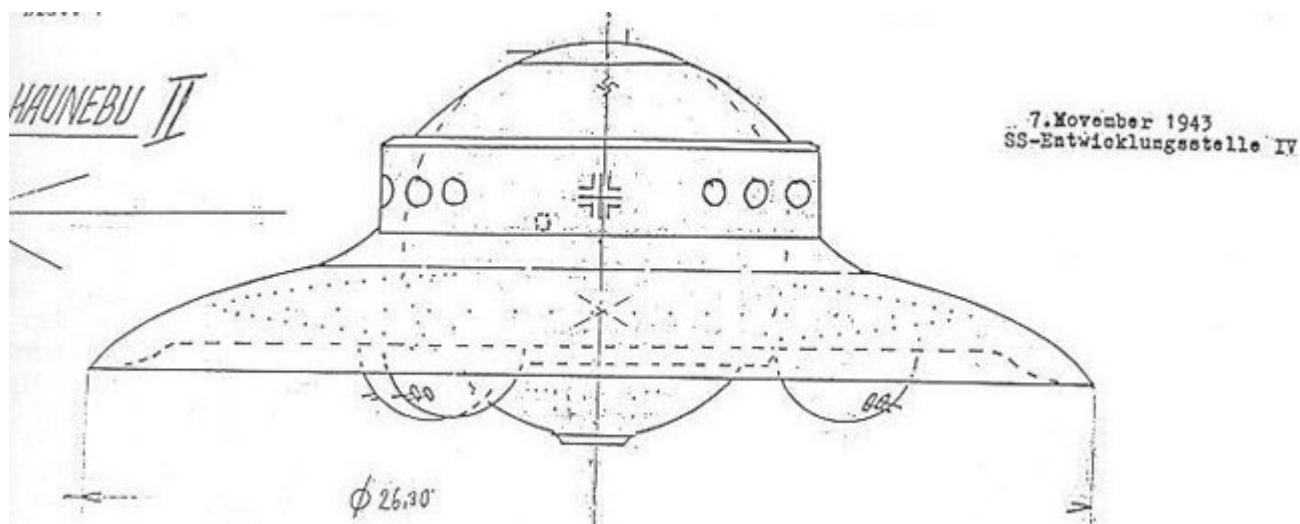
Экипаж: 8 человек

Приспособленность к космическим полетам: 60%

Выход на орбиту: 8 мин.

Серийное производство: до конца 1944 года

3.2 Haunebu-II



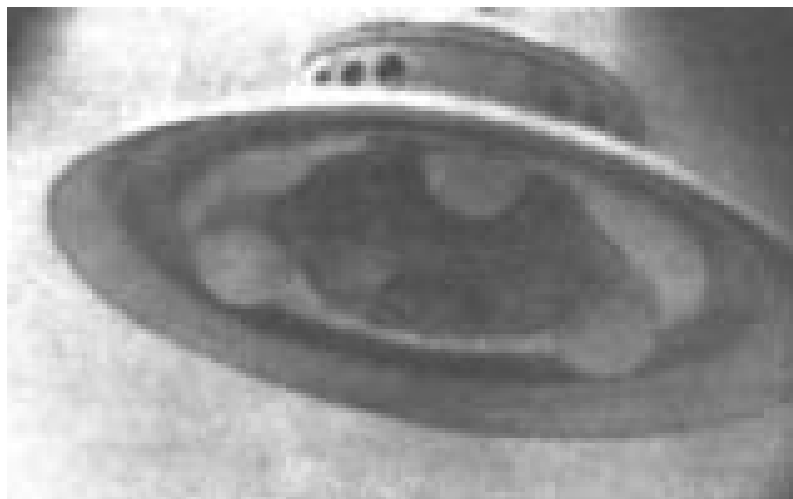
MITTELSCHWERER BEWAPNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU II“

Durchmesser: 26,3 Meter
 Antrieb: „Thule“-Tachyonator 7c (gepanzert; $\emptyset$ TY.-Scheibe: 23,1 Meter)
 Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a
 Geschwindigkeit: 6000 Kilometer p. Stunde (rechnerisch bis ca. 21000 möglich)
 Reichweite (in Flugdauer): ca. 55 Stunden
 Bewaffnung: 6 8 cm KSK in drei Drehtürmen, unten, eine 11 cm KSK in einem Drehturm, oben
 Außenpanzerung: Dreischott-„Vistalen“
 Besatzung: 9 Mann (erg. Transportverm. bis zu 20 Mann)
 Weltallfähigkeit: 100 %
 Stillschwebefähigkeit: 15 Minuten
 Allgemeines Flugvermögen: Tag und Nacht, Wetterunabhängig
 Grundsätzliche Einsatztauglichkeit (V7): 85 %

Verfügbarkeit „Haunebu II“ (bei weiter gutem Erprobungsverlauf wie V7) ab Oktober.
 Dann Serienherstellung ab Jahreswende 1943/44, jedoch noch ohne verbesserte Kraftstrahlkanone „Donar-Ksk IIIV“, deren Frontreife nicht vor Frühsommer 1944 angenommen werden kann.

Vom Führer verlangte hundertprozentige Einsatzreife rundum kann allerdings nicht vor Ende nächsten Jahres erwartet werden. Erst ab etwa Serie 9.

Begerkung zuständige SS-Entwicklungsstelle IV: Die neue deutsche Technik- und damit vor allem Flugkreisel und KSKs wird wegen der noch zeitraubenden Herstellungs-





Дисколет **Haunebu II (1943)** - "летающий диск", созданный под двигатель, принцип действия которого основан на использовании **энергии антигравитации**.

1- **Haunebu II**, диаметр 26 м.

Семь дисколетов второго поколения были сконструированы и испытаны в 1943-44 гг. Всего эти аппараты совершили 106 экспериментальных полетов.

2- **Haunebu II Do-Stra** (модернизированная модель Haunebu II) диаметром 32 метра Тяжелый летающий волчок ДО-СТРА (= Дорнье-СТРАтосферный Самолет).

Усовершенствованный Haunebu II Do-Stra (Dornier STRAtosphären Flugzeug) испытывался в 1944 году. Было изготовлено два прототипа. Управление массивными многоярусными машинами осуществлялось командой в 20 человек. Максимальная скорость Do-Stra также составляла 21000 км/ч.

Haunebu II — универсальный дисколет с усиленным пушечным вооружением и бронированием. Восемь орудий 8,8 и два 11-сантиметровых позволяют аппарату на равных вести бой с любой наземной техникой и укреплениями. Кроме того, он мог выполнять роль носителя ядерного и нейтронного оружия.

Дальнейшее развитие программы Haunebu предполагало создание настоящих летающих линкоров, приспособленных для ведения боевых действий во всех средах и на всех планетах Солнечной системы.

1942-к концу года были закончены работы также над «ХАУНЕБУ II». Его поперечник варьировался от 26 до 32 м, а высота — от 9 до 11 м. Экипаж мог состоять из 9-20 человек. Приводился в движение он тахионатором Туле, развивая вблизи земли скорость в 6,000 км/час. Он был пригоден для кругосветных перелетов и обладал запасом хода в 55 летных часов.

К концу 1942 года был готов первый образец аппарата типа "Haunebu II", его диаметр варьировался от 26 до 32 м. Он мог перевозить на борту от 8 до 20 человек. Двигателем служил Туле-тахионатор, и с его помощью аппарат достигал скорости более 6,000 км\час. Было построено 7 аппаратов такого типа, и проведено 106 пробных полетов.

Фактически, "Haunebu II" уже был готов к серийному производству, между концернами "Дорнье" и "Юнкерс" должен был быть заключен контракт, по которому они должны были начать серийное производство, официальное название должно было звучать как:ДО СТРА(летающий аппаратСТРАтосферы компании Дорнье). Но поскольку фюрер требовал 100% надежности аппаратов, серийное производство было отложено, и судя по всему так и не началось: этому помешал конец Второй Мировой Войны.

Технические характеристики:

Диаметр: 26,3 м.

Двигатель: Туле-тахионатор 7b, бронированный

Диаметр двигателя: 23 м.

Управление: магнитно-импульсное

Скорость: от 6,000 км\час до 21,000 км\час

Дальность полета(в часах): 55 часов

Вооружение: 6-8см KSK пулеметы, во вращающихся пулеметных башнях: на фюзеляже внизу, 11см KSK в одной башне сверху.

Броня: тройная

Экипаж: от 9 до 20 чел.

Приспособленность к космическим полетам: 100%

Выход на орбиту: 19мин.

Погодные условия: не зависит

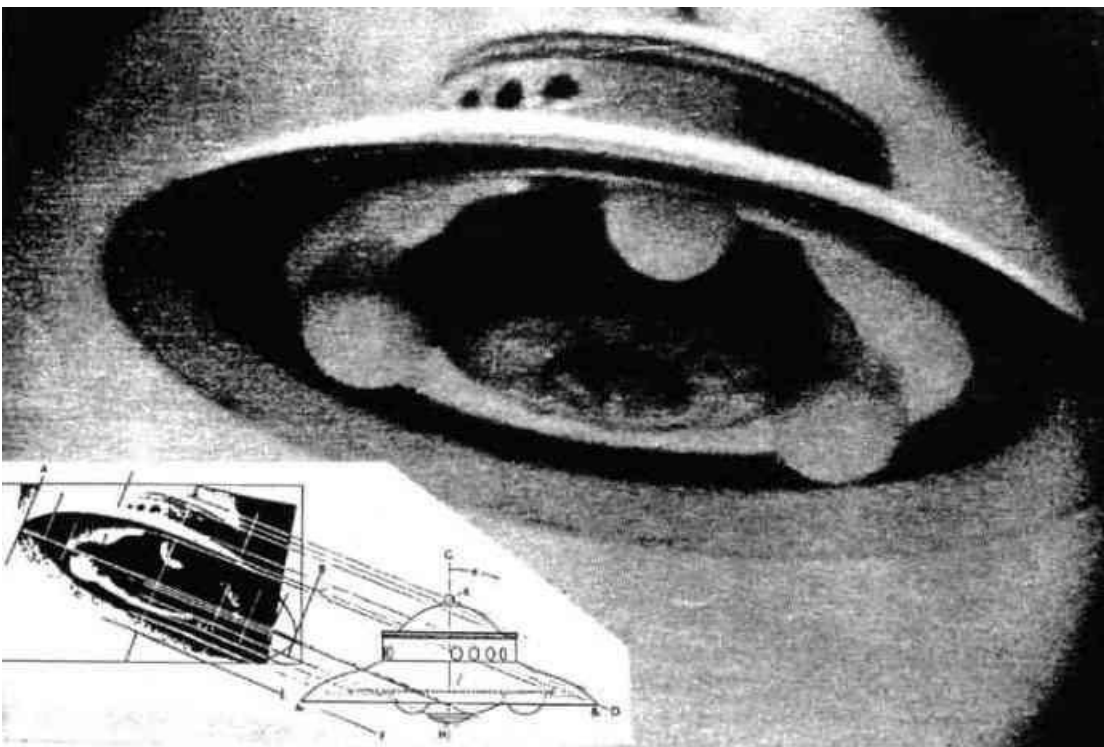
Время суток: любое



Прототип Хаунебу-II.



Воображаемая реконструкция **Haunebu Mark II**. Его сходство с классическими летающими тарелками очевидно.

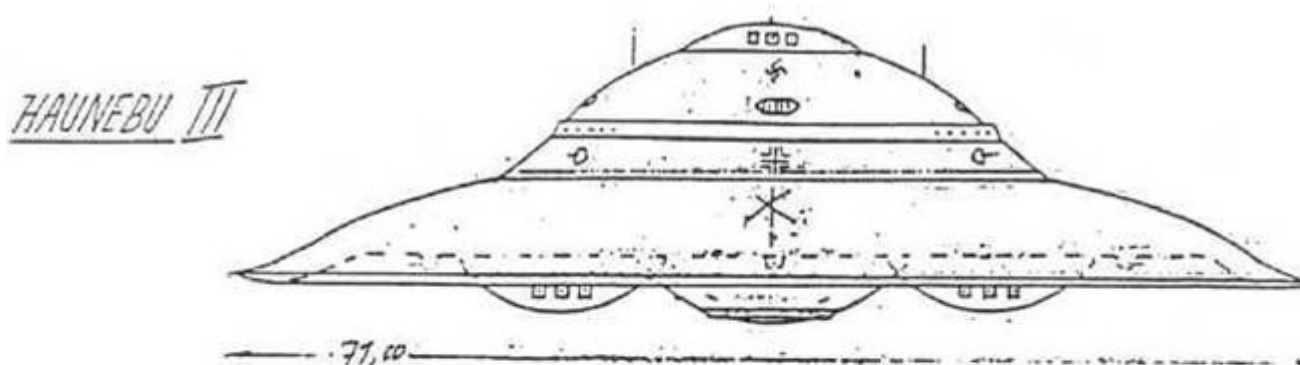


Снимок Адамского от 13 Декабря 1952. Предполагаемые «венусианцы», вероятно, случайно, прилетели на имперско-немецком Хаунебу-II

Есть сведения о разработке в IV опытно-конструкторском центре СС, подчинявшемся обществу «Черное солнце», особо секретной «летающей тарелки» «Хонебу-2» (Haunebu-II). В своей книге «Немецкие летающие тарелки» О. Бергманн приводит ее некоторые технические характеристики. Диаметр 26,3 метра. Двигатель: «Туле»-тахинатор, диаметром 23,1 метра. Управление: импульсный генератор магнитного поля. Скорость: 6000 км/ч (расчетная -21000 км/час). Длительность полета: 55 часов и выше. Приспособленность к полетам в космическом пространстве -100 процентов. Экипаж -девять человек, с пассажирами -двадцать человек. Запланированное серийное производство: конец 1943-го -начало 1944 года.

Руководство СС настаивало на проведении тендера на производство дисколетов между авиастроительными компаниями Junkers и Dornier, но конкурс так и не был проведен, а в конце 1944/начале 1945 изготовление летательных аппаратов было поручено Dornier. Однако, в связи с окончанием войны, массовое производство «оружия возмездия» так и не было развернуто

3.3 Haunebu-III



SCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL „HAUNEBU III“

Durchmesser: 71 Meter
 Antrieb: Thule-Tachiosator 70 plus Schumann-Levitator (gepanzert)
 Steuerung: Mag-Feld-Impulsor 4a.
 Geschwindigkeit: ca. 7000 Kilom.p.Stunde (rechnerisch bis zu 40000)
 Reichweite (in Flugdauer): ca. 8 Wochen (bei S-L-Flug 40% mehr)
 Bewaffnung: 4 x 11cm KSK in Drehtürmen (3 unten, 1 oben), 10 x 8cm KSK
 in Drehtürmen plus 6 x Mk 108, 8 x 3cm KSK ferngesteuert
 Außenpanzerung: Dreischott-Vitales
 Besatzung: 32 Mann (erg. Transportverm. max. 70 Personen)
 Weltallfähigkeit: 100 %
 Stillschwebefähigkeit: 25 Minuten
 Allgemeines Flugvermögen: Wetterunabhängig Tag und Nacht
 Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: Etwa 1945.
 Bemerkung: SS-Y-IV hält den Hinweis für notwendig, daß in
 „Haunebu III“ ein großartiges Werk deutscher Technik im ent-
 stehen ist, wegen der allgemeinen Materiallage aber alle
 Kräfte auf das schneller verfügbare Haunebu II gesetzt
 werden sollten.
 Gemeinsam mit dem leichten Flugkreisel „Vril“ der Schumann-
 Gruppe könnte „Haunebu II“ die von Führer aufgestellten
 Forderungen sicherlich erfüllen.



Сверхтяжелый дисколет **Haunebu III**. Диаметр 76 метров.



Иллюстрации Хаунебу III на земле и в воздухе в 1945 году, тяжелый вооруженный летающий конус, Германия

Haunebu III разрабатывался как основной корабль сопровождения более крупных дисколётов и антигравитационных кораблей. Haunebu IV, с диаметром более полутора сотен метров, имел бронирование и вооружение, сходные с любым существовавшим на тот момент обычным линкором. Два последних дисколёта до конца войны так и не построили, и лишь на антарктической базе в 1947 году два Haunebu III доделали и успешно применили в бою против американского флота.

Установленный на ней двигатель работал по принципу преобразования гравитационной энергии, поэтому запас хода вблизи планеты был практически неограниченным. Она была предназначена для военных целей — поражения кораблей и самолетов противника. Ее вооружение составляли оружейные башни, снятые с крейсера «Мейзенау». По сообщению Терзиски, в марте 1945 года этой тарелке удалось облететь вокруг земного шара по орбите и приземлиться на территории Японии.

Наиболее великолепный из всех дисков, имевший 71 метр в диаметре. Перевозимый им экипаж состоял из 32 человек, продолжительность непрерывного полета достигала восьми недель, а скорость составляла самое меньшее 7,000 км/час (по данным из секретного архива СС — до 40,000 км/час).

В скором времени после этого, был готов отборнейший экземпляр аппаратов этого типа: "Haunebu III", он имел 71 м. в диаметре, было совершено несколько взлетов, один из них даже заснят на пленку. Аппарат поднимал до 32 человек на борт, мог находиться в воздухе 8 недель, и развивал скорость от 7,000 км\час (согласно данным из архивов СС до 40,000 км\час). Был изготовлен всего один аппарат, и совершено 19 испытательных полетов.

Технические характеристики:

Диаметр: 71м.

Двигатель: Туле-тахсионатор 7b и Schumann Levitator (бронированы) Управление: магнитно-импульсное

Скорость полета: от 7,000 км\час до 40,000 км\час

Дальность полета (в часах): 8 недель (при полете с использованием S-L на 40% возрастает длительность)

Вооружение: 4x11 см KSK во вращающихся пулеметных башнях (3 внизу и 1 сверху), 10x8 KSK во вращающемся пулеметном кольце и 6x108 МК.

Броня: тройная

Экипаж: 32 чел, транспортный вариант до 70 чел.

Приспособленность к космическим полетам: 100%
Выход на орбиту: 25 мин.
Погодные условия: не зависит
Время суток: любое
Начало серийного производства: ориентировочно 1945 год.

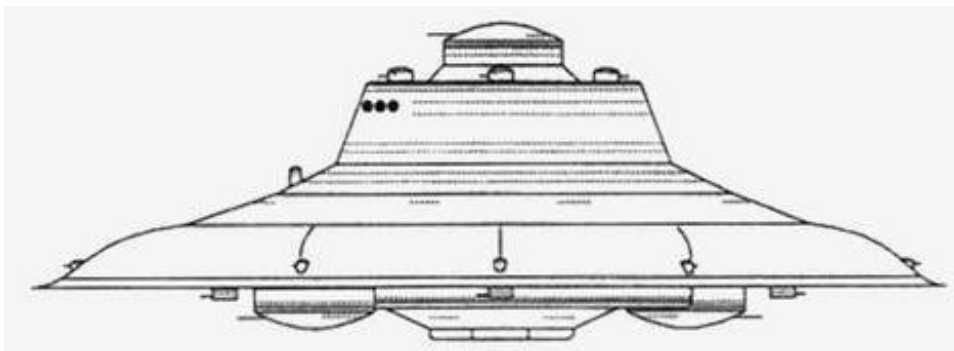
Вершиной эволюции боевых дисколетов стал 71-метровый Haunebu III. Единственный прототип успели изготовить к самому концу ВМВ. Экипаж увеличился до 32 человек, а максимальная скорость Haunebu III составляла уже 7000-4000 км/ч! Экспериментальный образец имел трехслойное бронирование Victalen, а продолжительность полета предположительно достигала 7-8 недель! Аппарат совершил 19 испытательных полетов, а в марте 1945 его планировали использовать для эвакуации руководителей оккультных обществ Туле и Врил. Названный Ostara (по имени древнегерманской богини востока, рассвета, возрождения и воскрешения), загруженный под завязку Haunebu III, взлетающий с помощью нескольких ракетополетов А-9/А-10, должен был взять на борт и генерала СС Ганса Каммлера.

В послевоенное время неоднократно утверждалось, что дисколет Ostara отправился в самоубийственный полет на Марс. Эта версия явно несостоятельна. Хотя на борту дисколета и имелись разработанные учеными СС генераторы кислорода и усовершенствованные барокамеры высокого давления Draeger Werke, восьмимесячный полет Земля-Марс Haunebu III был не по силам.



«HAUNEBU III» Тяжелый вооруженный Хаунебу III.

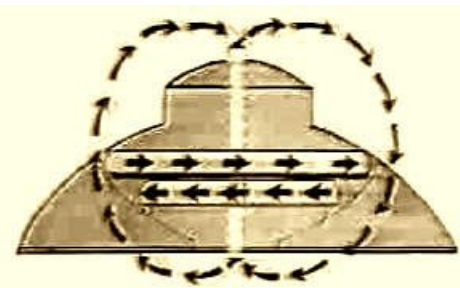
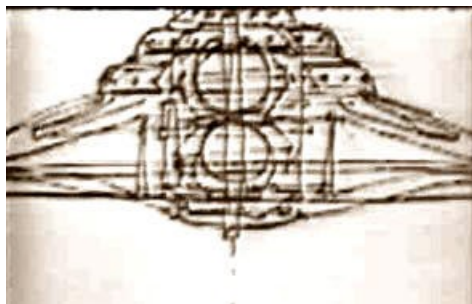
3.4 Haunebu-IV



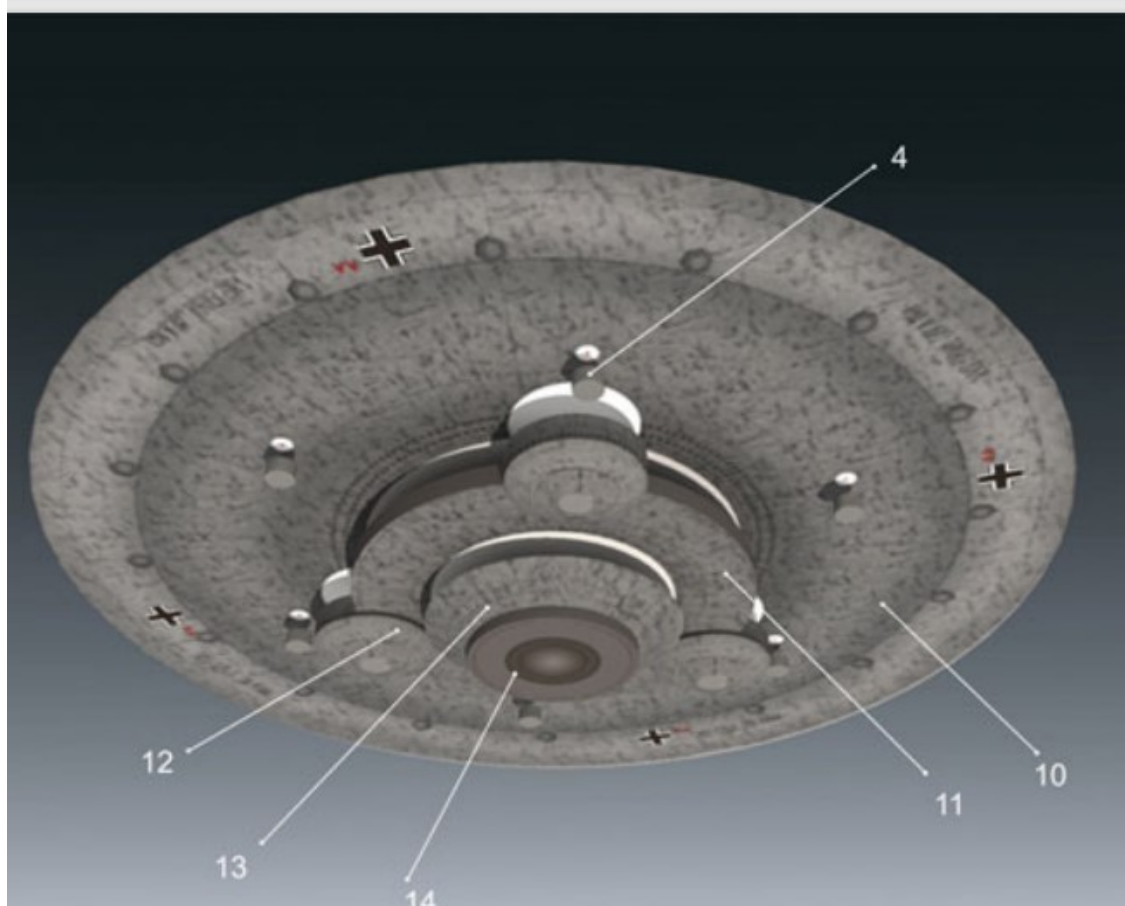
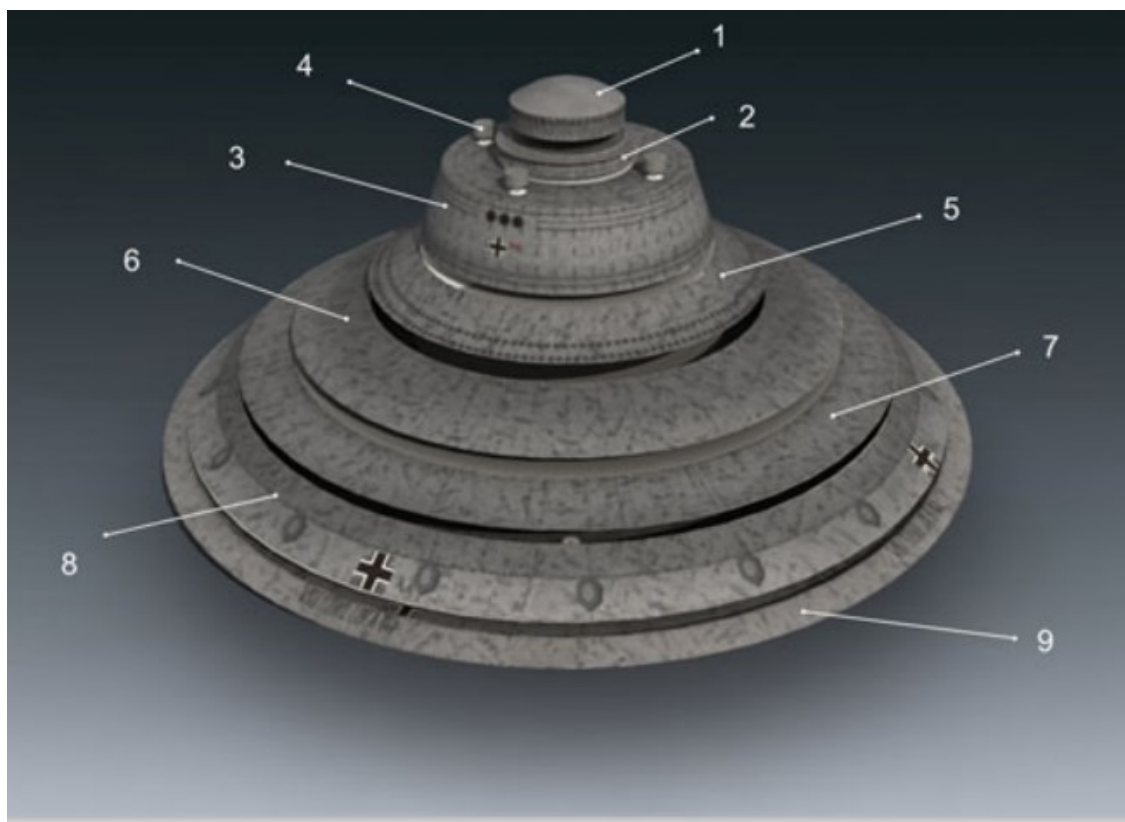
Сверхтяжелый дисколет **Haunebu IV**.

Силовая установка с внутренним ротором.

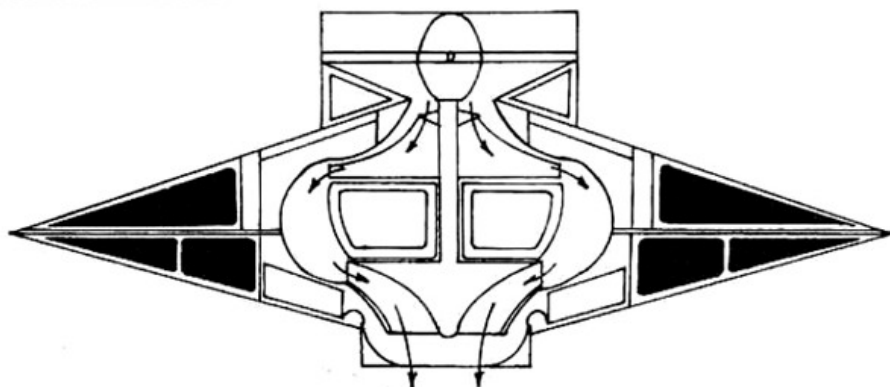
Аппараты серии **Haunebu** своей формой напоминали шляпу с высокой тульей. **Эта тулья являлась входным устройством воздухозаборника, там же располагалась кабина экипажа.** В одном из вариантов исполнения под входным устройством вертикально располагался **турбовинтовой двигатель**, приводивший во вращение один многолопастный ротор или два соосных ротора противоположного вращения (в одной из моделей этого варианта применялся двигатель BMW 028). В другом варианте вместо ТВД стоял пусковой мотор для первоначальной раскрутки ротора, а основное вращение ротора осуществлялось за счет небольших ПВРД (двигатели Пабста), установленных на нем, при этом топливо в двигатели поступало за счет действия центробежных сил. Роторный двигатель аппаратов Haunebu конструктивно напоминал двигатель аппарата Dusenscheibe. Выход потока воздуха или смеси воздуха с продуктами сгорания из корпуса аппарата осуществлялся следующим образом. У небольших аппаратов струя истекала через выхлопное сопло, расположенное на оси аппарата, и создавала подъемную силу. Горизонтальный полет осуществлялся за счет отклонения выходной секции сопла от оси в ту или иную сторону. У аппаратов большого размера выхлопное сопло, создававшее подъемную силу, было кольцевым. Оно образовывалось профилированным зазором между корпусом аппарата и днищем в виде центрального диска с отогнутыми книзу краями. Для осуществления горизонтального полета снизу на днище устанавливались маршевые турбореактивные двигатели. Путевое управление осуществлялось либо за счет дифференцирования тяги маршевых ТРД либо за счет отклонения выхлопных сопел двигателей. Одна из разновидностей роторной силовой установки выполнялась на основе турбины Николя Теслы. Эта турбина представляла собой набор дисков, по окружности которых располагалась кольцевая камера сгорания. Топливо по каналам внутри вала турбины подавалось к дискам и через форсунки выбрасывалось в объем между дисками. Затем под действием центробежных сил оно отбрасывалось к периферии дисков, распыляясь при этом на мелкие частицы, и в виде тумана поступало в камеру сгорания. Там распыленная смесь перемешивалась с воздухом, поступающим через входное устройство, которое автоматически закрывалось при взрыве топливной смеси, при этом прекращалась подача топлива за счет повышения давления в камере сгорания. Затем продукты сгорания направлялись в **реактивное сопло** в нижней части аппарата, после чего снова поступало топливо и открывалось входное устройство, подавая воздух для следующего поджига смеси. Фактически эта силовая установка представляла собой разновидность пульсирующего воздушно-реактивного двигателя, подобного двигателю As 014 крылатой ракеты Фау-1.



Был сконструирован и 120-метровый Науебу IV, но до конца войны построить хотя бы экспериментальный образец нацисты так и не успели. По непроверенным данным, сильно напоминающий Науебу IV аппарат был найден Бундесвером в 1970-ых годах. Остальные же дисколеты серии Науебу предположительно были вывезены за пределы Германии в Новую Швабию — немецкую антарктическую военную базу №211, построенную в годы войны.



Самоделка из бумаги. Летающая тарелка Наунебу IV. <https://www.twirpx.com/file/2364386/>



Аппарат с радиальным ТРД

К окончательной компоновке конструкторы пришли только после неудачных испытаний 15 предыдущих вариантов. Прототип последнего варианта аппарата взлетел 14 января 1945 г. под Прагой. Есть предположение, что дальнейшие испытания V 7 проводились на секретной немецкой базе на острове Шпицберген.

Наиболее загадочными были аппараты, разрабатывавшиеся по проектам «Haunebu» и «Vrill», в среде уфологов сложились легенды об использовании в качестве силовых установок этих аппаратов электромагнитных и антигравитационных двигателей, сведения о которых немцы якобы получили от внеземных цивилизаций.

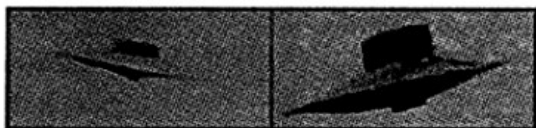
Однако все обстояло гораздо прозаичнее — аппараты проектов «Haunebu» и «Vrill» относились к аппаратам вертикального взлета и посадки с расположенным внутри корпуса аппарата ТРД или ТВД, создающим направленный вниз поток воздуха.

Аппарат «Haunebu» своей формой напоминал шляпу с высокой тульей. Тулья являлась входным устройством воздухозаборника, там же располагалась кабина экипажа. В одном из вариантов под входным устройством вертикально располагался турбовинтовой двигатель, вращавший один многолопастный ротор или два соосных ротора (в одной из моделей этого варианта применялся двигатель BMW 028). В другом варианте вместо ТВД стоял пусковой мотор для первоначальной раскрутки ротора, а основное его вращение осуществлялось с помощью ПВРД, установленных на нем, при этом топливо в двигатели поступало за счет центробежных сил. Разрабатывались и исследовались также варианты с вертикально расположенным турбореактивным двигателем.

Выход воздуха или его смеси с продуктами сгорания из корпуса аппарата осуществлялся различными способами. Как правило, у небольших аппаратов струя истекала через сопло, расположенное на оси аппарата, и тем самым создавала подъемную силу. Горизонтальный полет осуществлялся за счет отклонения выходной секции сопла от оси в ту или иную сторону.

У аппаратов большого размера сопло, создававшее подъемную силу, было кольцевым. Оно образовывалось профилированным зазором между корпусом аппарата и днищем в виде центрального диска с отогнутыми книзу краями. Для осуществления горизонтального полета снизу на днище устанавливались маршевые турбореактивные двигатели. Путевое управление осуществлялось либо за счет дифференцирования тяги маршевых ТРД либо за счет отклонения сопел двигателей.

Из разрабатывавшихся проектов аппаратов серии «Haunebu»



Опытные образцы дискообразных аппаратов в полете

наибольшие размеры имел «Haunebu»-III, диаметр которого достигал 71 м. Предполагалось вооружить его четырьмя пушками калибра 110 мм,

десятью — калибра 80 мм и шестью МК 108.

Группа конструкторов под руководством В. Шуманна в конце 1944 г. работала над проектами дисковых аппаратов «Vrill»-Jäger (первый полет опытного образца, предположительно, состоялся 19 февраля 1945 г.) и «Vrill»-Zerstörer, который предполагалось вооружить одной пушкой калибра 80 мм, двумя пушками МК 108 и двумя пулеметами MG 17.

Следует сказать, что максимальные скорости (от 2000 км/ч до 7000 км/ч), приписываемые дисковым аппаратам времен Второй мировой войны некоторыми историками авиации (в основном, немецкими), на самом деле в несколько раз завышены. Уровень развития немецкого двигателестроения того времени был таков, что мечтой одного из пионеров в области разработки сверхзвуковых самолетов профессора А. Липпиша являлось достижение максимальной скорости 2000 км/ч.

Более высокие скорости (до 3500 км/ч) достигались только разработанными В. фон Брауном ракетами А 4 (V 2), которыми немцы обстреливали города Англии, Франции, Бельгии и Голландии. Но надо иметь в виду, что такая высокая скорость полета достигалась в течение очень короткого отрезка времени — вре-

Глава 4. Двигатели дисколетов.

Разработка двигателя велась на основе следующего изобретения

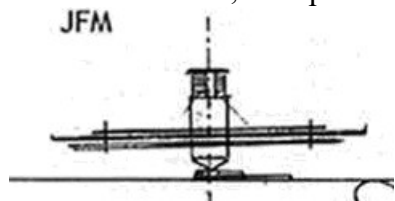
1926-конвертер свободной энергии Ганс Колера (материалы находятся в Книге 12. Часть 14-3.

Электромагнитные генераторы. Параграф 2.4 Коллер Г., Шаппеллер К.)

4.1 JFM. 1922. Шуманн. Schumann SM Levitator.

Группа В. Шуманна пыталась сначала создать двигатель для JFM, затем для подводных лодок, а в конце войны для дисковых летательных аппаратов, одновременно решая проблему бесконтактного подвода электрической энергии к двигателю от внешнего источника, используя изобретения Николы Теслы.

Дисколет JFM, данная модель вошла в историю под названием **Schumann SM Levitator**, или **Vril Mechanism**, аппарат имел магнитно-импульсное управление.



Силовая установка JFM (Jenseitsflugmaschine).

Сама машина имела форму диска с тремя внутренними дисковыми пластинами внутри своего пластинчатого корпуса и цилиндрическим силовым агрегатом, проходящим через центр всех трех пластин. Центральная дисковая пластина имела диаметр 8 метров; над ней параллельно располагалась дисковая пластина диаметром 6,5 метров, а ниже - столь же параллельный диск диаметром 7 метров. Через центр всех трех дисковых пластин проходил цилиндрический силовой агрегат высотой 2,4 метра, который помещался в отверстие длиной 1,8 метра, заканчивающееся в нижней части корпуса диска в конической точке, к которой был прикреплен огромный взвешенный маятник для стабилизации оборудования во время работы агрегата.

После активации цилиндрический силовой агрегат, состоящий из электрического стартера и генератора высокой мощности, запустил верхнюю и нижнюю дисковые пластины, оснащенные электромагнитами, вращающимися в противоположных направлениях, чтобы создать сильные вращающиеся электромагнитные поля, которые становились все более интенсивными. Интенсивностью электромагнитных полей манипулировали для создания колебаний частотного поля, которые теоретически увеличивались до точки, где происходило межпространственное колебание - "канал", который открывал "ворота" или портал в другую вселенскую систему или мир. Окультисты называли это "белой дырой", которая теоретически соединит JFM с соответствующими частотными колебаниями Альдебарана и проведет машину через эту систему, чтобы встретиться с шумерским флотом (инопланетным флотом, ожидающим их).

Так, по полученной медиумами Марией Орси́к и Сигру́н с Альдебарана информацией, ученый В.О. Шуманн (W.O. Schumann) из Мюнхенского технического университета изобрел левитатор.

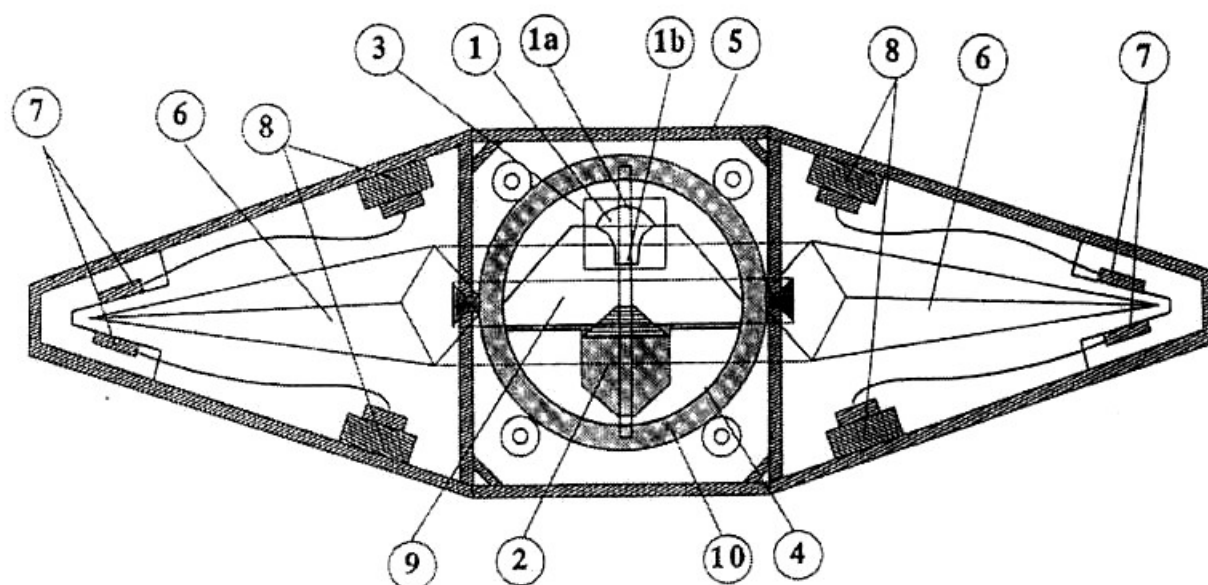
4.2 RFZ. 1937. Шуман.

1939-предложен **Thule революционный двигатель (Triebwerk)**, преодолевавший земное притяжение с помощью **вращающихся электромагнитно-гравитационных полей**. Эта гравитационная силовая установка и существенно модернизированный инженерами Vrill SM-левитатор в 1941 году были одновременно запущены в ограниченную серию.

По утверждениям уфологов, профессор **В. Шуманн** создал антигравитационные двигатели **SM-Levigator** и **Tachyonator**, которыми якобы оснащались в конце войны дисковые аппараты Vrill и Haunebu. Однако истинное направление деятельности В. Шуманна стало понятно только после рассекречивания в 70-х гг. некоторых архивных документов английской разведки.

4.3 Vrill-1-Triebwerk. 1941. Шуман.

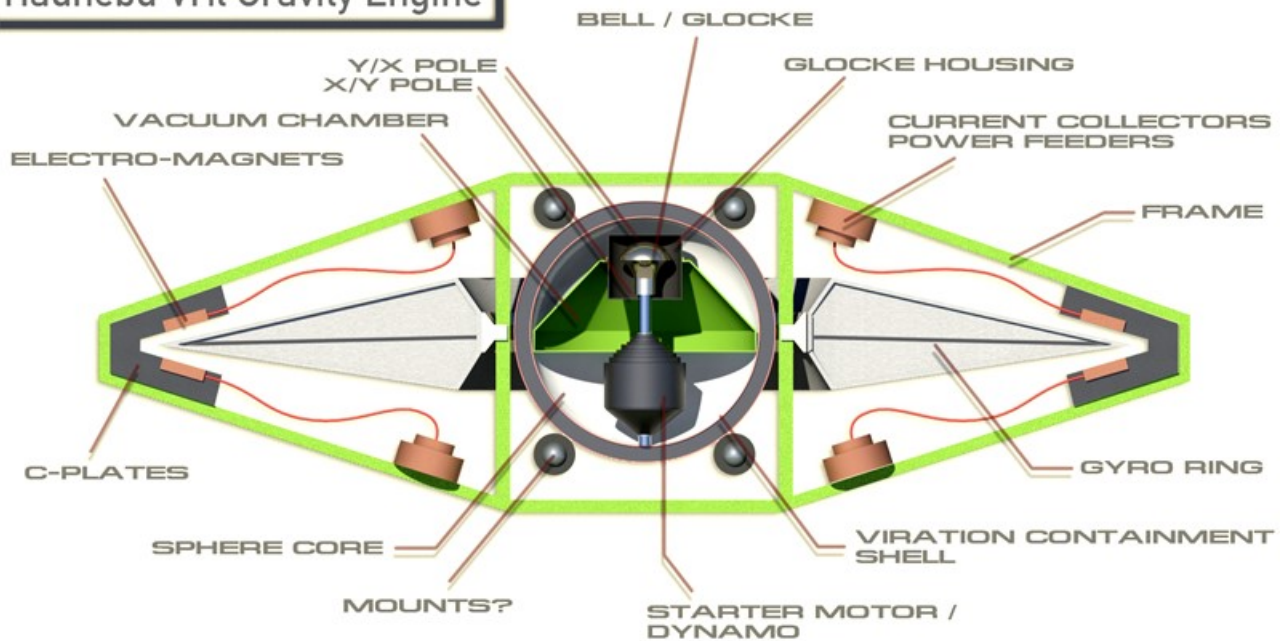
Vrill-1-Triebwerk



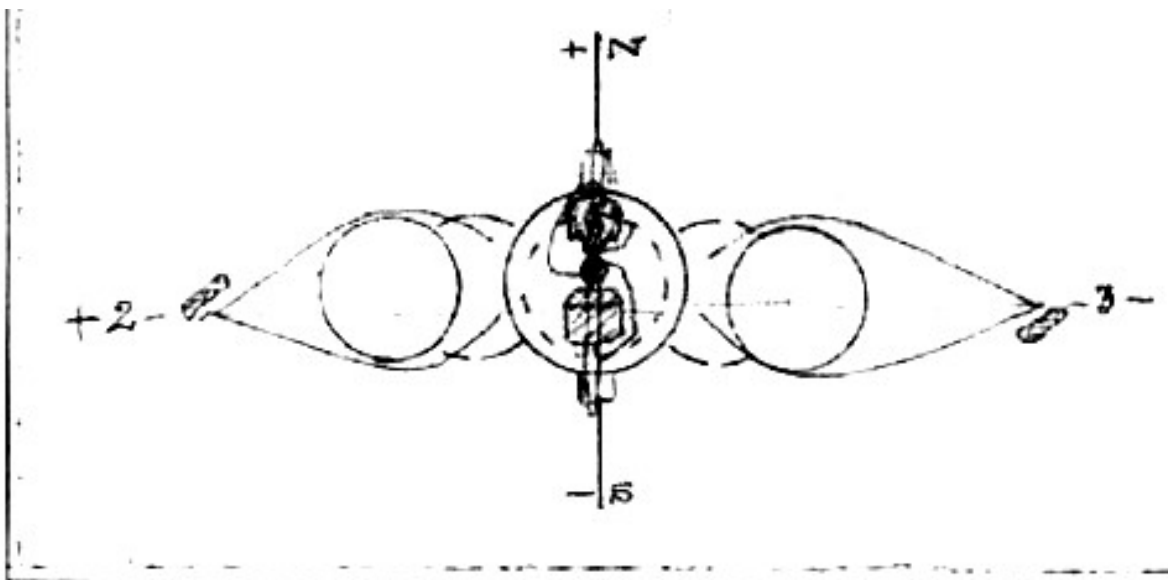
- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|
| 1 Glocke | 4 Schwingungseinschluß | 10 Schwingungspanzer |
| 1a YX - Pol | 5 Rahmen | |
| 1b XY - Pol | 6 Drehkörper | |
| 2 Haupt- u. Anlaß Generator | 7 Elektromagnete | |
| 3 Glockenmantel | 8 Stromspeiser u. Aufnehmer | |
| | 9 Vakuum | |

Vrill-1-Triebwerk.

Haunebu Vril Gravity Engine

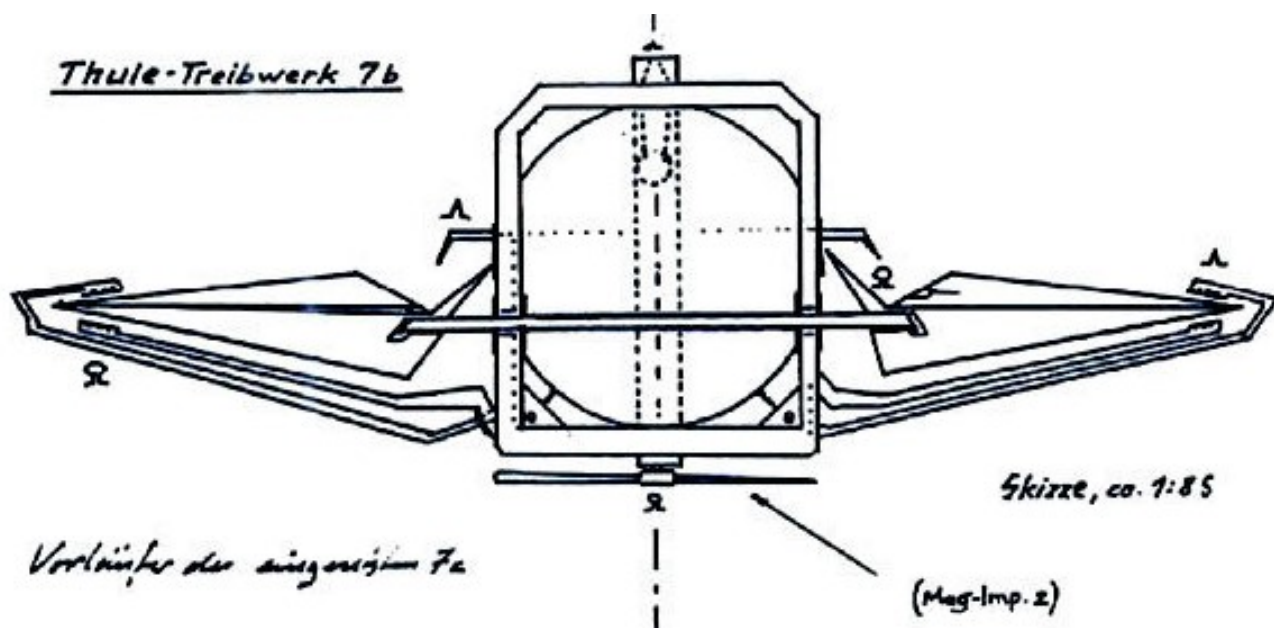


- 1-Bell/Glocks – колокол
- 2-Starter Motor/Dinamo-стартерный двигатель.
- 3-Glockenmantel-Glocke Housing-защитный корпус колокола.
- 4-schwingungseinschluss- Sphere Core-антивибрационная защита
- 5-Frame -корпус
- 6-Gyro Ring-гироскоп
- 7-Electro-magnets-электромагниты
- 8-Current collectors power feeders-токоприемники силового питания
- 9-Vakuum-вакуум
- 10-Schwingungspanzer- Vibration Containment Shell- Виброизоляционная оболочка.

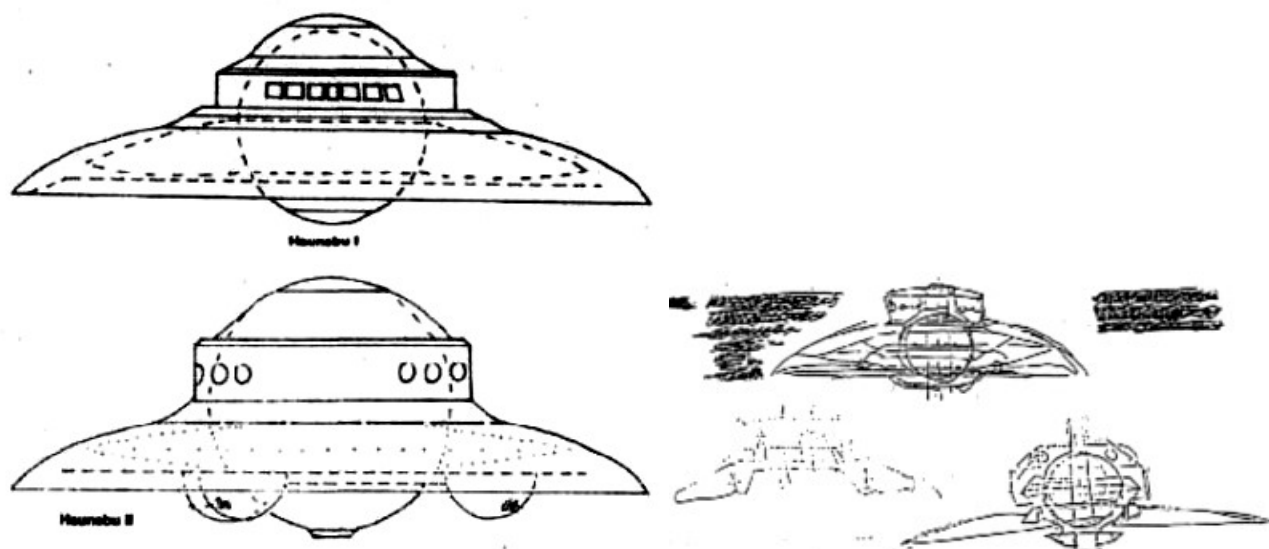


Der Ur-SM-Antrieb (VRIL-Antrieb-Darstellung 1927) Quelle: STM-Archiv
 SM-привод (Ur-SM-Antrieb)

4.4 Haunebe. 1939. Thule Tachyonator.



2- Thule Triebwerk 7b



СС-Е-IV разработало, на основе существовавшего двигателя Врил и тахионного конвертера капитана **Ганса Колера**. «ДВИГАТЕЛЬ ТУЛЕ», который позднее стал называться ТАХИОНАТОРОМ ТУЛЕ.

1939-Thule предложили революционный двигатель (Triebwerk), преодолевавший земное притяжение с помощью вращающихся электромагнитно-гравитационных полей. Эта гравитационная силовая установка и существенно модернизированный инженерами Vril SM-левитатор в 1941 году были одновременно запущены в ограниченную серию.

В 1939-м Туле и Четвертый технический отдел СС завершили работу над двигателем Triebwerk, предназначенным для разработанного еще в 1935-м году дисколета Haunebu I (H-Gerät). Двигатель тут же был встроен в конструкцию RFZ как временный образец RFZ-5. RFZ-6 был построен в 1940-м и тестировался вплоть до 1942-го года. По сути, это был последний RFZ в оригинальном исполнении. RFZ-7, созданный в 1941-м, представлял собой переработанную конструкцию аппарата Врил Vril 1 Jäger («Охотник») с улучшенным SM-левитатором.

Дисколеты серий Haunebu и Vril, с их энергией тяги на основе электрогравитационных сил «тахионов», и к нескольким, вероятно различным, V-7, сконструированным Мите, протестированным и готовым к вводу в эксплуатацию.

Двигательная система «летающих волчков» серии Haunebu получила название **«Тахионатор Туле»**. **Тахионатор** — это электрогравитационный двигатель, конкретно — основанный на «тахионах», который **соединён с генератором высокого напряжения Ван де Граафа, магнитным устройством и источником энергии (на основе угля) и вихревой динамо-машиной Маркони**.

1939-разработали революционный электромагнитно-гравитационный двигатель, который усовершенствовал

1-машину свободной энергии Ганса Колера (Magnetstromapparat), превратив ее в преобразователь энергии,

2-соединенный с ленточным генератором Ван Де Граафа

3-и вихревым динамо-машиной Маркони (Marconi vortex dynamo) (огромный сферический резервуар с нагретой ртутью) для создания мощных вращающихся электромагнитных полей, которые влияли на гравитацию и уменьшали массу.

Он получил название Thule Triebwerk (Маневренный двигатель, он же. Привод Тахионатора-7) и должен был быть установлен на диск, разработанный Thule.

Хорошо известный конвертор Ганса Колера использовался для превращения неисчерпаемой гравитационной энергии планетарного тела Б электромагнитную энергию полета. Конвертор работал совместно с генератором Ван дер Граафа и вихревой динамо-машиной Маркони в электро-магнитно-гравитационных, или тахионных, двигателях - так называемых тахионаторах "Туле" и "Андромеда", **которые массово производились на заводах "АЕГ" и "Сименс" в Германии в 1942-1945 годах**. Эти конверторы также использовались для приведения в движение гигантских 5000-тонных субмарин и для производства энергии в подземных базах по всему миру.

«**Туле Трибверк**» фактически был революционным ЭМГ (электромагнитно-гравитационным) двигателем, известным также под именем «Тахионатор-7». В нем использовался усовершенствованный «Ганс Колет Магнетстомапарат» (гравитационная батарея свободной энергии), превращенный в конвертор (вращающийся резервуар, наполненный разогретой ртутью), спаренный с волновым генератором Ван де Граафа и динамо-машиной Маркони. В рабочем состоянии «Трибверк» воспроизводил мощное электромагнитное гравитационное поле, которое воздействовало на силу тяжести. Ротационное поле также приводило в движение динамо-машину, что на исключительно высоких оборотах приводило к уменьшению массы.

1939-после начала войны, RFZ-5 переименовали в Haunebu I. Причина - руководство СС одобрило новый революционный двигатель, разработанный «Thule» (выходит, без участия «Врил»!!!) **на базе модифицированной гравитационной батареи Ганса Колера и практического применения идей Теслы** (который в этот же период решил неустановленным образом свои финансовые проблемы после конфликта с Морганом). Силовую установку называли «**Thule Triebwerk**» («Маневренный двигатель», «Двигатель Туле» или **Tachyonator-7**). Параллельно инженеры «Vril», в свою очередь, совершенствовали SM-левитатор Шуманна и в 1941 году изобрели свой двигатель (Vril Triebwerk), предполагавшийся к установке на RFZ-7.

Электромагнитно-гравитационный двигатель был разработан в 1939 году. В основе революционного изобретения лежал усовершенствованный конвертор Ганса Колера, работающий совместно с электростатическим генератором Ван-де-Граафа и вихревой динамо-машиной Маркони (сферический контейнер со ртутью). Устройство, названное двигателем Туле (он же двигатель Тахионатор-7), устанавливалось на дисколет «Туле» и было способно снижать массу конструкции и преодолевать гравитацию.

Маркони. <https://www.abovetopsecret.com/forum/thread633594/pg1>

вихревой динамо-машиной Маркони (огромный сферический резервуар с нагретой ртутью в центре каждого аппарата).

Вопрос: какое отношение Маркони имеет к немецким исследованиям движения НЛО?

он был очень интересной и загадочной личностью. Я узнал, что Маркони был главой сверхсекретной итальянской организации под названием кабинет RS33. Кабинет RS33 был создан Ватиканом для расследования феномена НЛО. Маркони был вовлечен в тиражирование многих наиболее интересных изобретений Теслы, таких как оружие энергетического луча, иначе называемое СМИ “лучом смерти”. Записи показывают, что Маркони добился успеха и разработал устройство, которое могло нарушать работу системы зажигания в автомобилях, заставляя их останавливаться. Что такое оружие сделало бы с двигателями самолетов?

У Маркони была плавучая лаборатория на борту яхты под названием “Электра”. Многие слухи утверждают, что именно на борту этой яхты Маркони экспериментировал с антигравитационными устройствами. Некоторые говорят, что позже он создал и пилотировал летательный аппарат, используя разработанную им двигательную установку. Тот факт, что немецкие летающие диски использовали двигательную установку, приписываемую Маркони, имеет тенденцию подтверждать теорию о том, что истории о Маркони и его причастности к антигравитации правдивы.

Следующий вопрос, который пришел мне в голову, был: Маркони сам изобрел это устройство (вихревое динамо Маркони) или он его воспроизводил? Очевидно, мое внимание было сосредоточено на Тесле, было ли это секретным изобретением Теслы?

Тесла. Я не смог найти никакой информации, относящейся к экспериментам Теслы с устройствами Mercury vortex, но есть одна подсказка, что Тесла может быть источником этого устройства. Тесла публично заявил, что разработал летательный аппарат, но никогда не разглашал информацию о его работе. Изобретения Теслы были украдены раньше, поэтому в последние дни своей жизни он был очень скрытен в предоставлении какой-либо информации о своих изобретениях.

Отис. В дальнейшей жизни Тесла поселился на постоянное жительство в гостиничном номере в Нью-Йорке. Именно в это время человек по имени Отис Т. Карр познакомился с Теслой. У Отиса была работа на полставки в отеле, пока он учился. Тесла любил кормить голубей, и поэтому Отис каждый день приносил Тесле пакет арахиса. За это время Отис подружился с Теслой. Позже Отис основал компанию (OTC Enterprises) для продвижения передовых технологий. Отис утверждал, что вдохновение для этой технологии пришло от Теслы. Интересно то, что Отис Карр работал над двигательной установкой, которая включала вращающиеся контейнеры с жидкой ртутью, встречно вращающиеся пластины и высокое напряжение. Может ли это быть совпадением, что два человека, которые знали Теслу, оба работали над ртутными вихревыми генераторами для создания антигравитационных эффектов? Отису так и не удалось создать рабочий прототип, и во время одной аварии лопнул вращающийся резервуар, разбрызгивая ядовитую жидкую ртуть по Отису. Отис некоторое время болел в результате отравления ртутью. Хотя Отису не удалось создать рабочий прототип, Маркони, будучи более квалифицированным, добился успеха, но как нацистские немцы получили в свои руки исследования Маркони в области антигравитации?

Ранее я говорил, что Маркони был главой секретной организации под названием кабинет RS33. В 1939 году RS33 передал всю свою документацию нацистским немцам, потому что Италия была вовлечена в ось Берлин-Рим. Год спустя кабинет RS33 был распущен. Нацисты теперь владели различной собранной информацией, включала ли это информацию о конструкции вихревой динамо-машины Маркони? Тогда возникает вопрос, какое отношение вихревая динамо-машина Маркони имеет к объекту, называемому **нацистским колоколом**. Мы знаем, что оба устройства были заполнены жидкой ртутью, подвергнутой воздействию высокого напряжения, и если этого недостаточно для подсказки, мы знаем, что оба устройства связаны с антигравитацией. Я убежден, что нацистские немцы работали над вихревой динамо-машиной Маркони, а позже это устройство превратилось в устройство Колокол. Это наводит на мысль, что устройство Колокол на самом деле было двигательной установкой для дисковых кораблей, как предполагали другие, есть ли какие-либо доказательства этого? Это было перед нашими

глазами все это время, но никто этого не заметил, подтверждение того, что Колокол был антигравитационной двигательной установкой, предназначенной для кораблей в форме диска. Ниже приведен чертеж немецкого антигравитационного аппарата под названием “диск врил”. Я воспроизвел и повернул верхнюю часть корабля. Выделенное устройство имеет маркировку “gloske”....что означает, Белл, что это все время упускалось из виду. В работе, как вы можете видеть, колокол установлен широким концом вверх. Все современные эксперты предполагали, что колокол работает с широким концом, направленным вниз. Это также причина, по которой никто не заметил колокол на схеме диска vril, несмотря на то, что он был помечен как “Колокол”. Итак, у вас есть это, секрет Теслы и правда об искусственных НЛО, которые могут бросить вызов гравитации!

4.5 Паровой реактивный двигатель.

Dampfstrahl Antrieb.

В последние годы войны в SS E-IV для аппаратов **Vril** и **Haunebu** разрабатывалась силовая установка **Dampfstrahl Antrieb** (паровой реактивный двигатель) на основе турбины Вальтера. Турбина Вальтера применялась в различных вариантах на подводных лодках кригсмарине V60, V80, тип XVII, тип XVIII и тип XXVI, а также в качестве двигателя торпед G7u, G7p и G7r.

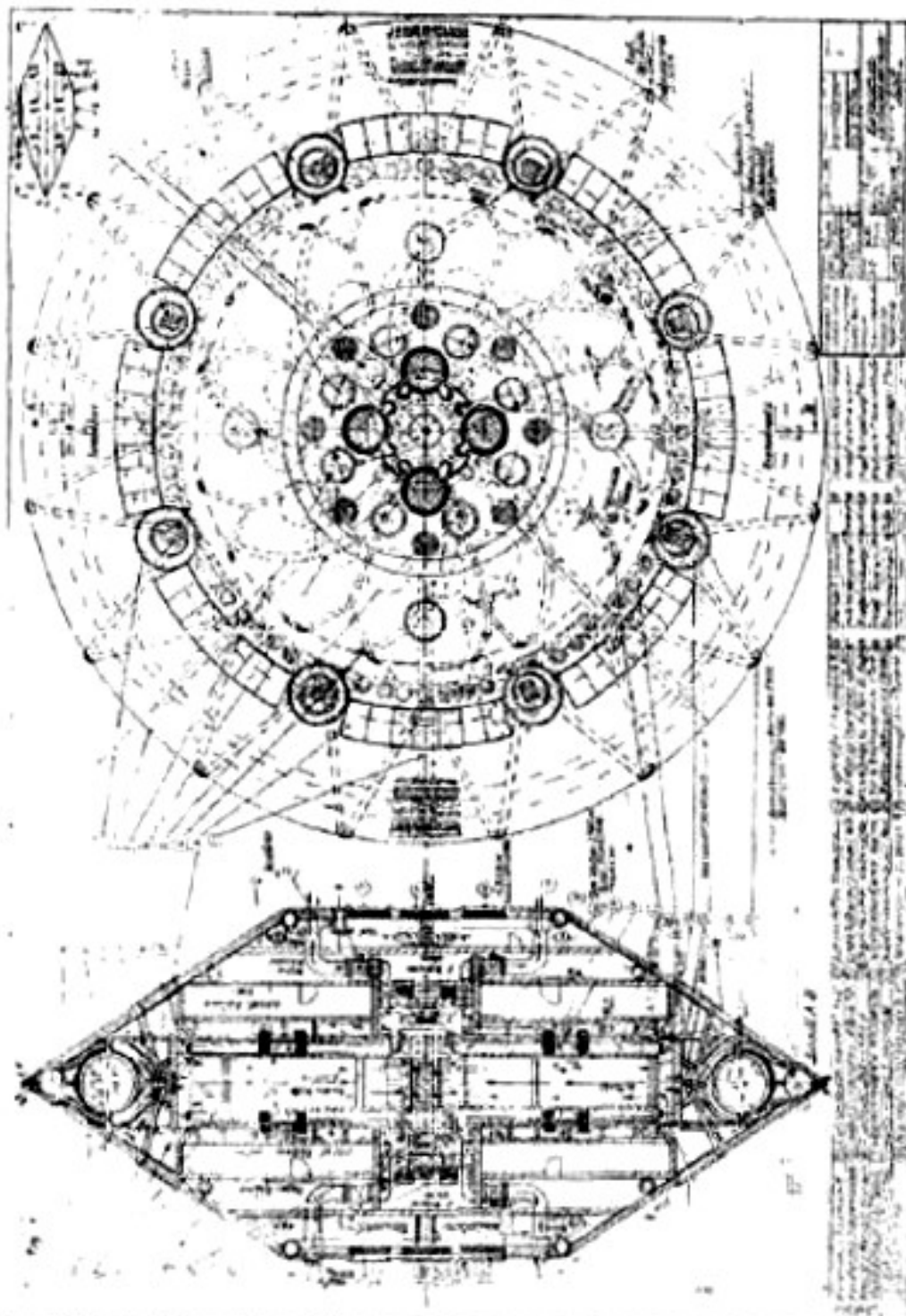
Она использовала тепловую энергию, полученную при **разложении высококонцентрированной перекиси водорода** в присутствии катализатора в газогенераторе. В результате получался газ с температурой 600-700 °С, состоящий из водяного пара и кислорода, который подавался в турбину. Турбина приводила во вращение электрогенератор, вырабатывавший ток для питания аппаратуры летательного аппарата. Газ, отработавший в турбине, поступал в камеру сгорания, где он сжигался вместе с подведенным топливом, например метанолом. Высокотемпературные продукты сгорания выбрасывались через реактивное сопло (цилиндрическое или кольцевое), создавая тягу.

В другом конструктивном варианте силовой установки камера сгорания устанавливалась перед турбиной, в ней сжигалась солярка. Фактически Dampfstrahl Antrieb представлял собой гибрид ЖРД и ТРД.

Самые большие трудности, однако, возникли с изготовлением и хранением пергидроля, который бурно реагировал с любой примесью. Для хранения пергидроля, который стоил дороже солярки примерно в восемь раз, после разнообразных испытаний был подобран нейтральный по отношению к нему материал -синтетический каучук. Dampfstrahl Antrieb предполагали применить на некоторых вариантах аппарата Feuerball, однако перебои в поставках пергидроля заставили отказаться от установки этого типа и заменить ее ТРД плоского типа.

Deutsche Flugscheibe mit kombiniertem Elektro-Turbo-Antrieb (Elektropumpeninjektor/Druckluftturbulenzgenerator)

Hier sehen Sie die Flugscheibe, die ausgedacht ist, die die deutsche Flugscheibe
zu (Düsenantrieb, Schubkraft) und die gleiche von der deutschen Flugscheibe
sind Flugscheiben-Konstruktionsskizzen in gut wie überaus
einfach zu verstehen.
Die hier gezeigten Flugscheibe ist, nachdem, keine Flugscheibe, die aber sehr schön
realistisch gezeichnet ist, die eine Flugscheibe, die sehr schön
die Flugscheibe, die sehr schön ist, die Flugscheibe, die sehr schön ist.



Quelle: Brisant, Ausgabe 5/78

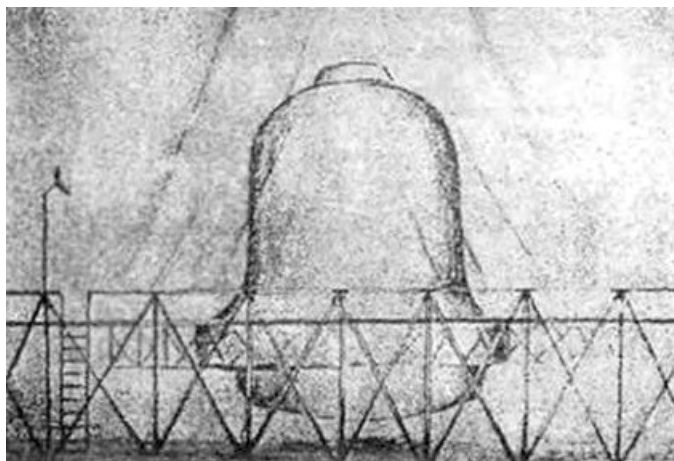
Электро-Турбо-Привод (Elektro-Turbo-Antrieb)

Глава 5. Проект «Колокол».

Проект Колокол.

1933-По-настоящему за это дело взялись в 1933 году, когда стартовал проект Die Glocke («Колокол») по созданию реактора, подходящего для использования в **дисколётах**.

Испытания начали проходить более успешно после того, когда в качестве источника для вращающихся полусфер начали использовать Херум-525. Использование скалярных полей придало эфирному макровихрю стабильность за счёт **вращения полусфер с тяжёлым изотопом ртути** (известен как Херум-525; после того, как его скопировали в СССР, получил наименование «красная ртуть»).



Die Glocke. «Колокол» — не летательный аппарат, а всего лишь экспериментальный генератор, хоть и способный к самолевитации и случайным прыжкам между измерениями

Главным результатом испытаний стало создание источника энергии для генераторов макровихрей, разработанных «Врил». Кроме того, нацисты получили доступ к использованию скалярных полей в виде оружия, а также начали работы над нейтронным оружием и водородными бомбами второго поколения, без использования ядерных зарядов (что объясняет отставание немцев в создании обычного ядерного оружия). Нейтронные и водородные бомбы были испытаны в 1942 году в Африке, а скалярное оружие активно применялось на Восточном фронте.

Но главным успехом проекта Die Glocke стала возможность строить не только испытательные, но и боевые дисколёты, и первоначально этим тоже занимались члены «Врил».

«Wunderwaffe» (Чудо-оружие) Третьего рейха проект «Die Glocke» (Колокол) -миф или реальность! <https://safita.pro/chudo-oruzhie-anenerbe-proekt-kolokol/>

Die Glocke -колокол нацистов

Работы над Die Glocke (в переводе с немецкого -«колокол») начались в 1940 г., управлял ими из «мозгового центра СС» на фабрике «Шкода» в Пльзене конструктор Ганс Каммлер. Имя Каммлера тесно связано с одной из нацистских организаций, занимавшихся разработкой разных видов «чудо-вооружения» -окультистическим институтом «Аненербе».

Особенный интерес представляет проект Аненербе «Колокол». Проект «Колокол» считается и в самом деле являлся сверхсекретным: «Этой работе был присвоен наивысший из существовавших в нацистской Германии уровней секретности, выше, чем для самой атомной бомбы -“Kriegsendscheideidend”, или -«определяющий исход войны».

После окончания Второй Мировой Войны многие нацисты предстали перед трибуналом по военным преступлениям за преступления против человечности и нарушения прав человека. Одним из ответчиков был **Якоб Шпорренберг**, бывший нацист СС Обергруппенфюрер, один из самых высоких чинов нацистских СС. Польский суд по военным преступлениям судил

Шпорренберга за убийство 60 немецких инженеров, ученых и техников. В своем судебном affidavitе Шпорренберг дал подробную информацию о проекте нацистского колокола, назвав его " Die Glocke". Описывая тайну вокруг колокола, Шпорренберг признался, что ученые и инженеры были убиты, чтобы предотвратить их от раскрытия каких-либо деталей технологии с теми, кто за пределами программы, внешнему миру.

Местонахождение.

Согласно данным Витковского, основные лаборатории, в которых осуществлялся проект «Колокол», находились в Нижней Силезии, в Ноймаркте (ныне польский город Срода Сласка) и Лойбусе (ныне польский город Любяз), в производственных помещениях предприятия «Шлезисхе Веркштеттен дер Фюрстенау». Корпоративную поддержку им оказывали АЕГ «Альгемайне Электрицитатс Гезельшафт» и электротехнический гигант «Сименс».

В Нижней Силезии находилось еще одно подземное сооружение - в замке Фюрстенштайн, а другое было замаскировано в угольной шахте в Вальденбурге, где «Колокол» мог быть впервые испытан. Чуть дальше, в шахте Венцеслас в Людвигсдорфе (ныне польский город Людковице), располагался еще один комплекс, являвшийся частью проекта. Здесь, в отдаленной и уединенной долине, эсэсовцы построили сеть туннелей, бункеров и очень странный объект - большую бетонную конструкцию, по всей очевидности, служившую для испытаний (о ней мы говорили выше, приводя фото). Эта конструкция стоит внутри бассейна, по окружности которого расположены отверстия для тяжелых электрических кабелей.

Исследовательский проект как таковой начал осуществляться в январе 1942 года под кодовым названием «Ворота» (созвучие с «Портал»(?), в чем и логичное в дальнейшем разделение проекта), которое действовало до августа 1943 года. Тогда он был переименован или скорее разделен на два субпроекта. Кодовое название «Ворота» было заменено на «Хронос» и «Фонарщик». Оба они относились к «Колоколу», но проект был разделен на физический и медико-биологический аспекты. Какое название к какому аспекту относится, установлено не было. Система, обеспечивающая «Колокол» энергией, вероятно, получила название «Милосердный».

1942-Исследовательский проект как таковой начал осуществляться в январе 1942 года под кодовым названием «Колокол», хотя первые эксперименты, судя по всему, проводились в мае и июне 1944 года на закрытом объекте СС неподалеку от **Люблина** под кодовым названием «Гигант».

1944-Сперва «чудо-оружие» тестировали в окрестностях **Бреслау** (ныне **Вроцлав**), но в декабре 1944 г. группу учёных перевезли в подземную лабораторию (общей площадью целых 10 км²!) внутри Вацлавской шахты.

1945-После того, как в Польшу вошли советские войска, лабораторию перевели в замок близ деревни Фуэрштенштайн (Кшац), недалеко от Вальденбурга, а затем в подземную шахту «**Венцеслаш**» рядом с Людвигсдорфом, расположенную на северных отрогах Судет близ границы с Чехией. Проект был задуман примерно двумя с половиной годами ранее, и это означает, что он потребовал именно столько времени для воплощения лежавшей в его основе теории в практику. Руины колокольной испытательной установки можно найти в бетонном сооружении на **Вацлавской** шахте, расположенной примерно в двух милях от комплекса Sokolec subterranean Project Riese works в Польше.



Примерное расположение подземных комплексов.

Испытания.

Аппарат Die Glocke «Колокол» описывается как некое устройство, как огромный колокол, изготовленное из тяжёлого и прочного металла. Размеры устройства были таковы: около 2,7 метра в ширину и около 4,5 метра в высоту. Объект в форме колокола, который светился при испытаниях. Колокол был изготовлен из твердого тяжелого металла и наполнен похожей на ртуть жидкостью фиолетового цвета. Жидкость хранилась в высоком тонком термосе высотой в один метр, упакованном в свинцовую оболочку толщиной в три сантиметра.

Те, кто утверждает, что знают о колоколе, говорят, что он был изготовлен из очень жесткого и тяжелого металла, наряду с легкими металлами, так называемыми "Leichtmetall". Эти свидетели говорят, что конструкторы колокола также использовали перекись бериллия и перекись тория.

Эксперименты проводились под толстым керамическим колпаком, при этом два цилиндра быстро вращались в противоположных направлениях. Похожее на ртуть вещество условно называли «Ксерум 525» (Xerum 525). Среди прочих используемых веществ были перекиси тория и бериллия, которые условно назывались «легким металлом».

Говорят, что летающая тарелка колокола питается жидким топливом, известным как "сыворотка 525 " или " Xerum 525" (Ксерум-525). Инсайдер свидетели описывают топливо как вишнево-красный, бархатного или коричневого цвета, с вязкой, густой и липкой текстурой. Некоторые, включая автора Генри Стивенса, утверждают, что эта жидкость была на самом деле красной ртутью. Эта сыворотка 525 была помещена в большие вращающиеся цилиндры, которые вращались на высоких скоростях. Закручиватель, совмещенный с сильно порученной электростатической трубкой, создал движение анти -силы тяжести, который привел космический корабль к значительным высотам и перемещениям в пространстве.

Помещение, в котором проводились эксперименты, располагалось в галерее глубоко под землей. Его площадь составляла около тридцати квадратных метров, стены были покрыты керамическими плитками с толстой резиновой подкладкой. Примерно после десяти испытаний помещение было разобрано, а его содержимое уничтожено. Сохранился только сам «Колокол». Резиновые подкладки заменяли через каждые два или три эксперимента, использованные сжигали в специальной печи.

Каждый эксперимент длился примерно одну минуту. В активном состоянии «Колокол» **излучал бледно-голубой свет**, персонал находился на расстоянии 150-200 метров. Электрическое оборудование в этом радиусе обычно выходило из строя или в нем происходило короткое замыкание. После окончания каждого эксперимента помещение в течение сорока пяти минут обрабатывалось какой-то жидкостью, скорее всего соевым раствором.

Во время испытаний в радиусе действия «Колокола» ученые помещали различные растения, животных и живые ткани. Во время первой серии испытаний, проводившейся с ноября по декабрь 1944 г., почти все опытные образцы были уничтожены. Внутри живых тканей образовывались кристаллические структуры, разрушая их изнутри; жидкости, в том числе кровь, сворачивались и разделялись на очищенные фракции. Воздействию «Колокола» подвергали мхи, папоротники, грибки и ткани животного происхождения, в том числе яичный белок, кровь, мясо и молоко, а также самих животных, от улиток до ящериц, лягушек, мышей и крыс.

В тканях растений происходил распад или исчезновение хлорофилла, и через четыре-пять часов растения становились белыми. Через восемь-четырнадцать часов наступало полное разложение, но в отличие от обычного разложения оно не сопровождалось запахом. К концу этого периода растения обычно превращались в субстанцию, похожую на мазь. Эти эффекты полностью совпадают с аномалиями, которые можно ожидать при воздействии волн «обращенных во времени».

1945-Во второй серии экспериментов, начатой в январе 1945 г., вред, наносимый животным, был снижен примерно до 12-15% благодаря различным модификациям оборудования. После второго этапа доработок степень повреждений удалось снизить до двух или трех процентов. Люди, участвовавшие в экспериментах, жаловались на недомогание, несмотря на защитную одежду.

Отмечались нарушения сна, потеря памяти и расстройства вестибулярного аппарата, мышечные спазмы, появление постоянного неприятного металлического привкуса во рту. Известно, что первая команда исследователей распалась из-за смерти пяти ученых из семи. Какова же была конечная цель проекта «Колокол»? В описаниях, сделанных учеными, работавшими с «Колоколом», не использовались термины ядерной физики, а во время самих экспериментов не употреблялись радиоактивные материалы.

Учеными употреблялись термины: «вихревая компрессия» и «разделение магнитных полей». Отдельные исследователи предполагают, что экспериментаторы пытались использовать поля скручивания, известные сейчас как торсионные поля для воздействия на четвертое измерение - время, то есть речь идет ни много, ни мало о создании... машины времени!

Назначение.

Витковский был абсолютно уверен, что Die Glocke был призван стать прорывом в области космических технологий, а **предназначен был для выработки топлива** для сотен тысяч летающих тарелок. Точнее, дисковидных летательных аппаратов с экипажем из одного-двух человек. Говорят, в конце апреля 1945 г. нацисты планировали с помощью этих устройств осуществить операцию «Копьё Сатаны» -нанести удары по Москве, Лондону и Нью-Йорку. Около 1000 готовых «НЛО» якобы впоследствии захватили американцы -на подземных заводах в Чехии и Австрии.

По словам Витковского, в описаниях, сделанных учеными, работавшими с «Колоколом», не использовались термины ядерной физики, а во время самих экспериментов не употреблялись радиоактивные материалы. Шпорренберг запомнил термины «вихревая компрессия» и

«разделение магнитных полей». Отдельные исследователи предполагают, что экспериментаторы пытались использовать поля скручивания, известные сейчас как торсионные поля (проект «Повелитель света») для воздействия на четвертое измерение - время (проект «Хронос»). То есть речь идет ни много ни мало о создании... машины времени? Впрочем, есть и предположения, больше похожие на правду.

В деятельности одного из участников проекта **профессора Герлаха** имеются эпизоды, которые дают основания отнести его к разряду ученых, занимавшихся вопросами гравитации. В 20-30-х годах XX века Герлах работал над проблемами поляризации спина, резонансом спина и свойствами магнитных полей, имеющими мало общего с ядерной физикой, однако касающимися некоторых неисследованных свойств гравитации. Герлаху совместно с Отто Штерном принадлежит экспериментальное доказательство существования спина электрона, датированное 1922 годом. А студент Герлаха О. Гильгенберг опубликовал статью под названием «О гравитации, вихревых потоках и волнах во вращающейся среде». Но после окончания войны и до самой смерти в 1979 году Герлах ни разу не возвращался к этой теме, словно ему запретили говорить о ней.

А теперь вспомним о загадочном веществе «ксерум-525». Единственное, что нам известно, - оно было похоже на ртуть. В индийском тексте «Самарангана Сутрадхара», авторство которого приписывается царю Бходже из Дхар (1000-1055 гг. н.э.), есть описания летательных аппаратов, в которых в **качестве горючего использовалась ртуть**. Вот одно из таких описаний: «Сильным и прочным должно быть его тело, сделанное из легкого материала, подобное большой летящей птице. Внутри следует поместить устройство с ртутью и с железным подогревающим устройством под ним. Посредством силы, которая таится в ртути и которая приводит в движение несущий вихрь, человек, находящийся внутри этой колесницы, может пролетать расстояния по небу самым удивительным образом. Четыре прочных сосуда для ртути должны быть помещены внутри. Когда они будут подогреты управляемым огнем из железных приспособлений, колесница разовьет силу грома благодаря ртути, и она сразу превратится в жемчужину в небе».

Специалисты предполагают, что поток ртути, разогнанный по кольцевому пути до больших скоростей, **возбуждает вокруг «летающей колесницы» гравимагнитное поле большой напряженности**, вследствие чего образуется необходимая для полета подъемная сила. Но почему именно ртуть? Все дело в том, что для получения максимальной подъемной силы в качестве рабочего тела необходимо выбрать вещество, обладающее наибольшей объемной плотностью. Этому условию отвечает именно ртуть -или же соединения на ее основе. **Как только скорость потока ртути превысит звуковую, напряженность гравимагнитного поля вокруг «летающей колесницы» достигнет такой величины, что проходящие сквозь кокон поля световые лучи начнут искривляться.** А «летающая колесница», до того парившая в воздухе, исчезнет, и на ее месте в строгом соответствии с индийским текстом возникнет серебристый блестящий шар или жемчужина. В этой связи стоит вспомнить свет, который начинал испускать немецкий «Колокол», когда находился в рабочем состоянии. Индолог и историк Вишнампет Дикшитар в книге «Война в Древней Индии» приводит многочисленные свидетельства об использовании «летающих колесниц», или виман, в древнеиндийских войнах и утверждает, что виманы были реально существовавшими летательными аппаратами.

Попытки построить летательный аппарат с двигательной установкой на основе ртути предпринимались еще в XVIII веке. Об этом свидетельствует история итальянского монаха Андреа Гримальди Воланде. В газете «Лейденский вестник» от 21 октября 1751 года так описывается построенный им летательный аппарат: «В машине, на которой Андреа Гримальди Воланде в течение одного часа может сделать семь миль, установлен часовой механизм; ее ширина 22 фута, она имеет форму птицы, тело которой состоит из соединенных между собой проволокой кусков пробки, обтянутых пергаментом и перьями. Крылья сделаны из китового уса и кишок. Внутри машины находятся тридцать своеобразных колесиков и цепочек, которые служат для спуска и подъема гирь. Кроме того, тут употреблены в дело шесть медных труб, частично заполненных ртутью. Равновесие сохраняется опытностью самого изобретателя. В бурю и в тихую погоду он может лететь одинаково быстро. Эта чудесная машина управляется

посредством хвоста длиной в семь футов, прикрепленного ремнями к ногам птицы. Как только машина взлетает, хвост направляет ее налево или направо, по желанию изобретателя. Часа через три птица опускается плавно на землю, после чего часовой механизм заводится, снова. Изобретатель летит постоянно на высоте деревьев. Андреа Гримальди Воланде один раз перелетел Ла-Манш из Кале в Дувр. Оттуда он в то же утро полетел в Лондон, где говорил с известными механиками о конструкции своей машины. Механики были очень удивлены и предложили построить до Рождества машину, которая могла бы летать со скоростью 30 миль в час». Прочитав о «кишках», «колесиках», «цепочках» и в особенности «трубах, заполненных ртутью», многие ученые отмахнулись от этой истории. Но помимо статьи имеются еще два документа, свидетельствующие о полетах «птицы Гримальди». В Италии хранится письмо из Лондона, подтверждающее полет, а во французском городе Лионе -заверенное тремя академиками научное исследование этой машины, в котором зафиксировано, что в 1751 году Гримальди совершил удачный перелет из Кале в Дувр. О дальнейшей судьбе изобретения итальянского монаха нам, к сожалению, ничего не известно.

Возвращаясь к проекту «Колокол», следует вспомнить, что в Третьем рейхе с большим вниманием относились к историческому наследию древних цивилизаций. Взять хотя бы известный немецкий институт «Аненербе» («Немецкое общество по изучению древней германской истории и наследия предков»). Об эффективности проводившихся там работ наглядно свидетельствует то, что в 1941 году институт был включен в личный штаб рейхсфюрера СС Генриха Гиммлера и курировал проекты по созданию оружия возмездия.

По мнению писателя из США Генри Стивенса, автора книги «Оружие Гитлера - всё ещё секретно!», колокол не был космическим аппаратом, он работал на красной ртути, и был предназначен для путешествий во времени.

Внешний вид колокола.





Так мог выглядеть «Колокол» («Die Glocke»).



Железобетонный каркас в районе шахты «Венцеслаш», Польша.

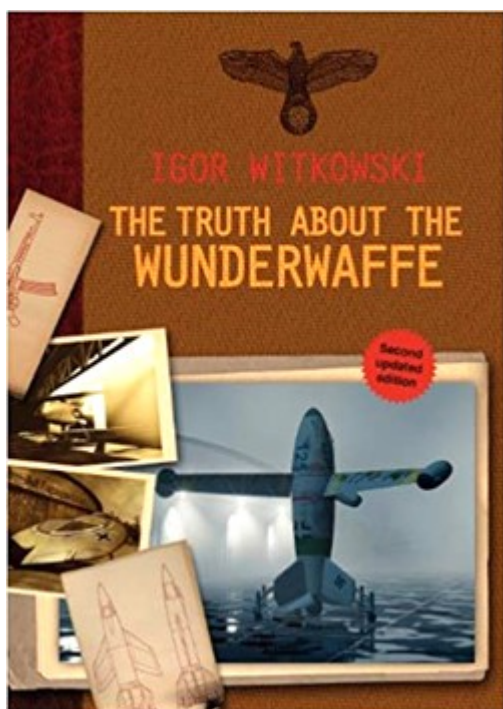


Часть здания в районе шахты «Венцеслаш», Польша.



Игорь Витковский -современный польский автор, редактор и военный журналист. В 2003 году он опубликовал свою книгу "Prawda O Wunderwaffe“, которая переводится как" правда о чудо-

оружии". Книга включает в себя подробное описание колокольного ремесла. Книга Витковского в конце концов была переиздана в Германии под названием " Die Wahrheit über die Wunderwaffe.



Обложка книги.

Проект «Колокол»: самое таинственное оружие нацистов.

<https://russian7.ru/post/proekt-kolokol-samoe-tainstvennoe/>

Впервые о существовании этого таинственного проекта общественность узнала из вышедшей в 2000 году книги польского журналиста **Игоря Витковского «Правда о чудо-оружии»**. («Prawda O Wunderwaffe») (The Truth about the Wunderwaffe). Витковский писал, что источником информации о проекте является стенограмма допроса обергруппенфюрера СС **Якоба Шпорренберга**, которую ему дал прочитать в августе 1997 года некий офицер польской разведки. Журналисту якобы разрешили сделать необходимые выписки из протоколов, но не позволили копировать документы. Впоследствии сведения, изложенные Витковским в книге, подтвердил и дополнил английский военный журналист и писатель Николас Джулиан Кук в книге «Охота за точкой zero», впервые опубликованной в 2001 году в Великобритании. Витковский утверждает, что эта история тесно связана с именем обергруппенфюрера и генерала СС Ганса Каммлера -одной из самых загадочных фигур Третьего рейха. Вместе с генеральным директором компании Skoda, почетным штандартенфюрером СС полковником Вильгельмом Фоссом тот якобы работал над неким засекреченным проектом. По официальной версии, Ганс Каммлер покончил с собой 9 мая 1945 года в лесу между Прагой и Пльзенем. Так или иначе, место его захоронения так и не было найдено. Есть предположение, что в конце войны обергруппенфюрер перешел на сторону американцев, которые переправили его в Аргентину в обмен на то, что он передал им свои секретные разработки. Как полагает Витковский, главным проектом Каммлера было космическое оружие. Оно называлось Die Glocke, что в переводе значит «Колокол».

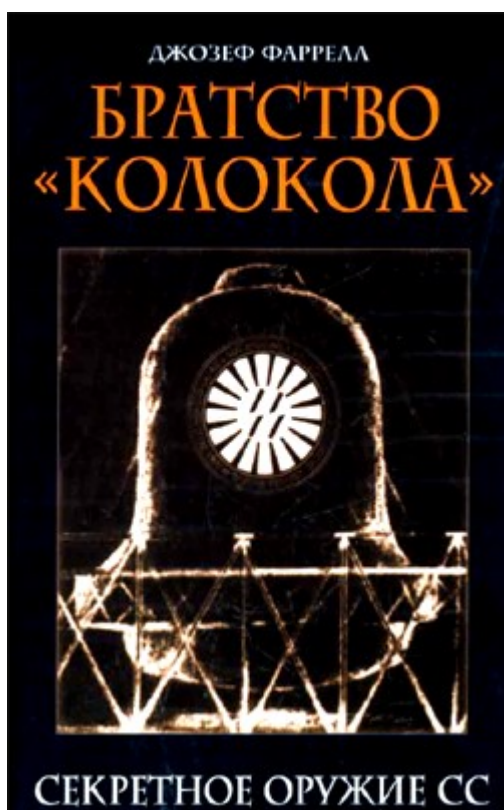
Работы над проектом начались в середине 1944 года на закрытом объекте СС неподалеку от Люблина под кодовым названием «Гигант». После того как в Польшу вошли советские войска, лабораторию перевели в замок близ деревни Фуэрштенштайн (Кшац), недалеко от Вальденбурга, а затем в подземную шахту «Венцеслаш» рядом с Людвигсдорфом, расположенную на северных отрогах Судет близ границы с Чехией. Выглядело устройство действительно как огромный металлический колокол, состоявший из двух свинцовых цилиндров, в рабочем состоянии вращавшихся под керамическим колпаком в противоположных направлениях и заполненных неизвестной жидкостью, под названием

«Ксерум-525». Вещество это походило на ртуть, но имело фиолетовый цвет. Во время экспериментов, которые длились не более минуты, гасло электричество во всей округе. В зоне действия объекта, светившегося слабым бледно-голубым цветом, размещали различные приборы, а также подопытных животных и растения. В радиусе до 200 метров все электронное оборудование выходило из строя, а почти все живое погибало, при этом все биологические жидкости распадались на фракции. Например, кровь сворачивалась, а растения обретали белый цвет, потому что в них исчезал хлорофилл. Все сотрудники, имевшие дело с установкой, пользовались специальной защитной одеждой и не подходили к «Колоколу» ближе чем на 150-200 метров. После каждого эксперимента все помещение тщательно промывали соляным раствором. Санобработкой занимались только узники концлагерей. Но все равно пять из семи участвовавших в проекте сотрудников, входивших в первую команду, через какое-то время скончались.

В конце апреля 1945 года, пишет Витковский, на объект прибыла специальная эвакуационная команда СС, которая вывезла прибор и часть документации в неизвестном направлении, а всех находившихся в здании 62 ученых спешно расстреляли и побросали трупы в подземные шахты. По мнению Витковского, принцип работы «Колокола» был связан с так называемыми торсионными полями и даже попытками проникнуть в иные измерения. Нацистам, возможно, не хватило всего пары месяцев до создания страшной технологии.

Позже появилась книга британского журналиста Ника Кука «Охота за точкой "Ноль"», которая исследовала схожие материи.

Вслед за Игорем Витковским и Ником Куком тему подхватили американские исследователи, сторонники альтернативного исторического подхода, среди которых наиболее видными фигурами были Джозеф Фаррелл (Joseph P. Farrell), Джим Маррс (Jim Marrs) и Генри Стивенс (Henry Stevens).



2010-Фаррелл Джозеф. Братство «Колокола». Секретное оружие СС. М. Эксмо. 2010. 544с. Секретное оружие нацистов, исследования в нетрадиционных областях физики, тайны космических программ, убийство Джона Кеннеди -может ли существовать связь между этими на первый взгляд далекими друг от друга загадочными явлениями и событиями? Известный исследователь истории альтернативной науки Джозеф Фаррелл, опираясь на документальные

свидетельства, наглядно подтверждает: да, может. Главная тема его книги -создание нацистскими учеными революционного даже по меркам нашего времени устройства, воплотившего в себе экзотические технологии, за обладание секретами которых после войны велась ожесточенная борьба между супердержавами. Предварительно разрабатывавшийся как двигатель нового поколения, более чем на полвека опередивший свое время, таинственный «Колокол» во время испытаний продемонстрировал свойства чудовищного оружия массового поражения. Если бы Вторая мировая война продлилась еще несколько недель, вполне возможно, ее результат был бы совсем другим.

В книге он объединил имеющиеся знания об этом секретном проекте. Дж. Фаррелл в своей книге приводит данные Витковского, касающиеся известных рабочих параметров, конструктивных параметров и результатов действия «Колокола». Он практически полностью придерживается мнения, общего с Витковским и Куком, что «Колокол» как минимум являлся прорывом в области «движущей силы поля», но при этом считает, что он представлял собой нечто гораздо большее, нежели только это. На его взгляд, прорыв в области «движущей силы поля» был мотивом осуществления проекта, но в процессе его осуществления и, возможно, даже в самом его начале, до того как «Колокол» был создан, немцы столкнулись с непредвиденными результатами, которые стали главным предметом исследования.

https://royallib.com/read/farrell_dgozef/bratstvo_kolokola_sekretnoe_orugie_ss.html#0

Ганс Каммлер и его сверх секретный проект "Die Glocke".

Учёные германии многие годы пытались изобрести сверх оружие, для Третьего Рейха. Разумеется, все эти научные эксперименты были строго засекречены. Много рассказов и историй, настоящих и вымышленных доходят и посея день до нас. Одна из таких фантастических работ шла над проектом "Die Glocke" в переводе "Колокол".



Работал над этим проектом любимчик фюрера обер группенфюрер генерал СС Ганс Каммлер. Странно, Каммлер второй человек в Третьем Рейхе, о котором история умалчивает. Этот военный учёный занимался разработкой реактивных двигателей и заведовал ракетной программой.



Что же такое "Die Glocke"?

На самом деле "Die Glocke"-это вертикальная металлическая конструкция с размерами около десяти футов в диаметре и пятнадцати футов высотой. Внутри её находились два свинцовых цилиндра, один в другом. Первый вращался по часовой стрелке, второй против. Движение этих цилиндров осуществлялось с помощью электрического тока высокого напряжения. Сами же цилиндры разгоняли жидкий металл, который заполнял весь колокол. Из показаний очевидцев, всего быстрее это была красная ртуть, или смесь в состав которой она входила. Запуск "Die Glocke" требовал огромных затрат электроэнергии. Поэтому работал он не более двух минут. Во время первого запуска погибло несколько инженеров от радиации и сильных электромагнитных импульсов. Все опыты проводились под землёй, в свинцово-бетонных бункерах, стены которых были покрыты толстым слоем резины. После каждого опыта эту резину заменяли на новую. При запуске системы сами учёные находились в скафандрах, на расстоянии двухсот метров от эпицентра. Проще говоря, "Die Glocke"-это ничто иное, как радиоактивная турбина. Г.Каммлер и его профессора изучали действие инерционных свойств радиоактивных элементов на окружающую среду. Главной задачей работы этой турбины являлось получение альтернативного топлива для новых летательных аппаратов(дисколётов). Над которыми немцы тоже давно успешно работали. С помощью этих летательных тарелок фюрер намеревался осуществить операцию "Копьё сатаны". Смысл её заключался, в одновременном уничтожении столиц главных стран земного шара. Есть и другая версия "Die Glocke", в том что это была будущая машина времени. В любом случае, точных доказательств не найдено. До сих пор все материалы этого проекта засекречены. В 1945 году при наступлении Красной Армии и союзников Г.Каммлер и его приближённая команда вместе с секретными разработками по "Die Glocke" бесследно исчезают, а весь персонал участвующий в проекте уничтожается. Вероятнее всего, всё это попадает к американцам. Но прямых доказательств нет. Единственным косвенным подтверждением является резкий мощный прорыв Соединённых Штатов в области ракетно-атомной, а затем и в компьютерной технологий. Странно, даже во время Нюрнбергского процесса имя такого могущественного человека, как К.Каммлер практически не упоминается. Искать его и сверх секретные документы никто не стал.

https://zen.yandex.ru/media/geroi/gans-kammler-i-ego-sverh-sekretnyi-proekt-die-glocke-5b9a090004327700ab9aa840?utm_source=serp

<https://badcube.livejournal.com/15691.html>

<https://safita.pro/chudo-oruzhie-anenerbe-proekt-kolokol/>

<http://virtoo.ru/almanach/nepoznanoe/proekt-kolokol.html>

https://densegodnya.ru/istorya/article_post/sekretnyye-razrabotki-tretyego-reykha-proyekt-kolokol

https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=DfxGAgCVgrs Видео.

Егоров Е.И. Векторный потенциал магнитного и электрического полей (ВП МЭП). М. 2019.

По сохранившимся сведениям и преданиям, в колоколообразную структуру, фигурирующую как «Колокол Аненербе» заливался водный раствор радиоактивных элементов. Этот раствор внутри колокола раскручивался до высоких скоростей специальными приводами. В результате формируемого излучения, любые предметы и конструкции, находящиеся вне колокола, разрушались по прошествии нескольких часов пребывания в поле некоего излучения, генерируемого колоколом. В соответствие с развиваемой моделью и обсуждаемыми принципами конструирования наблюдаемых и идентифицируемых в нашем 3D мире объектов, всё происходящее достаточно логично и закономерно. Течение (ламинарное, на грани срыва !) жидкости, в состав которой входят ионы с чрезвычайно большой разницей масс, от

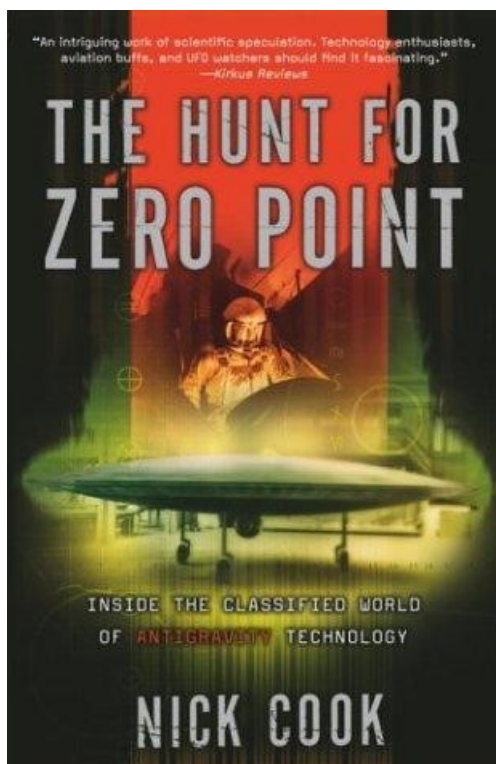
$\square + \equiv p + \text{до } (U \ 238)^+$ и их гидрокомплексов генерируют достаточно большое количество буюнов и БФТС широкого энергетического спектра. Этот поток разрушает попадающие на пути устойчивые образования практически любого типа, принадлежащие природным, естественным телам, которые оказались в потоке искусственно сгенерированных и энергетически насыщенных структур. Естественно, что подобно берегу реки, омываемому водой, тела, привнесённые в область существенно изменённого потока энергии, разрушаются. Биоструктуры – гибнут. Колоколообразная форма устройства создаёт условия для возникновения и поддержания широкого спектра резонансов. Внутри крутятся две встречные, дополняющие одна другую, колоколообразные или конические формы. Возможна регулировка зазора между этими вращающимися внутренними формами с целью получения требуемых резонансов, концентрируемых на наружной колоколообразной оболочке, которая способна генерировать и дополнительные гармоника [101].

101. Уолкер Дж. В колокольном звоне можно расслышать такие звуки, которые колокол не издаёт. // В мире науки. - 1984. - № 9. - с. 100 – 105.

На картинах конца 19-го века, художник Шарль А.А. Дельшау (Charles Dellschau) изобразил колокол. Это дополнительное свидетельство более раннего существования колокола. Изображения Дельшау антигравитационного колокола могут свидетельствовать о том, что немецкие инженеры знали о колоколе задолго до того, как он был фактически развернут во время Второй Мировой Войны.



Изображение летательного аппарата в виде колокола.



Die Glocke — «Колокол» (1945)

«Колокол» (нем. Die Glocke) — кульминационный проект оккультной и сверхсекретной империи обергруппенфюрера СС Ганса Киммлера, создававшей «чудо-оружие». Завесу секретности над глубоко законспирированным объектом приоткрывает книга Ника Кука «Охота за точкой "Ноль"» — единственный англоязычный источник подобного рода. Ниже перечислены наиболее важные сведения о «Колоколе», полученные Куком из немецких и чешских источников:

- (1) Как утверждают очевидцы, «Die Glocke» был металлическим объектом, примерно девяти футов в диаметре и 12-15 футов высотой;
- (2) Он выглядел как «колокол», отсюда и немецкое название «die Glocke»;
- (3) Объект состоял из двух вращающихся по часовой стрелке цилиндров, в которых разгонялась до высоких скоростей багрянистая субстанция (жидкий металл, по всем признакам), именуемая немцами «Xerum 525»;
- (4) «Xerum 525» был несомненно радиоактивным багрянистым веществом, находившимся в цилиндрах со свинцовой обкладкой трехсантиметровой (12 дюймов) толщины;
- (5) Для работы «Колокола», очевидно, требовалось большое количество электроэнергии;
- (6) Установка работала не более двух минут и, без сомнения, излучала радиацию и/или другие электромагнитные либо иные излучения, поскольку:

Несколько ученых умерло после первого же запуска «Колокола»;

Эксперименты проводились на растениях и животных. Органические объекты, попавшие в поле действия «Die Glocke», в считанные минуты или часы превращались в черную вязкую субстанцию, минуя стадии естественного разложения;

Техники, находившиеся возле рабочего «Колокола», сообщали о металлическом привкусе во рту;

Стены помещения, где находился «Die Glocke», были облицованы керамическим кирпичом и покрывались резиновыми матами. После каждого теста резину снимали и сжигали. Пепел заливался водным раствором каких-то солей заключенными ближайших концлагерей;

(7) Все ученые и свидетели, имевшие дело с «Колоколом», были убиты эсэсовцами перед самым концом войны;

(8) Установка была вывезена из Силезии в неизвестное место. «Die Glocke», вместе с самим Каммлером, буквально исчезли и с территории Рейха и из истории. Наиболее вероятная версия: обергруппенфюрер со своим детищем покинул Европу на субмарине и отправился на антарктическую «Базу 211» в Новой Швабии. Возможно, Каммлер поначалу отправился в

Норвегию, где немецкие войска еще удерживали позиции и высокопоставленного эсэсовца ожидал самолет Ju-390.

(9) Загадочный «нацистский Стоунхендж» был возведен из железобетона нацистами возле объекта, где располагалась и испытывалась установка. Возможно, эта конструкция использовалась в качестве испытательного стенда для тестирования сверхмощных силовых установок.



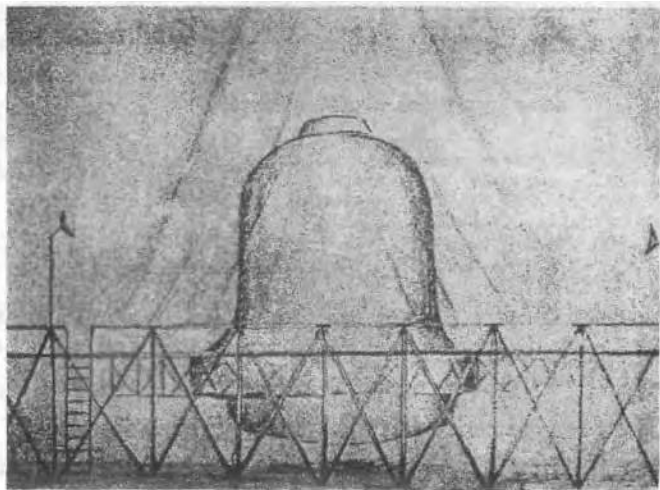
Конструкция возле угольной шахты поблизости от Ludwikowice K³odzkie (Ludwigsdorf)

Кук также отмечает, что в конце войны Каммлеру подчинялась тайная «эвакуационная команда СС», учрежденная лично рейхслайтером Мартином Борманом в обстановке строжайшей секретности. Эта группа располагалась всей транспортной авиацией, перевозящей длинномерные крупногабаритные грузы, включая Ju-290 и шестимоторные монстры Ju-390, базировавшиеся на аэродроме Prag-Kbely. Эти самолеты располагались в конце войны непосредственно возле секретного подземного завода, где испытывался «Die Glocke».

Рабочий процесс

Вращение цилиндров с (вероятно) радиоактивным жидкометаллическим веществом «Хегит 525» предполагает, что немцы исследовали инерционные и вихревые свойства радиоактивного материала, раскручиваемого на больших скоростях, а также изучали характеристики генерирующегося установкой поля.

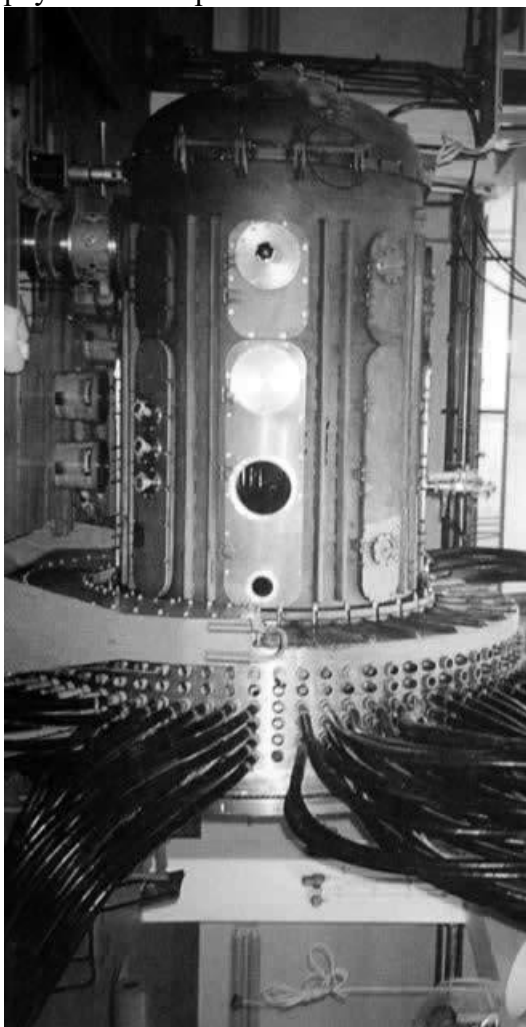
Похоже, что это вращение происходило под воздействием силы, образовывавшейся при прохождении через жидкость мощного электрического заряда. Но, в любом случае, проблем с высокоскоростным приводом, раскручивающим цилиндры до экстремальных скоростей, у наци наверняка не было. Достаточно вспомнить успехи немцев в конструировании ТРД и урановых центрифуг. Возможно, что «Колокол» был не более чем устройством из двух ультра-высокоскоростных электромеханических турбин — побочной ветвью германской программы по усовершенствованию центрифуг.



Предположительно изображение Die Glocke

Размещение устройства в помещении, дополнительно защищенном керамической облицовкой и резиновыми матами наводит на мысль о чрезвычайно мощных электромагнитных или электростатических полях и высокой температуре. Металлический привкус во рту, упоминаемый немногими оставшимися в живых свидетелями — лишнее тому подтверждение. Быстрое неестественное гниение органики в зоне действия «Die Glocke» также подтверждают генерацию устройством некоего поля, связываемого некоторыми со скалярными волнами.

Но что это за таинственный «Хегум 525»? Возможно — некий радиоактивный изотоп ртути или раствор еще более радиоактивной субстанции. Или оксид ртути с сильными нейтронно-излучательными свойствами. Не имеет ли Хегум чего-либо общего с пресловутой «красной ртутью»? Вопросов много — точных ответов нет.



«Die Glocke» ДОЛЖЕН БЫЛ выглядеть аналогично этой конструкции

Якоб Шпорренберг и Die Glocke

Ответственным за «северный маршрут» особого эвакуационного подразделения был очень высокопоставленный нацист – группенфюрер Якоб Шпорренберг, взятый в плен британцами и позже переданный Польше. На допросах Якоб рассказал кое-что и о таинственной высокотехнологичной машине «Die Glocke» — «Колоколе».

«После пленения Шпорренберг “поделился” информацией о «Колоколе» с советской разведкой и польскими следователями», — говорит исследователь вопроса Витковский.

У проекта было два кодовых наименования: «Laternenträger» и «Chronos», но речь всегда шла о «Die Glocke» — объекте в форме колокола, светившемся во время проведения экспериментов. Колокол, по сути, представлял собой две массивных металлических емкости в виде быстро вращающихся в противоположных направлениях цилиндров, наполненных напоминающей ртуть субстанцией лилово-багряного цвета... Испытания всегда проходили в хорошо защищенной лаборатории.

Невольными участниками экспериментов иногда служили растения и животные, подвергавшиеся воздействию «Колокола». Почти все они были умерщвлены. В организме животных образовывалась некая кристаллическая субстанция, разрушающая тела изнутри. Вся жидкость, включая кровь, поначалу густела, потом распадалась на фракции. Даже кратковременное нахождение возле объекта было опасно. У персонала наблюдались проблемы со сном, потеря памяти и нарушения координации движений, мускульные спазмы и постоянный неприятный привкус во рту. Многие ученые умерли.

Согласно Шпорренбергу, таинственный «Колокол» вывезло эвакуационное спецподразделение буквально под носом у противника. Группенфюрера не посвящали в тайнства проекта «Die Glocke», но, по его мнению, работа «Колокола» была связана с «вихревым сжатием» и «разделением магнитных полей». Другие источники упоминают «поляризацию спинов» и «спиновый резонанс».

Все это, — говорил Витковский Куку: физические принципы, которые сегодня ассоциируются с новой волной исследований в области гравитации и антигравитации, проводимых Евгением Подклетным и его единомышленниками.

Возможно ли это? Был ли «Die Glocke» антигравитационным устройством? Может ли быть, что Каммлер и другие пошли на сделку со Штатами? Если «Колокол» был действительно функционирующей антигравитационной машиной, то для победителей ВМВ он был ценным трофеем.

В действительности, «Колокол» мог быть и чем-либо более впечатляющим. «Маркус», видный ученый одного из известнейших британских университетов (Кук избегает упоминания его реального имени), ставший неофициальным консультантом писателя по техническим вопросам, имеет свою точку зрения.

Кук пишет: «Незадолго перед посадкой на самолет, летящий в Мюнхен, я просмотрел свежие сообщения на мобильном телефоне. Из четырех сообщений три пришло от Дэна Маркуса. Я решил с ним наконец-то встретиться. У Маркуса явно было что-то на уме, и в последнее время он меня чуть ли не преследовал.

Глядя одним глазом на выход на посадку, другим — на часы, я перезвонил ему. Раздраженный толкотней в зале ожидания, я готовился выдать Маркусу пару приятных слов.

«Я знаю, что они пытались сделать», — сказал Дэн.

Мой тон смягчился: «ОК, давай, я слушаю».

«Они пытались сгенерировать торсионное поле».

«Что такое торсионное поле?»

«Laternenträger значит “Повелитель света”. Но разгадка во втором кодовом названии — «Хронос». Знаешь, что это значит?»

«Да, Дэн, знаю. А что торсионное поле? Что оно делает?»

«Если ты создашь торсионное поле достаточной мощности, теоретически ты можешь искривлять все четыре пространственных измерения поблизости от генератора. Но, изменяя характеристики пространства, ты и при этом меняешь и время».

«Так что же они пытались сделать?»

И тут Маркус выдал: «Они пытались построить гребаную машину времени!»

Рис 5: Изображение «Колокола» неизвестного происхождения

~Систематизированная информация по книге «Охота за точкой “Ноль”» Ника Кука

Во время Второй мировой войны, вокруг одного из нацистских проектов была создана беспрецедентная завеса секретности. В книге Ника Кука «Охота за точкой “Ноль”» рассказывается все, что известно о загадочном оборудовании, испытывавшемся в секретном комплексе, располагавшемся в угольной шахте неподалеку от шахтерского городка Вальденбург (северная часть Судетских гор, Силезия, ныне территория Польши).

Проект носил кодовое наименование «Хронос» и касался объекта, известного как «Die Glocke» — «Колокол». Устройство было изготовлено из прочного тяжелого металла (обедненного урана?) и наполнено напоминающей ртуть субстанцией фиолетового цвета с багрянистым оттенком. Эта металлическая жидкость хранилась в оцинкованных термосах. «Колокол» установили глубоко под землей в Венцеславской шахте. Во время экспериментов «Die Glocke» накрывали керамическим куполом и включали энергетический привод, раскручивавший два цилиндра устройства в противоположных направлениях. Электричество для питания Laternenträger поступало от местной гидроэлектростанции. Похожая на жидкую ртуть субстанция называлась «X erum 525». Известно, что в экспериментах также использовались перекиси тория и бериллия, проходившие в документации под кодовым названием «Leichtmetall».

Испытательная камера имела форму квадрата со стороной 30 метров. Ее стены облицовывались керамической плиткой. Полы и стены покрывали черными резиновыми матами. После нескольких тестов меняли помещение и весь инвентарь, включая электрооборудование — оставался лишь «Колокол». По всей видимости, все это впоследствии сжигалось.

Эксперименты были непродолжительны. По прошествии минуты с начала опыта, «Колокол» мог окутываться странным голубым свечением. Техперсонал находился от «Die Glocke» на расстоянии 150-200 метров. От установки ученых и службу обычно защищали тонны скалистых пород. После каждого теста в испытательную камеру загоняли заключенных концлагеря, заливавших помещение каким-то соевым раствором в течение 45 минут.

Нацистские ученые помещали поблизости от «Колокола» животных, растения и насекомых. Загадочная кристаллическая субстанция проникала в тела животных, лишая их жизни. Растения полностью лишались хлорофилла, становясь за считанные часы мертвенно белыми. Оборудование тщательно очищалось, но своей смертоносности полностью не лишалось. Несмотря на защитную герметичную спецодежду, пятеро из семи плотно занимавшихся проектом ученых позднее умерли. У всех наблюдались проблемы со сном, неистребимый металлический привкус во рту, нервные спазмы, потеря памяти и нарушение координации движений.

В соответствии с теориями некоторых физиков, торсионное поле, которое предположительно создавал «Колокол», при достижении определенной интенсивности (точки «ноль»), способно «заворачивать вокруг генератора» пространство и время. Чем сильнее торсионное поле, тем сильнее его влияние на пространство. Чем сильнее влияние на пространство, тем сильнее воздействие на время. Не удалось ли нацистам совершить несколько путешествий в послевоенные времена?

Глава 6. Шаубергер. Repulsin.

6.1 Шаубергер Виктор.



Шаубергер Виктор.

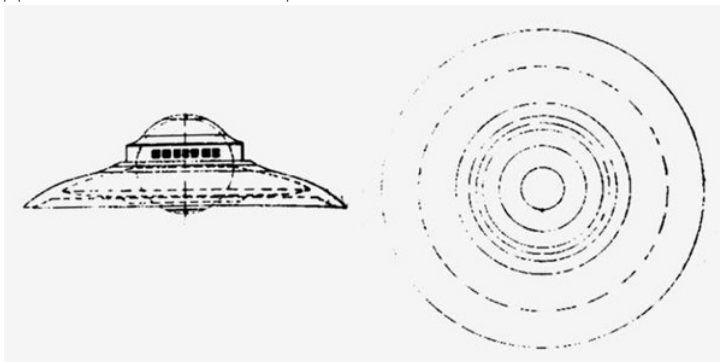
Двигатель Шаубергера Repulsin A и B.

http://german-ufo.com/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=39

Австрийский лесник и естествоиспытатель Виктор Шаубергер, изучавший различные природные явления, в 1934 году в частном порядке встретился с Адольфом Гитлером. Разговор свелся к обсуждению сельскохозяйственных вопросов, лесничества и гидротехники. Особенно Гитлер заинтересовался инновационными идеями Шаубергера об использовании воды в качестве рабочего тела двигателя. Отказ австрийца сотрудничать с Третьим Рейхом вызвал недовольство фюрера. Беседа имела неприятные для естествоиспытателя последствия. В 1938 Австрия была аннексирована Германией, в 1939 началась мировая война, а эсэсовцы начали разыскивать Шаубергера. Их интересовали его идеи и патенты на «воздушную турбину» и «способ перекачки жидкости и газов», полученные в Австрии в 1935 г., а также сконструированный для Siemens в 1937 г. теплохолодовой агрегат, вышедший из строя во время несанкционированного испытания.

1934-инженер **Виктор Шаубер** разработал генератор антигравитации за счёт использования **эффекта Коанда** для гравитационных полей, создаваемых за счёт вращения магнитных гироскопов в трёх плоскостях.

В 1940 году наработки Шаубергера объединили с результатами проекта «**Колокол**», что позволило создать новый тип антигравитационного двигателя, создающего макровихрь не внутри дисколёта (как в проектах «Врил»), а снаружи. Это решило проблему опасности вихря для живых существ, не находящихся близко к оси диска, и обеспечило дисколёт дополнительной защитой.



Один из испытательных дисколётов, созданных в рамках программы Haunebu

Работы по проектированию новых дисколётов взяла на себя **фирма Arado** в сотрудничестве с инженерами из специальных подразделений СС. Серия Haunebu должна была стать основным

типом боевых дисков Третьего рейха. Всего было разработано четыре типа дисколётов, из которых успели испытать два.

1940-Шаубергер занялся конструированием дисковидного вихревого двигателя **Repulsin(e)** с помощью компании **Kertl (Вена)**. Он запатентовал свое изобретение 4 Марта 1940 г в Австрии (патент № 146141).

Klasse 46 f.

Ausgegeben am 10. April 1936.



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.
PATENTSCHRIFT N^o. 145141.

VIKTOR SCHAUBERGER IN HADERSDORF-WEIDLINGAU (NIEDERÖSTERREICH).

Luftturbine.

Angemeldet am 7. März 1935. — Beginn der Patentdauer: 15. November 1935.

Es ist bekannt, durch bewegte Luft Laufräder zu betätigen. Auch ist es bekannt, durch Evakuieren einen Luftstrom zu erzeugen. Die vorliegende Erfindung benutzt aber mechanische und physikalische Kräfte.

In der Zeichnung ist der Erfindungsgegenstand in Schnitten dargestellt.

Ein schneckenartiges Gehäuse *a*, in dem ein Laufrad *b* eingebaut ist, steht durch eine Hohlwelle mit einem Doppeldrallrohr *i* in Verbindung, welches bei *c* an einen eiförmig gestalteten Hohlkörper *d* angeschlossen ist, der durch ein Drahtnetz *e* in einen inneren und äußeren Raum unterteilt ist. In der inneren Kammer von *d* sind Gasbrenner oder elektrische Flammbögen angeordnet, welche das zugeführte Gas bei zirka 2000° C verbrennen. Die innere Kammer steht durch ein heizbares Doppeldrallrohr *k* mit einem Exhauster in Verbindung, an dem eiförmig geformte, strömlinienförmige Düsen angebracht sind und der durch eine äußere, motorische Kraft betätigt wird.

Das im Schneckengehäuse eingebaute Laufrad *b* ist so konstruiert, daß Frischluft nur dann in die Hohlwelle eingesaugt werden kann, wenn die Schaufel *f* den an der Hohlwelle angebrachten Schlitz *g* passiert. Die im Querschnitte eiförmig gestalteten, auf der Hohlwelle sitzenden Schwungmassen befinden sich in einem nach außen luftdicht abgeschlossenen Gehäuse. Die im Hohlraum *h* befindliche Luft wird durch eine Verbindungsöffnung *i* abgesogen, so daß die im stark luftverdünnten Raum rotierenden Schwungmassen nur sehr wenig Widerstand erfahren.

Zur Erhaltung des Verbrennungsvorganges wird bei *j* brennbares Gas zugeführt.

Das eingangs erwähnte Doppeldrallrohr ist unter Nr. 138296 in Österreich patentiert. Dieses Rohr besteht aus einem äußeren Holzdaubenrohr, einem Asbesteinschubrohr und innerhalb des letzteren aus einem Metalleinschubrohr, das an der Peripherie drehspannartige Metallkörper ausgebogen hat, deren Achse gegen die Rohrachse unter einem Winkel von 30° bis 45° geneigt steht. Diese Metallkörper sind längs eines bzw. längs mehrerer Schraubengänge montiert. Die Randluftmassen werden also gezwungen, einen Weg zu beschreiben, der einer Schraube in der Schraube entspricht.

Das innere Metalleinschubrohr wird elektrisch geheizt. Außerdem führt die bei der Reibung an den Außenwänden auftretende Wärme zu einer Erwärmung der äußeren Luftmassen, wobei vor allem der in der Luft enthaltene Sauerstoff sich ausdehnt, sich an den Rohrwandungen ansammelt und auf dem weiteren Schraubengang längs der Rohrwandungen noch wärmer wird. Die übrigen in der Luft enthaltenen Gase nehmen den mittigen Weg und gehen mit den bei *j* eingeführten Brenngasen hoch.

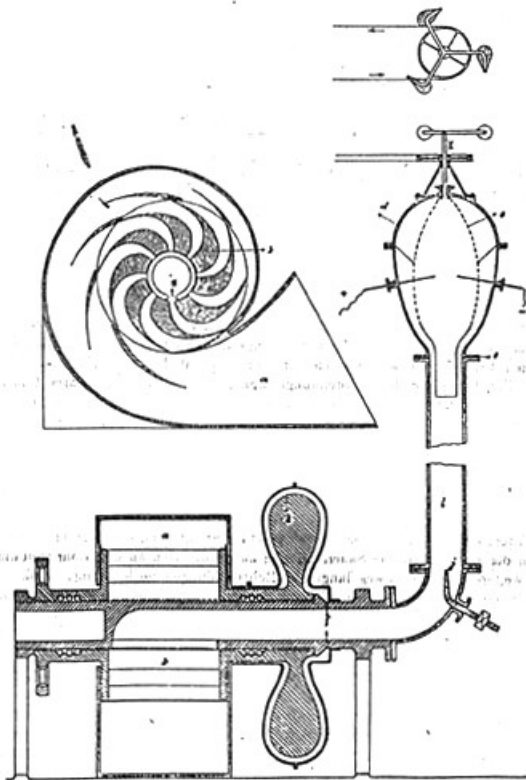
Da nun außen warmer und damit aggressiver Sauerstoff streicht, während im inneren Bereich des Rohres die kälteren übrigen Luftanteile strömen, muß es infolge der bestehenden Temperaturdifferenzen auch zu inneren, stofflichen Spannungen kommen, die bei zunehmendem Rohrweg größer werden, bis es schließlich zu Ausgleicherscheinungen kommt. Diese Ausgleicherscheinungen gehen als sehr viele Kleinexplosionen vor sich und unterstützen die Wirkung, welche durch die Verbrennung der hochgespannten Gasgruppen innerhalb des eiförmigen Sicherheitsnetzes vor sich geht.

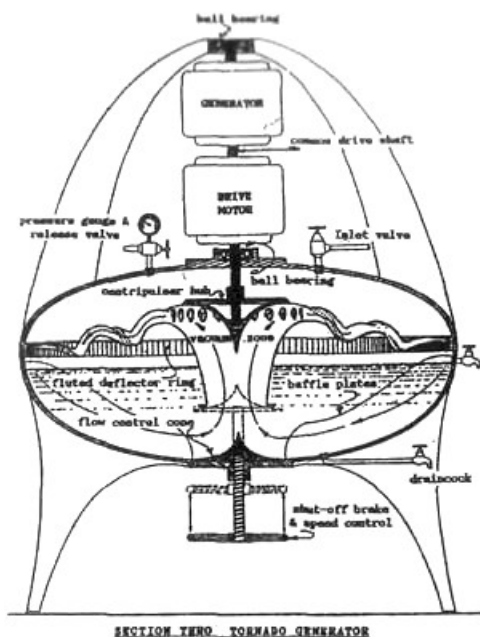
In dem eiförmigen Körper *d* ist ein Sieb (Sicherheitsnetz) angeordnet. Außerhalb desselben sammelt sich der auf eingangs erwähnte Weise abgeschiedene Sauerstoff ab, dringt durch das Sieb zur Mitte und unterhält dortselbst mit Hilfe des Flammboogens eine auf diese Weise fast vollständig vor sich gehende Verbrennung der mittig zugeführten Verbrennungsgase. Dadurch wird ein noch größeres Vakuum erzielt, als dies bisher nach bekannten Methoden erzielt wurde; gleichzeitig entsteht ein Minimum an Abgasen, die künstlich abgesogen werden.

Durch die Entstehung des Vakuums wird die Luft mit großer Kraft nachgesaugt, wodurch auf bekannte Weise ein Laufrad in Umdrehung versetzt wird.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Luftturbine, dadurch gekennzeichnet, daß Luftmassen in einem Doppeldrallrohr so stark bewegt werden, daß infolge Reibungswärme und äußerlich zugeführter Wärme zwischen den Randluftmassen und den in der Hohlachse strömenden Luftmassen Temperaturdifferenzen entstehen, welche zu kalten Ausgleichsvorgängen der im Doppeldrallrohr strömenden Luft führen, deren Endwirkung ein fast vollkommenes Vakuum ist.
2. Luftturbine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die reine Verbrennung in einer durch ein Sicherheitsnetz, das nach unten zu rohrartig verlängert ist, abgegrenzten Kammer stattfindet.
3. Luftturbine nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß das damit verbundene Schwungrad in einem stark luftverdünnten Raum rotiert.
4. Luftturbine nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftzufuhr durch einen Schlitz in der Hohlwelle stoßartig erfolgt.
5. Luftturbine nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Abfuhr der Abgase durch ein geheiztes Rohr erfolgt, in welchem eine höhere Temperatur herrscht, als die Abgase haben.

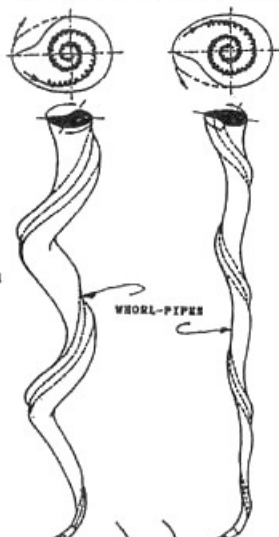




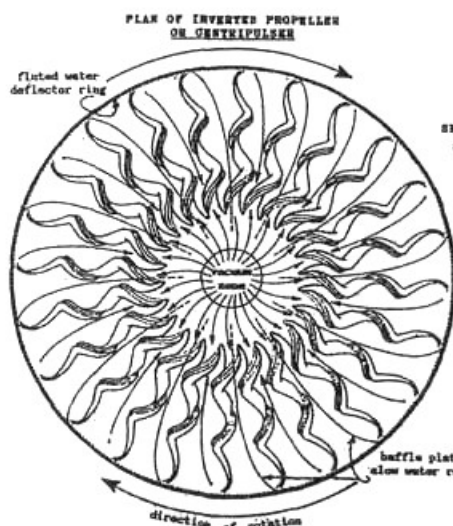
SECTION THREE TORNADO GENERATOR

TWO POSSIBLE WHORL-PIPE DESIGNS
SHOWING WATER & PROPELLER ROTATION IN OPPOSITE DIRECTIONS

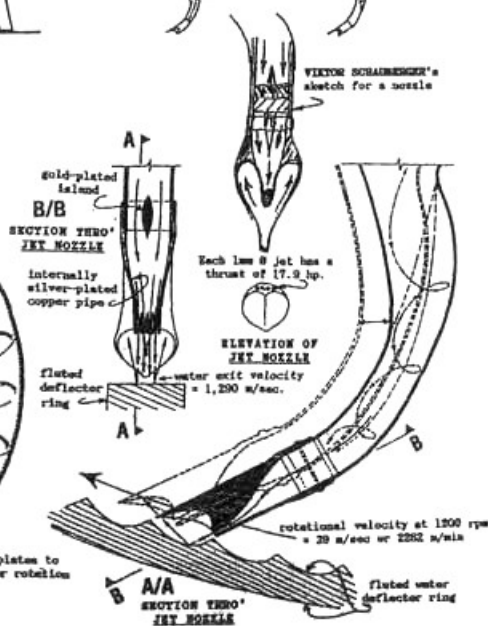
The egg-shaped whorl-pipe profiles shown in plan form are taken from the 1963 Brazilian and French Patent Nos. 43,431 & 1,078,578



WHORL-PIPES

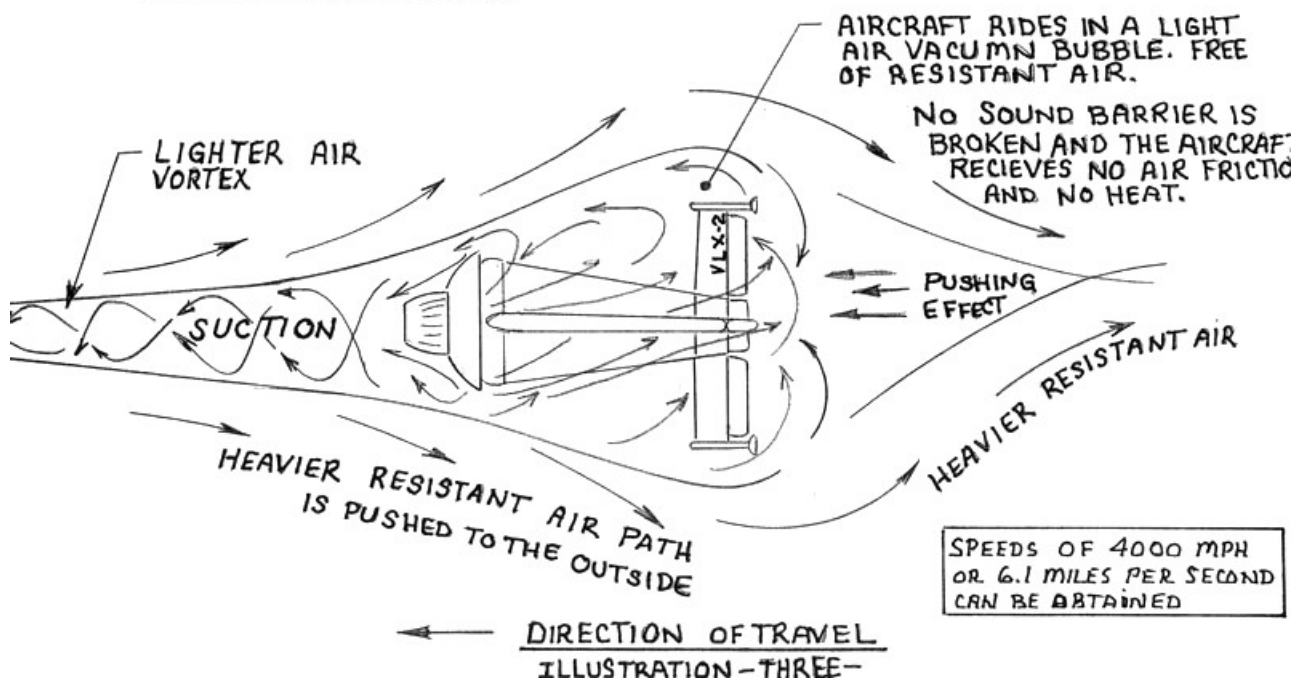


PLAN OF INVERTED PROPELLER ON CENTRIFUGAL PUMP



Schauberger's Postwar "Tornado" Generator

THE AIR VEHICLE PRODUCES A HORIZONTAL VORTEX AHEAD OF THE AIRCRAFT WHICH SUCKS THE VEHICLE INTO IT. THE SPINNING VORTEX CUTS THRU THE MORE RESISTANT AIR AHEAD OF THE AIRCRAFT AND SEPARATES THE HEAVIER AIR WITH THE LIGHTER AIR. WHEREBY CREATING A VACUUM AREA FOR WHICH IT SITS IN. A PUSHING EFFECT FROM THE REAR HELPS ACCELERATE THE AIRCRAFT.



В скором времени венская ассоциация инженеров выдала Шаубергера эсэсовцам, поместившим ученого в психиатрическую лечебницу городка Mauer-Ohling. Затем естествоиспытателя заставили работать над системами вихревого охлаждения для компании «Мессершмитт» и над применением воды в качестве рабочего тела двигателя для авиаконструкторского бюро «Хенкель», где им был разработан прототип Repulsin A.

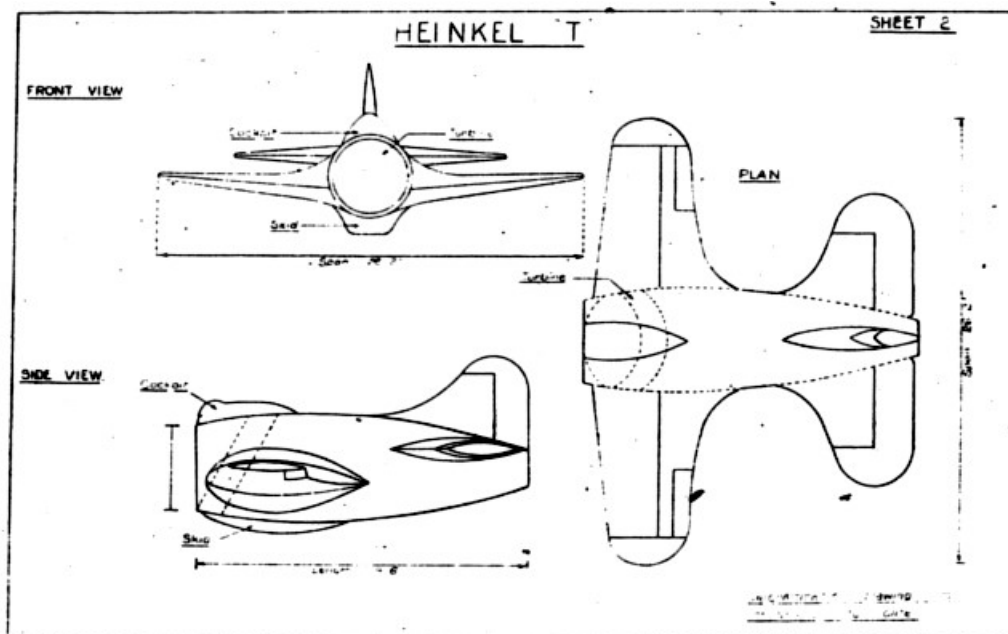


Рисунок 1: Первоначальный дизайн самолета Heinkel "T" (Тайфун), который предполагалось оснастить вихревым двигателем Repulsin Виктора Шаубергера

Обратите внимание на отсутствие на схеме деталей двигателя. Нет ни обычного мотора, ни центробежного/аксиального турбореактивного двигателя

По приказу самого Генриха Гиммлера, Шаубергер должен был работать на военные нужды Третьего Рейха в Маутхаузене. В помощь ему выделили 20-30 инженеров — заключенных концлагеря. Конструирование и совершенствование дисковидного двигателя Repulsin A продолжалось вплоть до изготовления экспериментальной модели пригодной для лабораторного тестирования. Испытания Репульсина прошли крайне неудачно. Опытный образец имел 2,4 метра в диаметре и маленький, но высокоскоростной электрический привод. При запуске двигатель поднялся вертикально вверх, при этом очень быстро нагреваясь, опалил потолок лаборатории и взорвался. Результат эсэсовцам, естественно, не понравился. Нацисты подозревали ученого в саботаже и даже грозили ему смертью.

Были созданы и другие прототипы вихревого двигателя, а в 1943 году появилась усовершенствованная модель Repulsin B. Этот двигатель предполагалось устанавливать на новейшие био-подлодки СС, названные Шаубергером «Форелью» (Trout) из-за дизайна субмарины, напоминающей большую рыбину с открытым ртом.

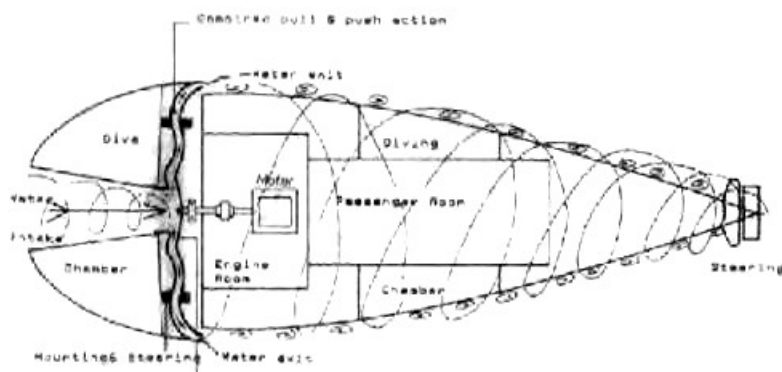


Рисунок 2: Схематичное изображение подводной лодки «Форель» с вихревым двигателем Шаубергера

Двигатели серии Repulsin работали следующим образом:

Когда запускался основной электрический двигатель, благодаря эффекту Коанда возникала аэродинамическая сила, вызванная разницей давлений на внешней и внутренней поверхностях корпуса. На высоких скоростях вихревая камера превращалась в своего рода электростатический генератор, так как частицы воздуха начинали действовать как «транспортёры» электрических зарядов. Repulsin A начинал светиться из-за сильной ионизации воздуха и генерировал мощный «эфирный поток», направленный вдоль вертикальной оси вращения самолета. Для подъема груза весом 1 килограмм с применением эффекта Коанда необходимо, чтобы давление в радиальном направлении составляло не менее 1,4 кг/кв. см.

В **Repulsin B** вихревая турбина была существенно доработана с целью усиления «имплозивного эффекта» (эффект «внутреннего взрыва» — имплозии), а соответственно — и подъемной силы. В модели «В» верхняя мембрана фиксировалась жестким креплением, а нижняя — вращалась с большим количеством оборотов. На внешнем крае крепились лезвия особой формы, напоминающие бумеранг. Всего было 120 лезвий. Значительное усиление «имплозивного» эффекта в вихревой камере объясняется более высоким давлением, создаваемым модернизированной вихревой турбиной двигателя Repulsin B (в модели «А» использовалась более слабая центробежная турбина). Двигатели Шаубергера генерировали ту же силу, что возникает в природе при формировании циклонов, смерчей и тайфунов.



Рисунок 3: внутренняя всасывающая крыльчатка модели Repulsin-B двигателя Шаубергера

Работы над Repulsin B продолжились в 1944 году в техническом колледже Rosenhügel (Вена). В этом же году Шаубергер поселился в Леонштайне (Австрия). Руководство СС, похоже, отказалось от идеи применения двигателей Шаубергера на подводных лодках и решило устанавливать их на засекреченный летательный аппарат Flugkreisel («Летающая юла»), разработанный Рудольфом Шривером еще в 1941 году. Первый прототип ЛА Шривера поднялся в воздух в 1943-ем. Полет протекал нестабильно, и руководитель проекта ввел в команду разработчиков доктора Ричарда Мите (Richard Miethe), предложившего несколько вариантов энергетических установок для «Летающей юлы». Большинство из них представляли собой реактивные и ракетные двигатели. Но вихревая турбина Шаубергера, развивавшая мощность до 10000 л.с. просто «гоняя воздух», выглядела явно предпочтительней. Поэтому в 1944 на конструирующиеся по заказу СС ЛА Шривера решили устанавливать Repulsin. Прототип был изготовлен в Бреслау и в том же году прошел полетные испытания. Дизайн аппарата был доработан Мите, но в качестве мотора на нем использовался вихревой двигатель.

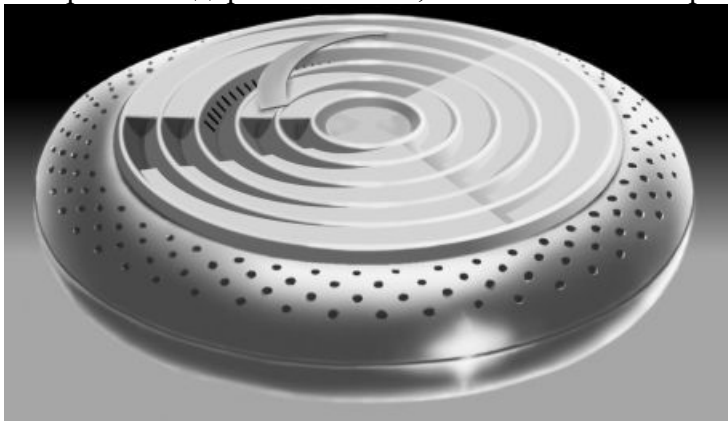
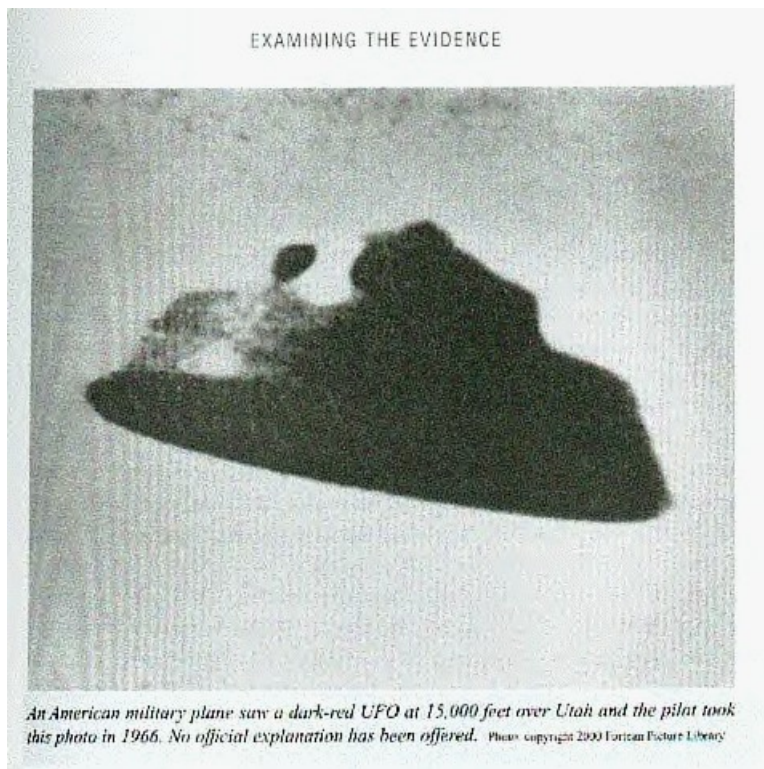


Рисунок 4: «Начинка» двигателя Repulsin B

В самом конце войны все дисковидные моторы были захвачены русскими и американцами в качестве трофеев. Шаубергер и команда разработчиков под руководством доктора Мите были приглашены канадским филиалом британской авиаконструкторской компании AVRO, работавшей на американский ВПК, для работы над проектом по созданию дисковидных летательных аппаратов. Шаубергер от этого предложения отказался, и остаток своей жизни решил посвятить использованию вихревых технологий в мирных целях (в генераторах, системах для очистки воды и воздуха).

В конце 1950-ых Шаубергер посетил США, где в очередной раз подвергся давлению со стороны представителей американского ВПК. Давление было довольно сильным, так как американцы знали, что несколько моторов Repulsin находятся в руках русских. В атмосфере истерии Холодной войны Пентагон всерьез опасался вторжения в воздушное пространство США советских летающих дисков с двигателями Шаубергера и ядерными бомбами на борту.



И в этот раз Шаубергер отказался, но вынужден был передать права на использование своих изобретений влиятельному американскому консорциуму. Обокраденный и разочарованный вернулся Шаубергер в Австрию, где и умер через пять месяцев без средств к существованию. Так трагически закончилась жизнь человека, которого при жизни называли «Магом водной стихии».

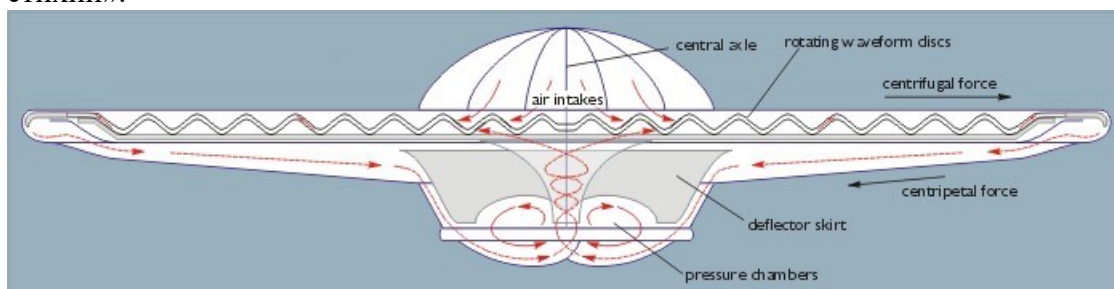


Рисунок 5: Вихревая технология в действии: «Летающая юла» с двигателем Шаубергера

1934-инженер Виктор Шаубер разработал генератор антигравитации за счёт использования эффекта Коанда для гравитационных полей, создаваемых за счёт вращения магнитных гироскопов в трёх плоскостях.



Repulsin, дисколет Шаубергера.

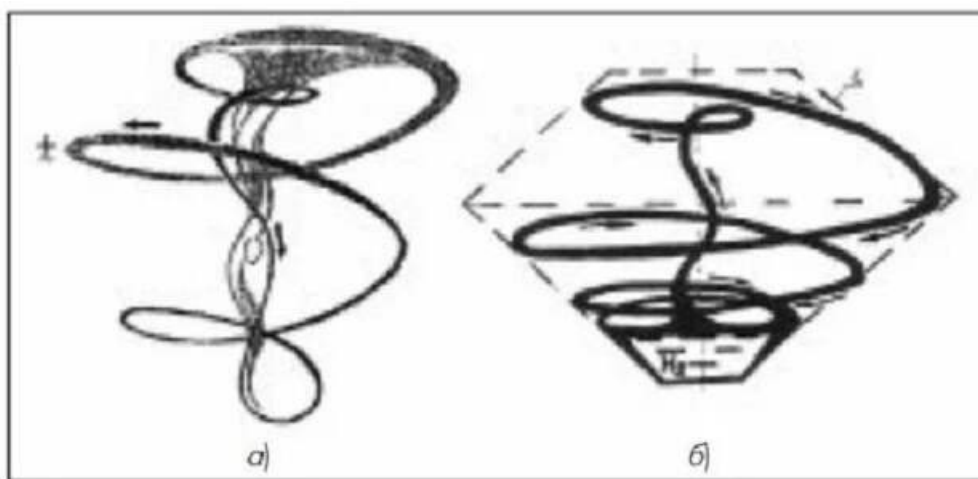


Рис.2. Схема движения потока ртути в жидком гироскопе В. Шаубергера (а) и гравитационном двигателе С.М. и О.С. Поляковых (б)
www.neveroyatno.info

В 1940 г. Шаубергер начал постройку в Вене с помощью компании Kertl дископодобного двигателя Repulsin-A и вскоре запатентовал его. Венское отделение Ассоциации инженеров тут же сообщило об этом изобретении СС, которое насильно поместило Шаубергера в психиатрическую больницу в Мауер-Олинге, чтобы склонить его к сотрудничеству. В итоге Шаубергер был вынужден согласиться работать с фирмой «Мессершмитт» над жидкостной вихревой системой охлаждения для самолетов, а на фирму «Хейнкель» была передана базовая конструкция двигателя Repulsin-A. Эту версию двигателя изучал Р. Шривер, работавший в то время у Э. Хейнкеля, но впоследствии для аппарата Flugkreisel, о котором говорилось выше, использовал обычные реактивные двигатели вместо двигателя Шаубергера.

Основная идея, использованная в двигателе Repulsin, заключалась в объединении компрессора и колеса турбины в единый узел. Модель двигателя имела в диаметре 1,5 м и весила более 130 кг. В корпусе двигателя находился ротор со спиралевидными лопастями, над корпусом был закреплен электрический стартер. Стартер приводил в движение ротор, который формировал мини-торнадо. При этом жидкость, отбрасываясь за счет центробежной силы к периферии, проходила сквозь «штопоры» ротора и начинала вращаться вдоль оси каждой из лопастей. Шаубергер считал, что при определенных условиях вихрь становился самоподдерживающимся, подобно природному смерчу. Для этого необходимо подводить к вихрю тепло, которое бы поглощалось им и поддерживало его вращение. Когда двигатель выходил на рабочий режим, стартер отключался, в двигатель по трубопроводам под определенным давлением подавалось топливо. Топливом мог быть спирт, который сжигался практически без видимого пламени, или перекись водорода, выделявшая тепло в результате реакции разложения в присутствии катализатора. Сформированные ротором мини-торнадо газа огибали внутреннюю поверхность верхней части двигателя, попадали во внутренний конус и выбрасывались через сопло.

Одна из первых моделей Repulsin была подготовлена к лабораторным испытаниям. Сразу же после запуска модель резко взлетела в воздух и ударилась в потолок лаборатории, разрушившись на части. Представители СС обвинили Шаубергера в преднамеренном саботаже, после чего он был заключен в концлагерь в Маутхаузене. Здесь он по заданию СС работал над созданием улучшенного варианта двигателя Repulsin-B для миниатюрной малозумной подводной лодки, так называемой биоподлодки, ему в помощь выделили группу инженеров из состава заключенных численностью около 30 человек. Подлодка, предназначавшаяся для диверсионных целей, должна была называться Forelle («Форель»), при ее движении в воде вокруг нее с помощью двигателя создавалось вихревое течение для снижения сопротивления.

В 1944 г. Шаубергера вернули в Вену, где он в инженерно-техническом колледже продолжил работы по Repulsin-B. С изменением ситуации, когда руководство СС отказалось от разработки

биоподложки, а переключилось на работы по секретному проекту Flugkreisel, Шаубергера придали сначала в помощь группе Шривера, а затем группе Мите.

В конце войны в лабораторию Шаубергера первыми ворвались представители американских спецслужб, несмотря на то что она находилась в советской зоне оккупации. После краткого допроса они отпустили специалистов, набранных из узников концлагеря, а самого Шаубергера вместе со всей документацией вывезли в американскую зону и заключили на шесть месяцев в фильтрационный лагерь с целью выяснения степени его информированности. Советские спецслужбы, прибыв позже американцев, обнаружили лишь разрозненные листы с подозрительными чертежами и цифрами.

1940-Среди задержанных Виктор Шаубергер стал лидером, вызывающим наибольший интерес, благодаря его крайне нетрадиционному продвижению вихревой технологии, которая была усовершенствована, пока он находился в заключении СС в Маутхаузене. Первоначально разработанные для необычной биоподложки СС, дискообразные двигатели **Strange Repulsin**, запущенные в 1940 году с помощью компании Kertl, должны были быть в конечном итоге адаптированы к самолетам. Хейнкель был первым, кто получил ранние результаты испытаний дискообразных двигателей Repulsin, но отказался реагировать на эту информацию.

Но затем СС решили резко отказаться от конструкции реактивного вентилятора Шривера в пользу одного из Dr. Конструкции Мите, которые полностью устранили большие дисковые лопасти несущего винта, приводимые в движение реактивными двигателями, для вихревого двигателя Шаубергера, но в большем масштабе.

1944-С Шаубергером, возвращенным в 1944 году войсками СС в Леонштайн, Австрия, прототип Miethe, построенный в Бреслау, поднялся в воздух в том же году над Балтикой. Сходство с Repulsin Model B было безошибочным, за исключением добавления кабины-пузыря сверху и труб для отвода воды в задней части самолета, а не в нижней части. Другая конструкция Мите, возможно, была создана во время войны - турбина Elektrische Luft Turbine (Электрическая воздушная турбина), запатентованная в послевоенной Германии Бруно Швентайтом, заслуга как Мите, так и Шривера. Это был уникальный беспилотный диск, который сжигал кислород и азот в перегретой камере, наполненной гелием, для создания огромной тяги. Возможно, только эта конструкция могла быть загадочным, часто цитируемым оружием V-7.

Проект «Омнибу» техническое обозначение “**FeU-7**”. В. Шаубергер и Х. Коллер
«Электрогруппа» В. Шаубергера преподнесла нацистам в проекте «Омнибу» способ создания аномального магнитного поля или способ получения сверхсильного магнитного поля (ССМП).

Архивные данные указывают на группу В. Шаубергера. Мы интересуемся судьбами удачливых людей, а тем более выдающихся удачливых ученых -Ф. Брауна и О. Опенгеймера, это теперь уже в США «их» ракеты и «их» атомная бомба. Но судьба В. Шаубергера может более значимая была тогда для «3-го Рейха», чем все остальные. Его научные и технические проекты и сейчас более чем актуальны, и вот я полагаю почему.

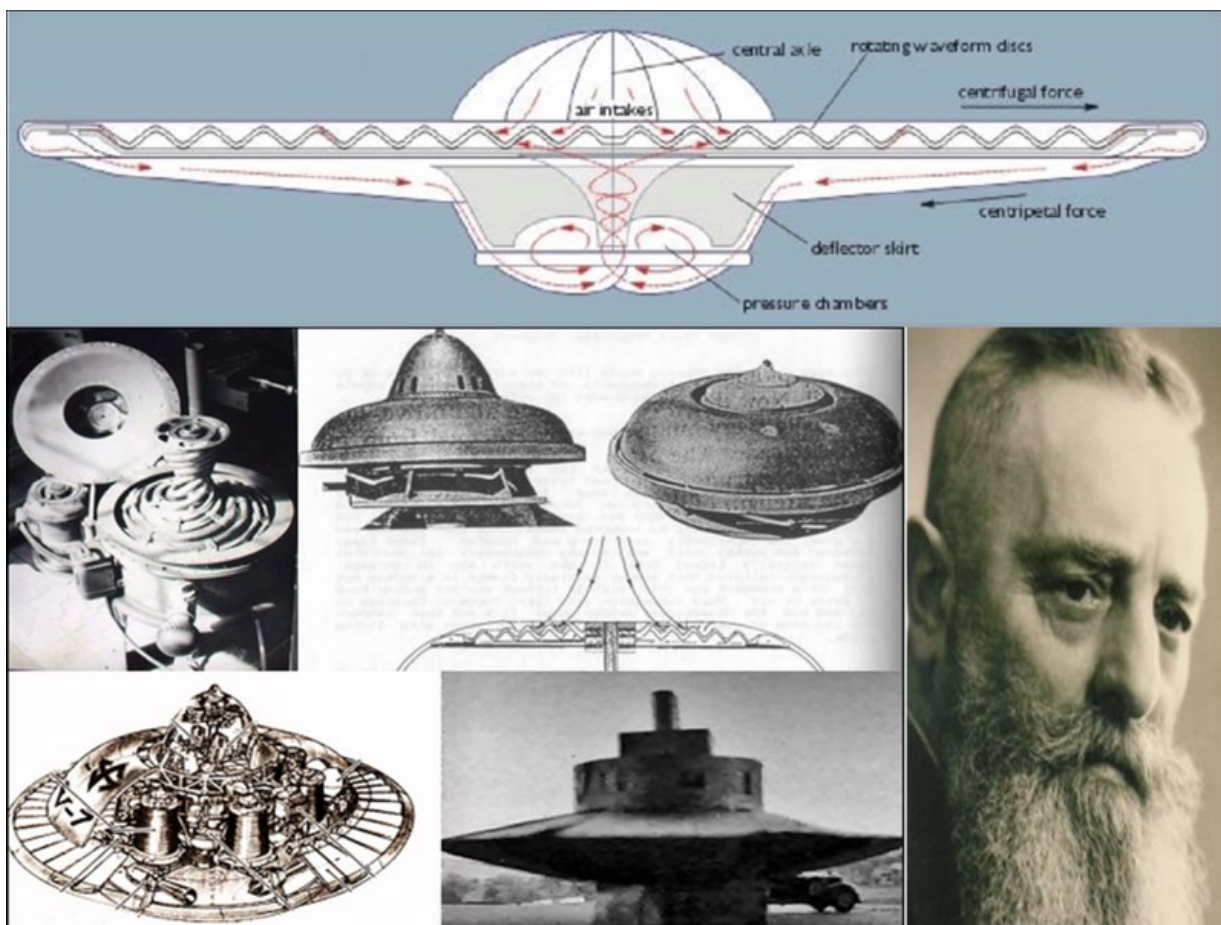
Виктор Шаубергер был ярким приверженцем общества «Ананербэ», у него даже были работы по астрономии, по математическому обоснованию существования невидимого противовеса Солнцу (он нашел, т.н. пояс Койпера) это сейчас про него кое-что известно. Тогда Шаубергер был почти фанатиком «Рейх-Маны» и приверженцем ее идей, главной ее заповеди о неврежденном взаимодействии с природой и верил, что тогда откроются все ее возможности. Постулат его научной деятельности -«мы передвигаемся не правильно, необходимо соблюдать подобие спиралеобразных процессов.», «энергия взрыва сатанинский способ получения энергии».

Виктор Шаубергер, он был прирожденным наблюдателем. Он как никто другой смог проникнуть в тайны природы и извлечь из них практическое применение. Однако больше всего его завораживала динамика жидких вихрей. Вот почему он был завербован СС в 1944 году для

работы над двигательной средой, основанной на этом явлении и зависящей от неограниченного источника энергии. Таким образом, ему приписывают изобретение имплозионного двигателя Repulsin (патент 145141), немезиды современных взрывных двигателей. По собственным словам Шаубергера, принцип, на котором будет основан его двигатель, будет следующим:

“Если вода или воздух вращаются в форме колебаний, известных как "коллоидные", возникает накопление энергии, которая с огромной мощностью может вызвать левитацию. Эта форма передвижения способна нести с собой собственные средства выработки энергии. Этот принцип логически приводит к его применению при проектировании идеального самолета или подводной лодки, почти не требующей движущей силы”.

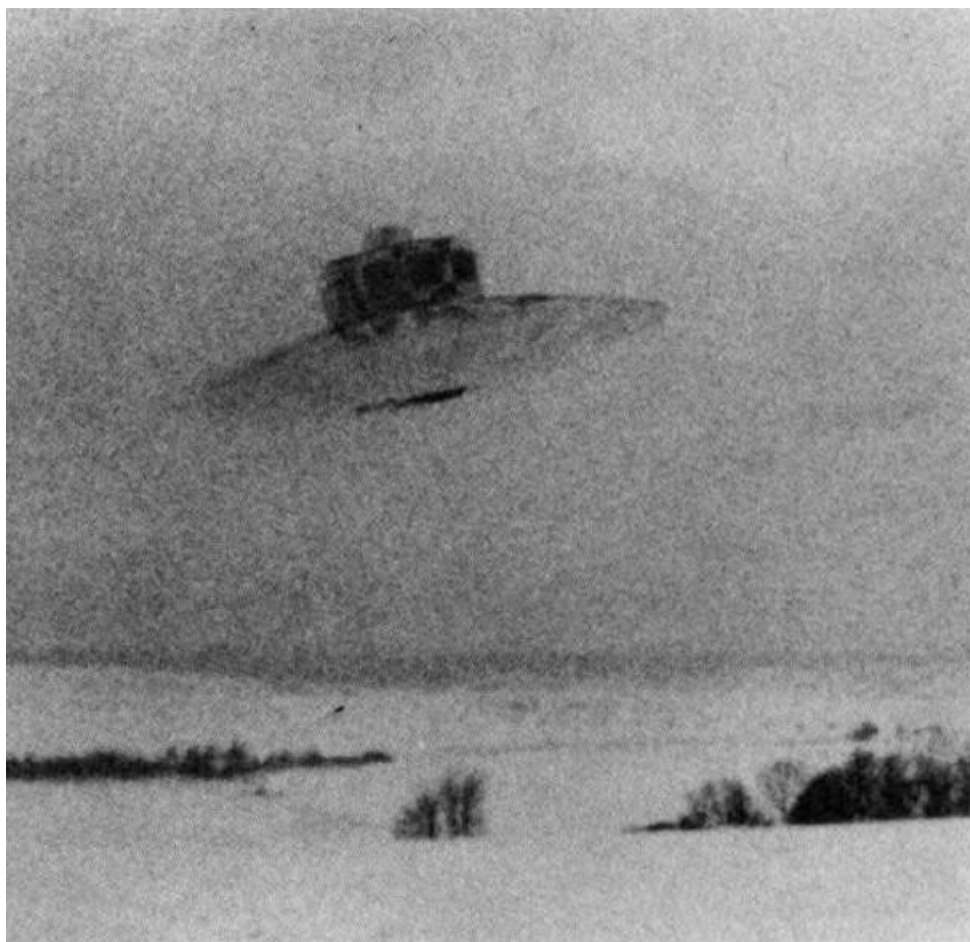
В основном он должен был копировать Природу, вихри или энергетические спирали, которые появляются на всех уровнях (в торнадо, форме галактик, в ДНК), потому что они были бы лучшим каналом для передачи энергии, но с небольшим изменением: необходимо изменить направление энергии. Вместо того, чтобы позволить энергии вихря распространяться центробежно, его нужно было заставить двигаться к оси, внутрь, чтобы спровоцировать явления, на которые ссылался Шаубергер. Для некоторых то, что австрийский эрудит действительно предложил, было первым прототипом антигравитационной технологии, которая стала бы средством передвижения для гипотетических немецких НЛО. Для других это были просто образы спящего разума. Как бы то ни было, изобретатель, возможно, был не так уж далек от своих амбиций, потому что после войны он был схвачен Соединенными Штатами, чтобы противостоять Советскому Союзу, который якобы украл прототипы и планы австрийца. Но сейчас мы говорим о летающих дисках. Что ж, вторичной целью Repulsin было кормить аэрокосмический корабль в форме диска. На самом деле, есть копии модели, которую он использовал в своих первых испытаниях, которые вышли не так, как ожидалось, и которые, к тому же, были прерваны поражением Германии. Говорят, что через несколько дней после окончания мировой войны Шаубергер и его команда добились успеха, и что во время процесса “НЛО” освещался различными цветами за счет ионизации окружающего воздуха. Это то, чего мы никогда не узнаем, потому что союзники разграбили все. Что также верно, так это то, что их машина для взрыва существует и что есть модель, которой владеют их потомки.



Виктор Шаубергер довел биомимикрию до самой фантастической крайности. Из вихрей жидкостей можно было извлечь мощную и неограниченную энергию. Шаубергер запатентовал своего рода двигатель для использования этой энергии и испытал его на летающем диске своего изобретения. Выше приведена гипотетическая схема того, как энергетический вихрь будет работать во Флюгкрейзеле Шривера. Внизу слева эскиз гипотетического V-7, к которому также был бы применен этот двигатель. Research Gate, Космический эрудит и цитаты AZ

Как будто у немцев развилась одержимость дискообразными дирижаблями. Или, возможно, они были вызваны? Это то, во что верят некоторые защитники нацистских НЛО. Через эзотерическое тайное общество, Общество Врил, нацистские герифальты связались с какой-то внеземной цивилизацией, которая по какой-то неизвестной причине сообщила им планы по созданию Хаунебу и остальных летающих дисков.

Именно этот тип эзотерических версий скрывает и еще больше дискредитирует запутанную историю нацистских летающих дисков. Эти транспортные средства могли быть транспортными средствами, используемыми фюрером для укрытия на предполагаемой секретной базе в Антарктиде, базе 211, предполагаемом ангаре подводных лодок и НЛО, или даже дальше: на скрытом лице нашего спутника, все с целью контратаки с использованием очень современного и неуничтожимого оружия. Нельзя отрицать, что несколько оккультных обществ сыграли важную роль в формировании нацистской мифологии и верований их лидеров, но идти дальше контрпродуктивно и бесполезно. В лучшем случае большинство этих проектов оставались только на чертежной доске или проявлялись в простых моделях для аэродинамических испытаний. Точно, многие из этих историй рождаются спустя долгое время после войны, когда возникают переосмысления и исторический ревизионизм. Поэтому нет смысла делать категоричные заявления на этот счет. Так же, как многие так называемые скептики по НЛО хотели бы заставить нас поверить, что эти объекты нелогичного поведения на самом деле являются нацистскими прототипами, спасенными от пыли и забвения, и что от Розуэлла до наших дней интеллект, стоящий за этим, в конечном счете, является остатками анахроничного и мертвого рейха.



Основная идея, использованная в двигателе Repulsin, заключалась в объединении компрессора и колеса турбины в единый узел. Модель двигателя имела в диаметре 1,5 м и весила более 130 кг. В корпусе двигателя находился ротор со спиралевидными лопастями, над корпусом был закреплен электрический стартер. Стартер приводил в движение ротор, который формировал мини-торнадо. При этом жидкость, отбрасываясь за счет центробежной силы к периферии, проходила сквозь «штопоры» ротора и начинала вращаться вдоль оси каждой из лопастей. Шаубергер считал, что при определенных условиях вихрь становился самоподдерживающимся, подобно природному смерчу. Для этого необходимо подводить к вихрю тепло, которое бы поглощалось им и поддерживало его вращение. Когда двигатель выходил на рабочий режим, стартер отключался, в двигатель по трубопроводам под определенным давлением подавалось топливо. Топливом мог быть спирт, который сжигался практически без видимого пламени, или перекись водорода, выделявшая тепло в результате реакции разложения в присутствии катализатора. Сформированные ротором мини-торнадо газа огибали внутреннюю поверхность верхней части двигателя, попадали во внутренний конус и выбрасывались через сопло.

Одна из первых моделей Repulsin была подготовлена к лабораторным испытаниям. Сразу же после запуска модель резко взлетела в воздух и ударилась в потолок лаборатории, разрушившись на части. Представители СС обвинили Шаубергера в преднамеренном саботаже, после чего он был заключен в концлагерь в Маутхаузене. Здесь он по заданию СС работал над созданием улучшенного варианта двигателя Repulsin-B для миниатюрной малозумной подводной лодки, так называемой биоподлодки, ему в помощь выделили группу инженеров из состава заключенных численностью около 30 человек. Подлодка, предназначавшаяся для диверсионных целей, должна была называться Forelle («Форель»), при ее движении в воде вокруг нее с помощью двигателя создавалось вихревое течение для снижения сопротивления.

В 1944 г. Шаубергера вернули в Вену, где он в инженерно-техническом колледже продолжил работы по Repulsin-B. С изменением ситуации, когда руководство СС отказалось от разработки биоподлодки, а переключилось на работы по секретному проекту Flugkreisel, Шаубергера придали сначала в помощь группе Шривера, а затем группе Мите.

В конце войны в лабораторию Шаубергера первыми ворвались представители американских спецслужб, несмотря на то что она находилась в советской зоне оккупации. После краткого допроса они отпустили специалистов, набранных из узников концлагеря, а самого Шаубергера вместе со всей документацией вывезли в американскую зону и заключили на шесть месяцев в фильтрационный лагерь с целью выяснения степени его информированности. Советские спецслужбы, прибыв позже американцев, обнаружили лишь разрозненные листы с подозрительными чертежами и цифрами.

После окончания войны с Японией Шаубергера отпустили на свободу, запретив ему заниматься в дальнейшем «летающими дисками». Канадская фирма «Авро» хотела подключить его к своим работам по дискам в составе команды, которую возглавлял доктор Мите, но Шаубергер отказался и вместо этого посвятил всю оставшуюся жизнь использованию вихревых технологий в мирных целях, работая над различными гражданскими проектами генераторов, водных и воздушных систем очистки. В 1957 г. В. Шаубергеру и его сыну Вальтеру предложили переехать в США и провести работу по воссозданию его двигателя. Они согласились, после чего началась их работа на секретной военной базе в штате Техас, причем им были запрещены контакты с внешним миром. Когда срок контракта подходил к концу, на предложение продлить контракт Виктор Шаубергер ответил категорическим отказом. Уезжая из США, отец и сын дали подписку о неразглашении, а все права на результаты работ американцы оставили за собой. Спустя пять месяцев после возвращения домой в Австрию 25 сентября 1958 г. Виктор Шаубергер умер. По словам Вальтера, перед смертью отец без конца твердил: «Они отняли у меня все. Я себе больше не принадлежу».

В те же годы в нюрнбергской лаборатории было сделано действительно важное открытие. Изучая вихревой поток жидкости, Шаубергер пришел к выводу о возможности создания принципиально новой модели двигателя. В 1941 году к нему в руки попал небольшой самолетный электродвигатель, и Шаубергер решил внести в его конструкцию ряд изменений, с тем чтобы тот работал с использованием найденной им новой энергии.

Основная идея двигателя Шаубергера состояла в создании вихря внутри камеры сгорания. Вихрь создает разряжение, засасывающее воздух через турбину, образуя цикл: теплота — мини-торнадо — механическая энергия — теплота.

Шаубергер решает объединить рабочее тело компрессора и колеса турбины в единый узел. Так появилась модель в 1,5 метра диаметром и весом более 130 килограммов. В корпусе двигателя находился ротор со спиралевидными лопастями. Над корпусом были закреплены мотор-стартер и генератор.

Двигатель Шаубергера потреблял только воду и воздух. Мотор-стартер приводил в движение ротор, который формировал мини-торнадо. При этом вода при отбрасывании за счет центробежной силы к периферии проходила сквозь «штопоры» ротора и начинала вращаться вдоль оси каждой из лопастей.

Шаубергер подчеркивал, что при определенных условиях вихрь становился самоподдерживающимся, как природный смерч, существующий за счет разницы давления между внешней средой и внутренним конусом. Для этого необходимо подавать к вихрю тепло, которое бы поглощалось им и поддерживало его вращение. Эту функцию выполнял теплообменник. Когда двигатель выходил на самодостаточный режим, мотор-стартер отключался, в двигатель по трубопроводам под определенным давлением подавалась вода. Итак, сформированные ротором мини-торнадо огибали внутреннюю поверхность верхней части двигателя, попадали во внутренний конус, затем продвигались ниже, стягивались к центру, и в конце концов вылетали через сопло.

Чтобы понять принцип действия этого аппарата, возьмите пустую пластиковую полуторалитровую бутылку с узким горлышком и наполните ее на три четверти теплой мыльной водой. Плотнo закройте бутылку крышкой и встряхните ее несколько раз. Вскоре у вас образуется подобие мини-торнадо — тот же эффект, что и у Шаубергера. А теперь представьте себе, что турбулентный конус поднимается вертикально и достигает крыльчатки, расположенной на конце водяного конуса. На крыльчатку поступает воздух от вентиляторов, расположенных по диаметру цилиндра, и сильная струя воздуха через смеситель выбрасывается вниз. Такой продолжительный искусственный воздушный циклон создает подъемную силу. Иначе говоря, этот аппарат действует как вакуумный пылесос наоборот. От маленькой турбины энергия поступает к двигателю, таким образом создается самоподдерживающаяся замкнутая система — альтернативный источник «свободной энергии».

Шаубергер писал:

«Разрушительное движение по своей природе имеет центробежный характер. Вектор создающей его силы направлен из центра к периферии по прямой линии... Центр постепенно теряет энергию, которая вся переходит на периферию явления. В природе этот процесс разрушения касается сложных систем, потерявших жизнеспособность. В процессе этого цикла из их фрагментов могут возникать новые оригинальные формы. Для центростремитель-

ного движения по гиперболической спирали характерно падение температуры, уменьшение объема и концентрация. Для центробежного движения, напротив, характерны увеличение температуры, выделение тепла, расширение и, в результате, взрыв. В природе одна форма движения постоянно сменяется другой».

Первое испытание аппарата оказалось успешным: он вылетел через крышу лаборатории и был найден на некотором расстоянии от здания. Но по неясным причинам усилия Шаубергера опять оказались тщетными и не оцененными по достоинству. В 1943 году в возрасте пятидесяти восьми лет ученый получил повестку на фронт. Сначала он был направлен в Северную Италию, где командовал парашютным батальоном, но вскоре персональным указом Гимmlера переведен в технический колледж в Вене — Розенхюгеле, который обслуживал аппарат СС.

Однажды в институт к Шаубергеру явился патруль и срочно отвез его в Маутхаузен, где его ожидал штандартенфюрер Цейрус. Тот поставил перед ученым трудную дилемму: отобрать себе специалистов из числа чешских заключенных и по возвращении домой с их помощью попытаться модифицировать свой летающий аппарат, сконструировав пилотируемую модель, либо навсегда остаться в концлагере. Каков был ответ Шаубергера, остается только гадать. Насколько это известно, вскоре он вместе с новыми ассистентами покинул Вену — Розенхюгель — колледж был разрушен во время бомбардировки.

Новая лаборатория находилась в Леонштайне, поблизости от его родного Линца. Здесь-то Шаубергеру и удалось завершить работу над аппаратом. Это была полномасштабная беспилотная модель «летающего диска» с новым типом двигателя, которая, скорее всего, управлялась по радио. В этой истории, однако, остается немало белых пятен. Автор более чем уверен, что в 1945 году диски были уже изобретены, не сомневается он и в профиле работ Шаубергера, но, возможно, эти два события не стоит связывать друг с другом. Во всяком случае, не в данный момент.

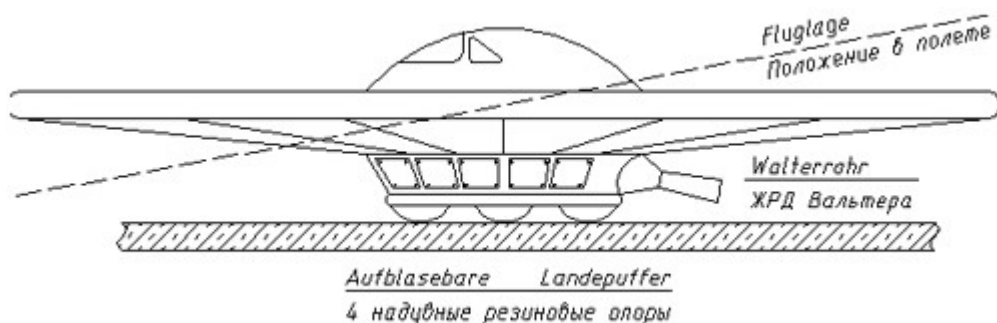
В 1945 году первыми в Леонштайн вошли американцы, опередив советские войска. Они-то и обнаружили лабораторию Шаубергера. После краткого допроса они отпустили специалистов, набранных из узников концлагеря, а Виктора Шаубергера задержали и заключили на шесть месяцев в фильтрационный лагерь. Американцам необходимо было выяснить степень его информированности. Кроме того, они не хотели, чтобы услугами изобретателя воспользовались другие страны или нацисты, сумевшие бежать от возмездия. Леонштайн находился в советской оккупационной зоне, но еще до прихода советских войск американские спецслужбы изъяли из квартиры Шаубергера все представляющие для них интерес материалы. Обнаружив разрозненные листы с подозрительными чертежами и цифрами, советские спецслужбы обшарили весь близлежащий квартал и, ничего не найдя, взорвали дом Шаубергера.

После окончания войны с Японией Шаубергер

6.2 Дисколет Шривера-Хабермоля. V-7. «Летающая юла».

Аэродинамическое подразделение Шумана:
Хабермоль Отто,
Шривер Рудольф.

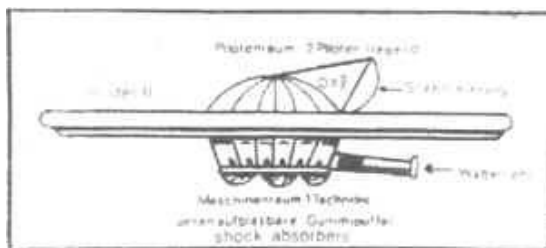
Хабермоль, как утверждал позднее его немецкий коллега конструктор Андреас Эпп, после войны попал в СССР. Шриверу удалось избежать советского плена, и после войны его видели в США. Беллуццо бесследно исчез, а следы конструктора Мите, с которым он работал над созданием диска, ведут в Канаду.



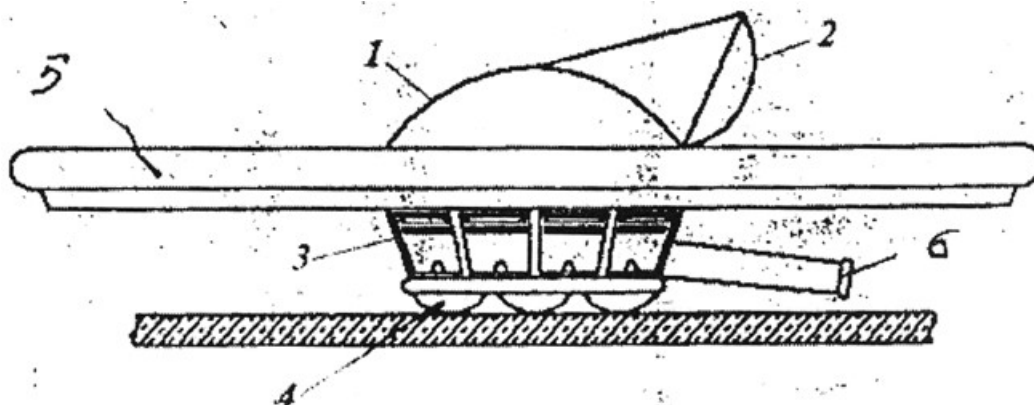
Дисколет **Шривера-Хабермоля** (1940).

Диск Шривера-Хабермоля (1940), Электродинамический летательный аппарат под обозначением ракетной темы и докладывает руководитель аэродинамической группы Хабермоль. Пунктиром показано положение в полете.

1940-**Модель №1** «Колесо с крылом» была создана немецкими инженерами Шривером и Габермолем еще в 1940 году, а испытана в феврале 1941 года близ Праги. Считается первым в мире летательным аппаратом вертикального взлета. По конструкции он несколько напоминал лежащее велосипедное колесо: вокруг кабины вращалось широкое кольцо, роль <спиц> которого играли регулируемые лопасти. Их можно было поставить в нужную позицию как для горизонтального, так и для вертикального полета (невольно вспоминается крыльчатый движитель). Поначалу пилот сидел как в обычном самолете, затем его положение изменили на почти лежащее. Машина принесла проектировщикам немало проблем, ибо малейший дисбаланс вызывал значительную вибрацию, особенно на больших скоростях, что и служило основной причиной аварий. Была предпринята попытка утяжелить внешний обод, но в конце концов <Колесо с крылом> исчерпало свои возможности.



Модель №2, названная <Вертикальным самолетом>, представляет собой усовершенствованный вариант предыдущей. Размер ее увеличили, чтобы разместить двух пилотов, лежащих в креслах. Были усилены двигатели, повышены запасы топлива. Для стабилизации использовался рулевой механизм, подобный самолетному. Скорость достигала порядка 1200 км/ч. Как только набиралась нужная высота, несущие лопасти изменяли свою позицию, и аппарат двигался подобно современным вертолетам.

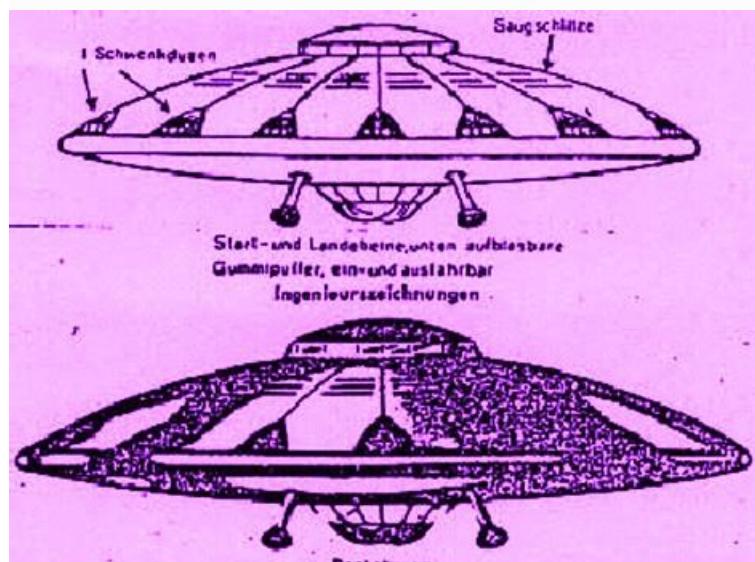


1-кабина пилотов, 2-стабилизатор с рулем управления, 3-отделение двигательной установки, 4-надувные резновые опоры, 5-многолопастный кольцевой винт, 6-жидкостный реактивный двигатель Вальтера.

Увы, этим двум моделям суждено было остаться на уровне опытных разработок. Множество технических и технологических препятствий не позволили довести их до кондиции, не говоря уже о серийном производстве. Вот тут-то, когда создалась критическая ситуация, и объявилось <Зондербюро-13>, которое привлекло к исследованиям опытейших летчиков-испытателей и лучших ученых <третьего рейха>. Благодаря именно его поддержке стало возможным создание диска, оставившего далеко позади не только все тогдашние, но и некоторые современные летательные аппараты.

1941-в июле ШРИВЕР и ХАБЕРМОЛЬ построили вертикально стартующий круглый самолет с реактивным приводом, в котором, однако, выявились серьезные недостатки. Тем не менее, был разработан еще один «электрогравитационный летающий волчок» с «тахинным двигателем», испытания которого прошли успешно. За ним последовал **RFZ 7 T.**, построенный **Шривером, Хабермолем и Беллуццо**, который также оказался полностью жизнеспособным. Летающие диски **V-7**, тем не менее, можно было бы описать скорее как своего рода игрушки по сравнению с дисками Врил и Хаунебу.

V-7



Дисколет V-7.

Проект V-7, под данным обозначением было построено несколько летающих дисков, но все они имели стандартные двигатели с дюзами.

Последние версии F-7 (RFZ-7) представляли собой комбинацию из традиционной и нетрадиционной техники (реактивный двигатель и левитатор).

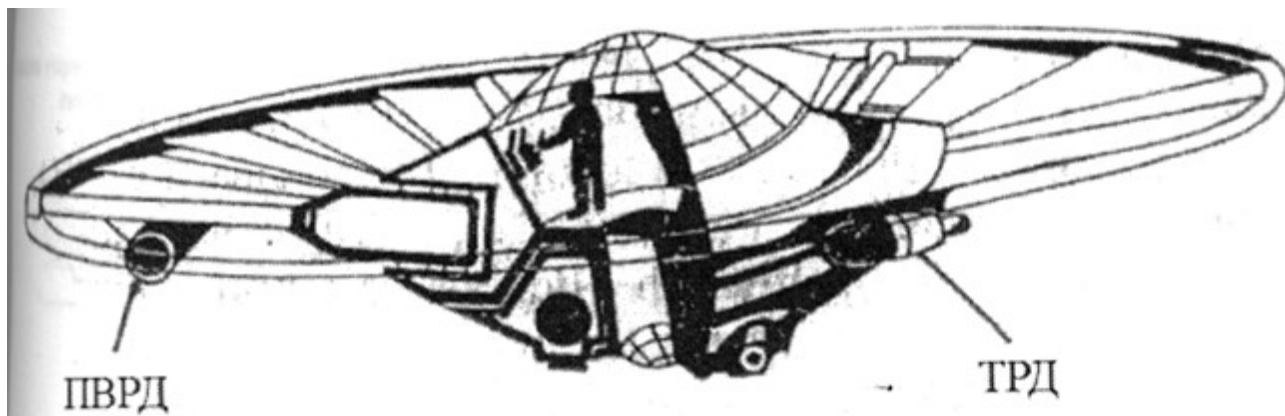
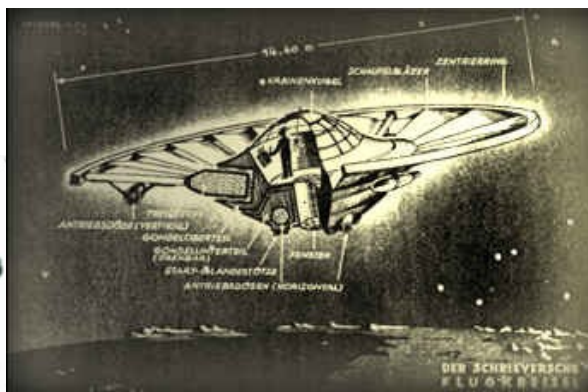
1943-в апреле в лабораториях Штецина, Дортмунда, Эссена и Пенемюнде группа немецких специалистов приступила к работе над **дискоидальным вертолетом V-7**.

1944-14 Февраля, сверхзвуковой вертолет, сконструированный в рамках проекта V-7 Шривером и Хабермолем, оснащенный 12 турбоагрегатами BMW 028. отправился в испытательный полет в Пенемюнде под управлением летчика-испытателя Йоахима Релике (Roehlike). Скорость вертикального взлета составляла 800 метров в минуту; удалось достичь, высоты в 24,200 метров, а скорость горизонтального полета оказалась равной 2,200 км/час. Этого можно было, конечно, достичь исключительно с помощью нетрадиционной энергии. И все же он не поступил на вооружение, поскольку в 1944 году Пенемюнде было бомбардировано и даже перенесение работ в Прагу делу не помогло. Как только летающие диски были готовы к введению на вооружение, американцы и русские захватили город.

1944-17 апреля Ш.Хабермоль докладывал Гитлеру о проведенных испытаниях «супервертолета» 23 км. высоты, 120 м/сек. скороподъемность! Но потеря летательного аппарата при снижении к земле, и так 7 раз подряд, казалось бы, полная неудача, но это еще как посмотреть.

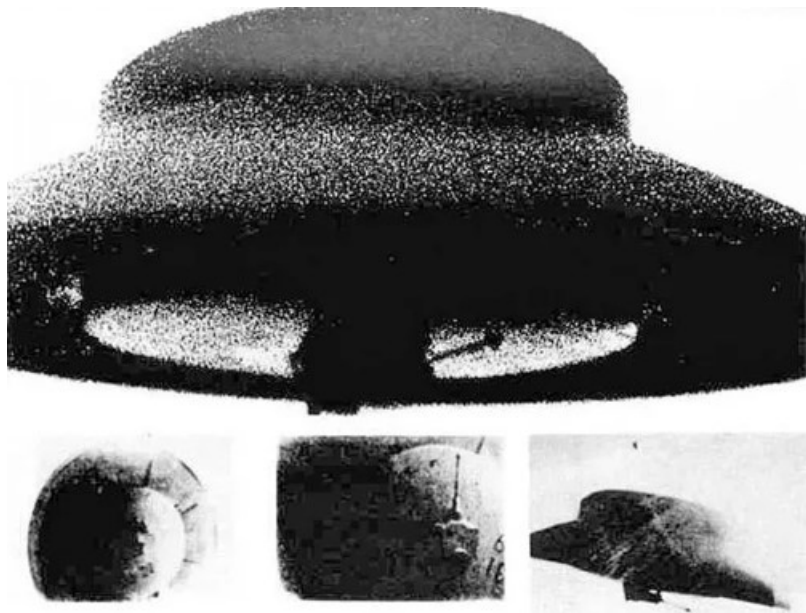
1944-17 мая, V-7 сделал первый полет. Из рапорта конструктора, адресованного Гитлеру, видны некоторые удивительные и для сегодняшнего дня характеристики этого аппарата, имевшего точную форму олимпийского диска с радиусом 21 метр.

FLUGKREISEL SCHRIEVER



1945-Один из "дисков" немецкого ученого Отто Хабермоля (выполненный в соавторстве с Рудольфом Шривером"). Якобы создан в 1945 году на заводе "Ческа-Морава". Скорость 200км/ч.

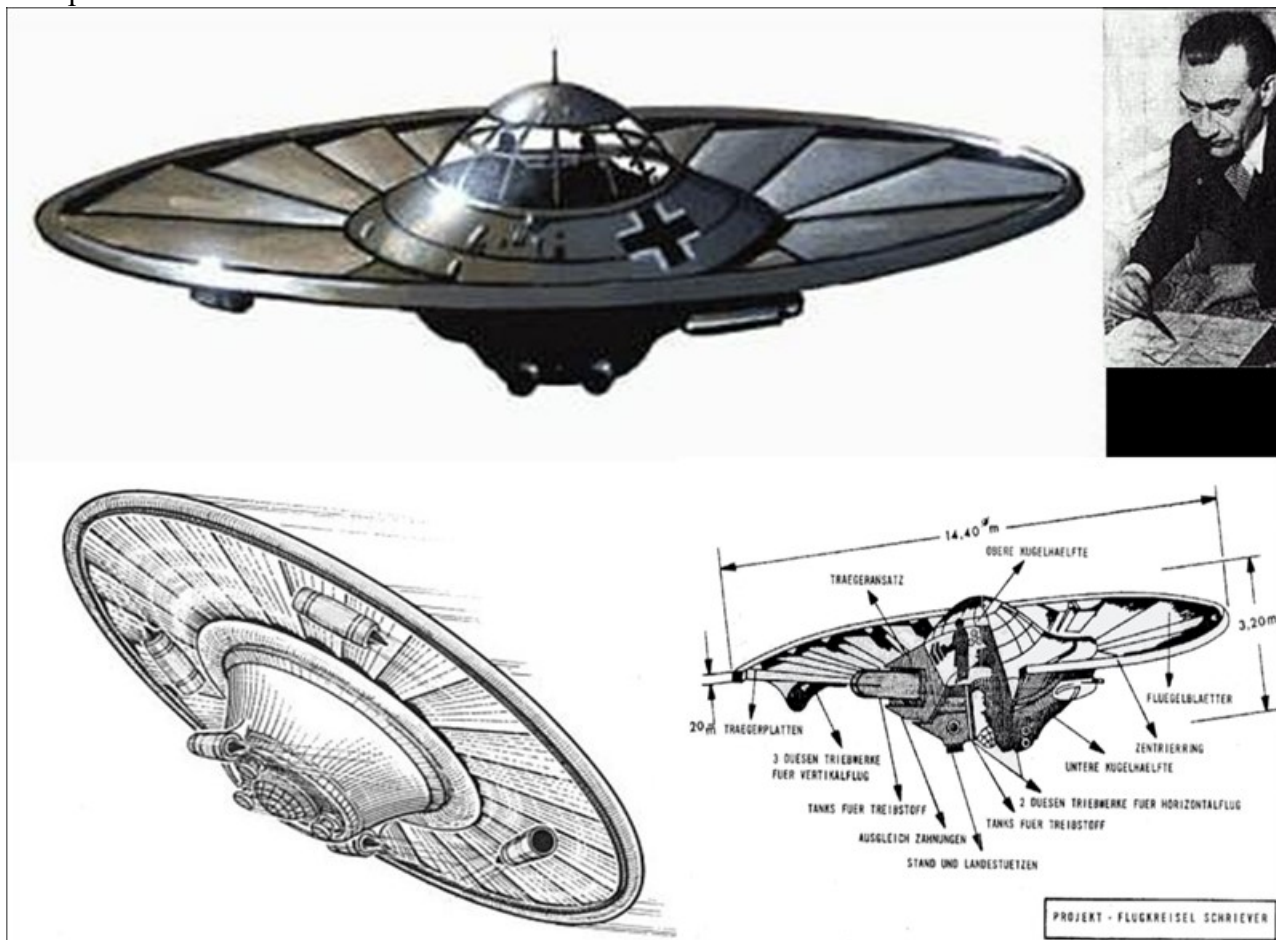
Двумя из этих инженеров были **Рудольф Шривер** и **Отто Хабермоль**, и, по крайней мере, первый из них подтвердил немецкому журналу Der Spiegel (март 1950), что он участвовал в производстве дискообразных летательных аппаратов, хотя, похоже, они не были *Haunebu*. Его целью было создать своего рода сверхзвуковой вертолет в форме диска, который мог бы приземляться вертикально. Он окрестил его Flugkreisel, и он имел диаметр 14 метров, следовательно, больше, чем *Haunebu*. Турбина, окружающая центральное тело, обеспечивала подъем и посадку тарелки. Он будет приводиться в движение тремя мощными турбореактивными двигателями, способными обеспечить тягу в 900 кг каждый. Два других турбореактивных двигателя в латероventральном положении отвечали за перемещение всего транспортного средства. Они позволили бы этому изобретению развивать скорость 4200 км / ч, значительно превосходя сверхзвуковые самолеты, построенные в послевоенное время. В 1945 году Советы захватили устройство, которое было почти закончено, и именно тогда его взлетно-посадочная полоса потеряна, всегда по словам Шривера. В этом номере Der Spiegel появился первый эскиз предполагаемой тарелки Шривера, придуманный одним из опытных рисовальщиков газеты. Позже другие художники копировали эту модель и добавляли элементы из его коллекции *harvest*, но в целом они не сильно отличались от оригинального дизайна. Если мы сравним его с *Haunebu*, то на первый взгляд мы увидим, что они значительно отличаются, поэтому мы должны предположить, что они были бы разными прототипами.



Многочисленные фотографии, подобные этой, кишат в Сети как предполагаемые доказательства существования нацистских НЛО, но они либо ложные, либо их достоверность не может быть доказана.

В ноябре 1954 года путаница в отношении проекта **Шривера-Хабермоля** усилилась после заявлений, опубликованных в цюрихской газете, которые также привлекли внимание ЦРУ, которое содержало новости в отчете № 00-W-27452. В них некий Джордж Кляйн, предполагаемый немецкий инженер, с большой уверенностью подтвердил и привел несколько технических деталей, свидетельствовавших об успехе Flugkreisel, что в ходе испытания, проведенного 14 февраля 1945 года в городе Кала, Тюрингия, он достиг бы высоты 12 км всего за 3 минуты на сверхзвуковых скоростях (2200 км / ч) в то время, когда предположительно такое достижение считалось невозможным. Он рассказал о трех прототипах, готовых к концу 1944 года, одним из которых был огромный летающий диск диаметром 42 метра. И что еще более впечатляюще: по словам Кляйна, существовала идея создания летающих тарелок для перевозки пассажиров на коммерческих рейсах вместимостью от 30 до 40 человек, которые едва успели бы осознать, что они летят, поскольку они быстро достигли бы места назначения из-за огромной скорости, с которой путешествовала предполагаемая тарелка: 4000 км / ч, более чем в четыре раза быстрее, чем любой коммерческий самолет XXI века. Единственными, кто

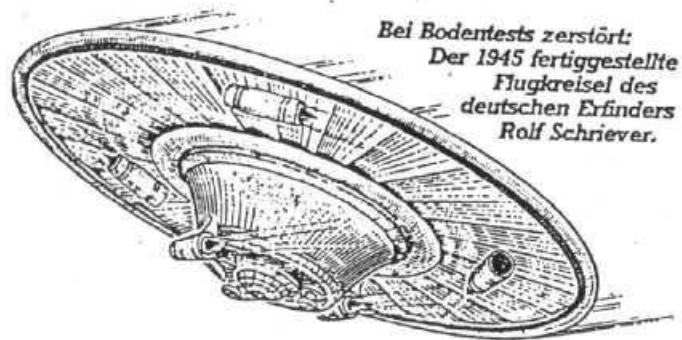
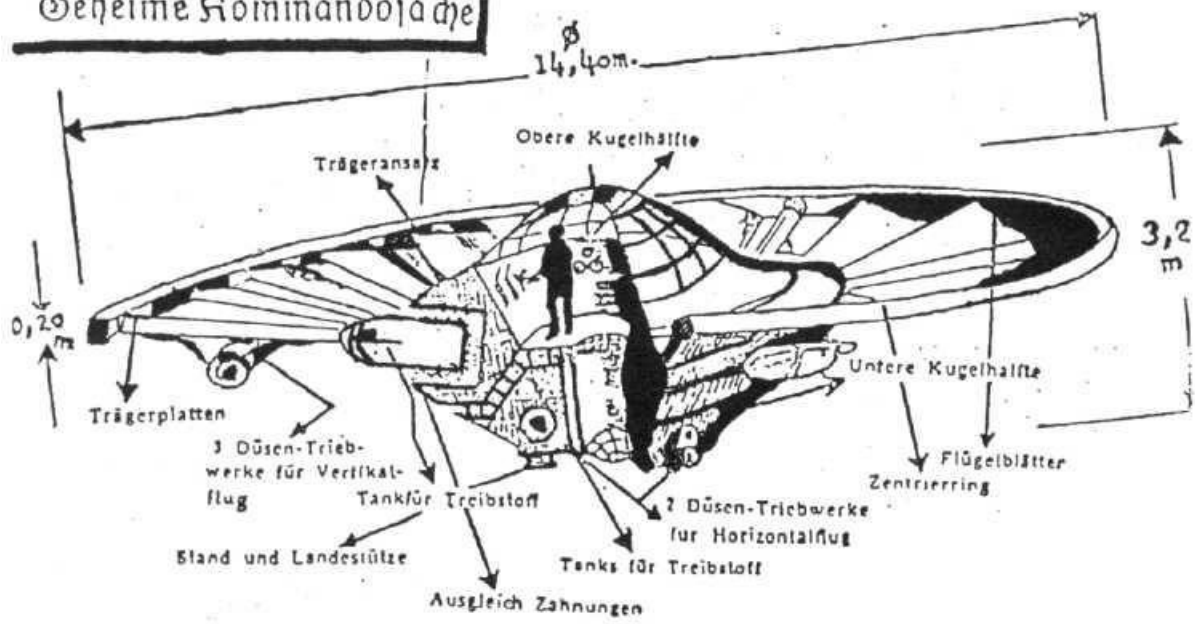
знал бы о его истинном существовании, были бы высшие эшелоны российской администрации, поскольку именно они демонтировали объекты, на которых были построены эти впечатляющие изобретения.



Различные репродукции и схемы флюгкрейзеля **Рудольфа Шривера** (вверху справа) и **Отто Хабермоля**. Живая Луна и дисковый летательный аппарат

За несколько дней до интервью Шривера тема стала еще более запутанной. В нескольких итальянских газетах появилось свидетельство Джузеппе Белуццо, инженера по турбинам, который утверждал, что оригинальность идеи о летательных аппаратах в форме блюда была итальянской, а позже присвоена немцами. Запись, которую он описал, была бомбардировщиком, похожим на тот, который дал Шривер, что вызывает подозрения, что немец, возможно, скопировал Белуццо в своем более позднем интервью. Но история продолжается.

Geheime Kommando-Ähre



6.3 Диск Белонце. «Летающая черепаха».

Джузеппе Белонце (Беллуццо) (1876-1952) был хорошо известным экспертом по паровым турбинам, автором почти 50 книг. При Муссолини он был членом парламента, а с 1925 по 1928 годы занимал пост министра экономики Италии.

Самое раннее послевоенное упоминание о "дисколетах" было сделано **Джузеппе Беллуццо**. 24 марта 1950 г. газета "Il Giornale d'Italia" напечатала его рассказ о том, что беспилотные дисковидные аппараты разрабатывались с 1942 года сначала в Италии, затем в Германии. Предполагалось, что "тарелки" будут работать в двух режимах: взрываться при падении на землю, действуя как дальнобойная ракета, или взрываться в воздухе среди вражеских самолетов. По словам Беллуццо, поднять их в воздух во время войны не удалось, но к 1950 году конструкцию усовершенствовали настолько, что теперь беспилотный дисколет из сверхлегких материалов может брать на борт атомную бомбу: Истина состоит в том, что такие орудия разрушения можно сконструировать и привести в действие, и что уже в 1942 году в Германии и Италии были выполнены разработки и чертежи их прототипов с целью дать воюющей родине грозное оружие победы.

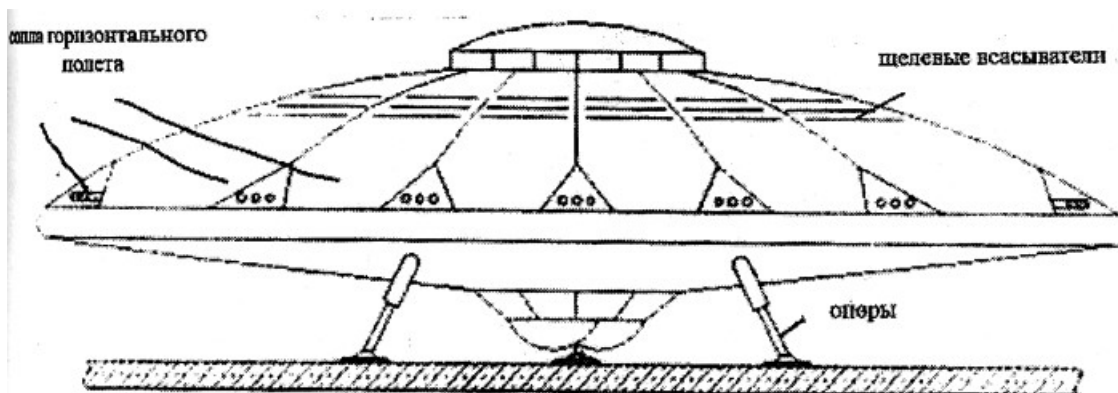
Беллуццо привел описание и схему "тарелки": "На поверхности металлического диска (Z), диаметр которого может достигать 10 м (30 метров, о которых говорилось в некоторых газетах, есть плод воспаленной фантазии), приделаны к периферии симметрично относительно плоскости диска две трубы, (A) и (B), каждая из которых являет собою дугу в 180 градусов под или над самим диском. Обе, (A) и (B), повторяю, расположены симметрично относительно плоскости диска, имеют изменяющееся сечение, от минимального до максимального. На (A) и (B) соответственно обозначены входные секции, через которые со скоростью минимум 400 м/сек (такова скорость вращения точки на периферии диска) снаружи поступает воздух.

В силу постепенного увеличения сечения труб (A) и (B) скорость воздуха постепенно превращается в давление, которое достигает наибольшего значения в местах наибольшего сечения труб, соответственно в точках (1) и (2). В силу такой трансформации давление достигает 2,4 кг/кв.см при работе на поверхности Земли и 1,5 кг/кв.см на высоте 5 000 метров. В наиболее широкой части труб (A) и (B), т.е. в (1) и (2) происходит впрыскивание и возгорание распыленного топлива. Горючее впрыскивается в таком количестве, чтобы воздух нагрелся до температуры, достаточной для достижения на выхлопе труб (A) и (B) скорости около, по меньшей мере, 700 м/сек - скорости, которая заставляет реактивно вращаться с большой скоростью, около 400 м/сек на периферии, летающий диск и одновременно благодаря заранее рассчитанному наклону выхлопных отверстий (c) и (d) труб (A) и (B) производит толчок вверх, порождая подъемную силу и вызывая подъем вращающегося диска, который поднимается по круговой спирали, перемещаясь в пространстве на очень большой скорости. В результате инъекции горючего в участки с наибольшим сечением труб (A) и (B) возникает центробежная сила, которая вследствие вращения диска направляет горючее в кольцевую трубу, соединенную с содержащим ее в себе диском. На рисунке эта труба обозначена (M), а литерами (e) и (f) схематически указаны инжекторы, сообщающиеся с топливным баком. Отрыв диска от земли происходит при воспламенении и стремительном сгорании патрона, аналогичного тем, при помощи которых осуществляется пуск морских торпед, только большего размера. Патроны помещаются в разрядниках труб (A) и (B). Сгорание патрона вызывает вращательное движение и подъем аппарата, а также инициирует функционирование труб (A) и (B). Наряду с системой труб, обеспечивающих движение, летающие диски должны нести горючее, аккумуляторы, обеспечивающие его поджигание в участке наибольшего сечения труб (A) и (B), и, наконец, атомную бомбу, которая должна взорваться, когда диск, израсходовав запас горючего, под действием гравитации устремится к земле.

"В дисках нет ничего сверхъестественного или марсианского, - утверждал Беллуццо. - Это просто рациональное применение нынешней техники. Я лично чертил их схемы. Диаметр вращающегося диска из легкого металла составлял 10 метров. Топливом была смесь сжатого кислорода и керосина, как в реактивных самолетах. Сжатый газ вырывается из двух прикрепленных к диску труб, направленных в разные стороны, диск начинает вращаться и

поднимается в воздух. К сожалению, чертежи аппарата были потеряны во время бегства Муссолини в Северную Италию".

1945-диск Белонце совершил свой первый полет, поднявшись за 3 мин. на высоту 15000 м. и при горизонтальном полете достиг скорости 2200 км/ч. Построенный им аппарат был уничтожен в конце войны.



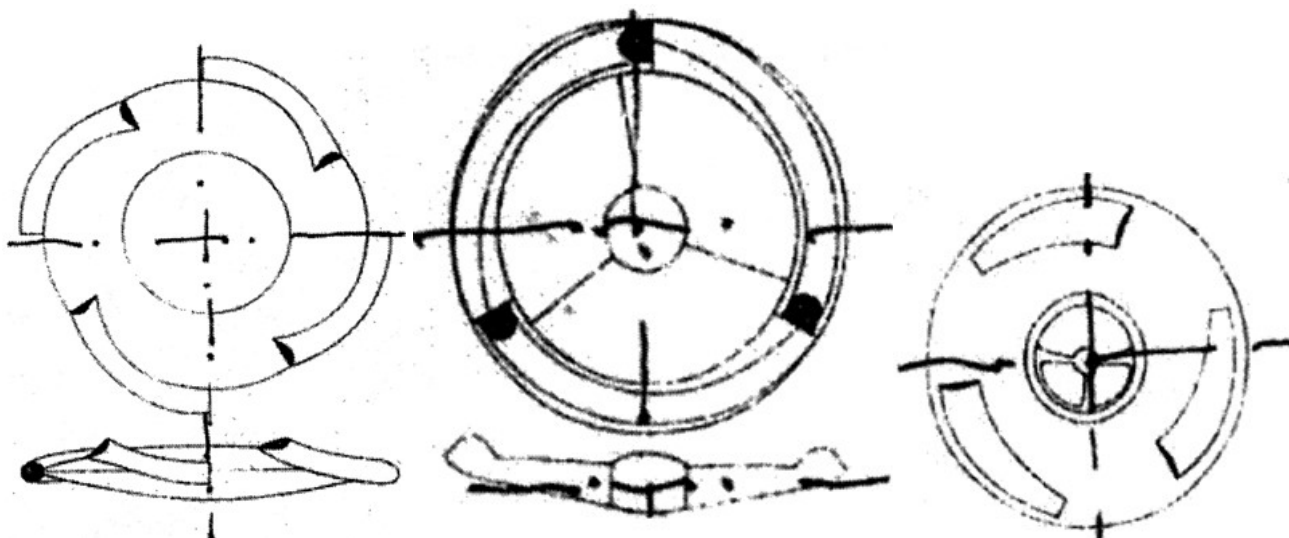
Модель №3. «Диск Белонце».

Модель N 3. выполнили в двух вариантах: 38 и 68 м в диаметре. Она приводилась в движение <бездымным и беспламенным> двигателем австрийского изобретателя Виктора **Шаубергера**. Одно известно: принцип его действия основывался на взрыве, а при работе он потреблял лишь воду и воздух. Машина, получившая кодовое наименование <Диск Белонце>, была окольцована установкой из 12 наклонных реактивных двигателей. Они своими струями охлаждали <взрывной> двигатель и, всасывая воздух, создавали сверху аппарата область разрежения, что способствовало его подъему с меньшим усилием.

19 февраля 1945 года <Диск Белонце> совершил свой первый и последний экспериментальный полет. За 3 мин летчики-испытатели достигли высоты 15 000 м и скорости 2200 км/ч при горизонтальном движении. Он мог зависать в воздухе и летать назад-вперед почти без разворотов, для приземления же имел складывающиеся стойки.

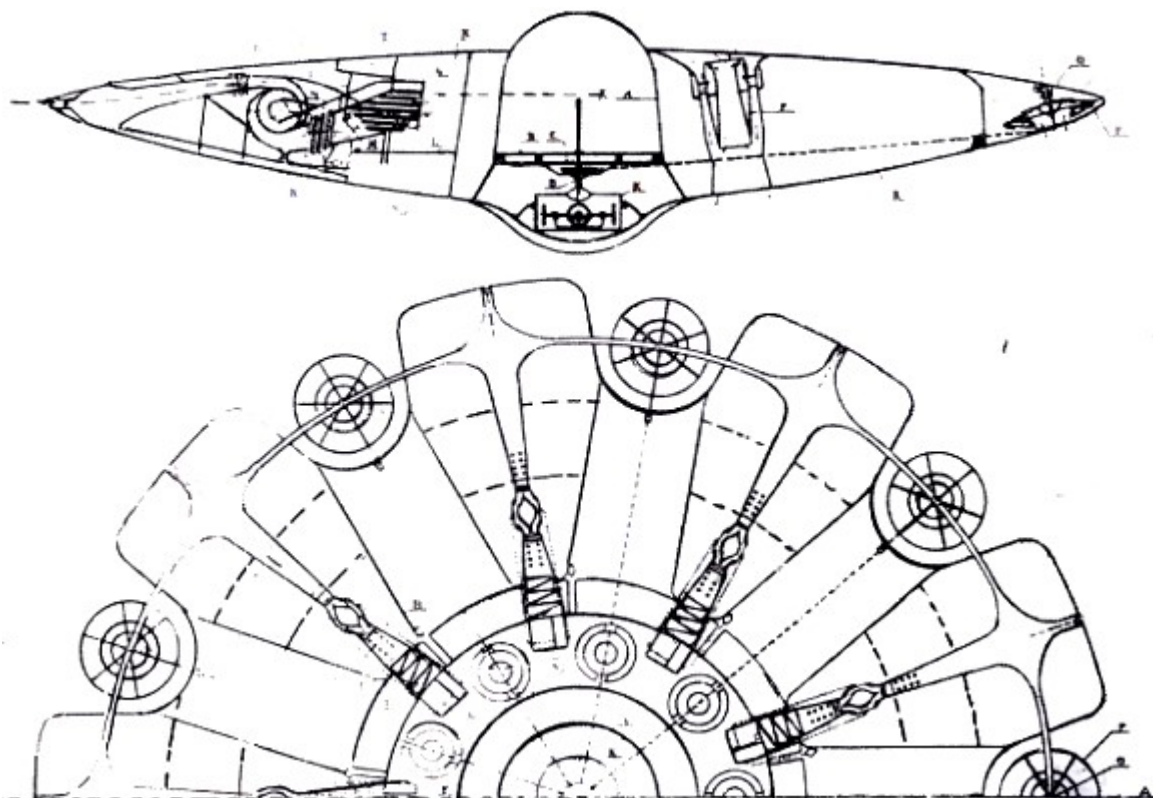
Аппарат, стоивший миллионы, в конце войны был уничтожен. Хотя завод в Бреслау (ныне Вроцлав), где он строился, и попал в руки наших войск, это ничего не дало. Шривер и Шаубергер избежали советского плена и перебрались в США.

В письме к другу в августе 1958 года Виктор Шаубергер писал: <Модель, испытанная в феврале 1945 года, была построена в сотрудничестве с первоклассными инженерами-специалистами по взрывам из числа заключенных концлагеря Маутхаузен. Затем их увезли в лагерь, для них это был конец. Я уже после войны слышал, что идет интенсивное развитие дискообразных летательных аппаратов, но, несмотря на прошедшее время и уйму захваченных в Германии документов, страны, ведущие разработки, не создали хотя бы что-то похожее на мою модель. Она была взорвана по приказу Кейтеля.



Модификации дисков Д. Белонце:

1-с четырьмя двигателями, 2-с тремя периферийными двигателями, 3-тремя периферийными и одним осевым двигателем.



Вертикальный и горизонтальный разрез "Диска Белонце".

Берлуццо Д. (1876-), итальянский специалист в области двигателестроения.

В 1942 году разрабатывал дисковые летательные аппараты в Италии и Германии.

object» или «unknown flying object») — «неопознанный (или неизвестный) летающий объект» (НЛО). В итоге расследование завершилось немедленным созданием в США и Великобритании специальных исследовательских групп, занимавшихся изучением НЛО, а все сведения, каким-либо образом касавшиеся этих вопросов, были засекречены.

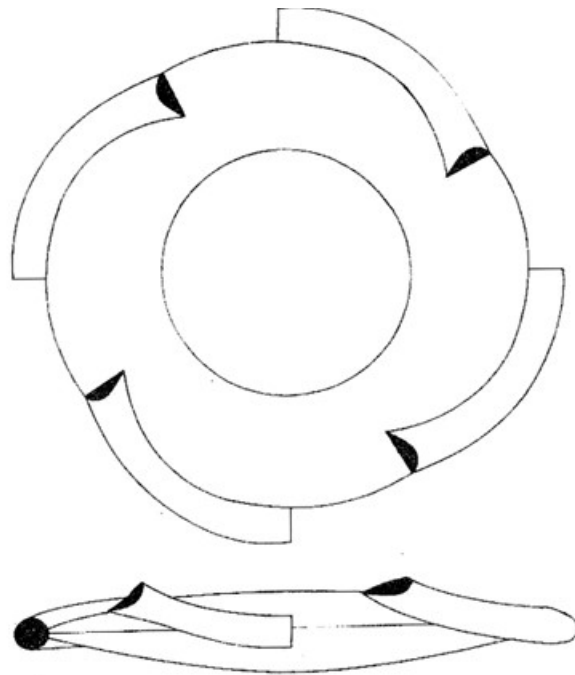


Me 262

С окончанием войны НЛО не исчезли, а продолжали время от времени появляться. Эти продолжавшиеся появления, а также просочившиеся в печать сведения о выводах англо-американских исследовательских групп относительно непричастности к НЛО ни к люфтваффе, ни к ВВС союзников, стали причиной возникновения в 1947 г. новой отрасли человеческих знаний — уфологии. Волна увлечения поисками НЛО инопланетного происхождения нарастала. Но совершенно неожиданно для уфологов 25 марта 1950 г. в итальянской газете Il Giornale d'Italia была опубликована статья, в которой известный итальянский ученый Джузеппе Беллуццо приоткрыл завесу над тайной происхождения НЛО.

Д. Беллуццо, родившийся в Вероне в 1876 г., был крупным специалистом в области двигателестроения. Он построил первую итальянскую паровую турбину, позднее усовершенствованную им для установки на крейсерах и линкорах. Помимо научной деятельности Д. Беллуццо занимался также и политикой: при фашистском правительстве в Италии он избирался в парламент, а в течение трех лет даже занимал пост министра экономики. По его утверждению, наблюдавшиеся во время войны светящиеся НЛО являлись всего-навсего изобретенными им дисковыми летательными аппаратами, так называемыми дисками Беллуццо. Эти аппараты в обстановке строжайшей секретности разрабатывались с 1942 г. в Италии и Германии. В доказательство своей правоты Д. Беллуццо представил эскизные наброски некоторых вариантов своих разработок военных лет.

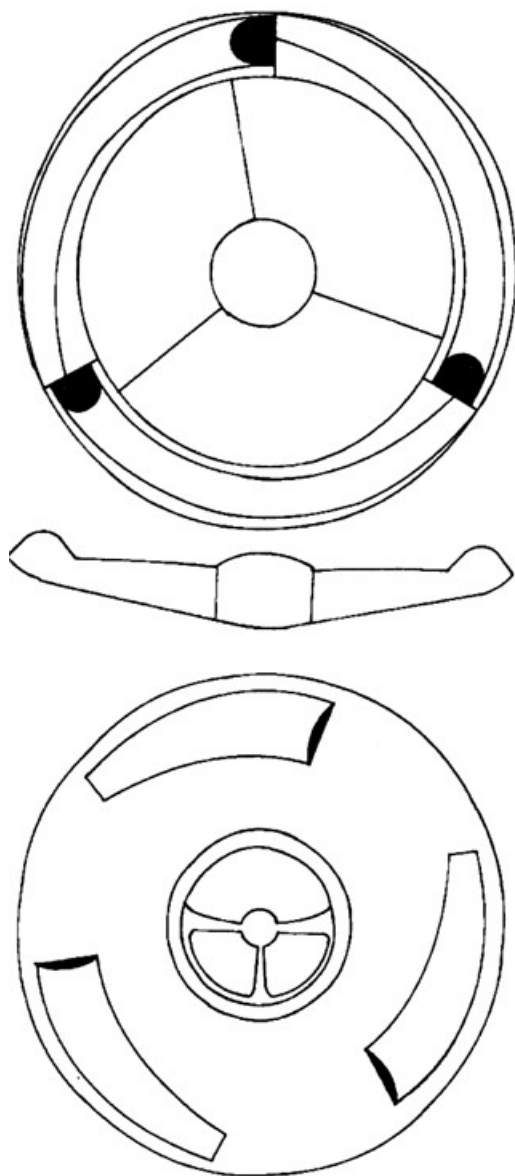
Это были беспилотные дисковые аппараты с реактивными двигателями по краям. Предназначались они для нанесения ударов по далеко отстоящим наземным целям (аналог дальней ар-



Диск Д. Беллуццо

тиллерии) и борьбы с бомбардировщиками союзников (аналог зенитной артиллерии). И в том и в другом случае в центре диска располагались отсек с боезарядом, аппаратурой и топливный бак, в качестве двигателей использовались прямоточные воздушно-реактивные двигатели.

Запуск диска осуществлялся с наземной пусковой установки следующим образом. Диск раскручивался вокруг своей оси либо при помощи специального пускового устройства, либо при помощи сбрасываемых стартовых ускорителей, после достижения определенного числа оборотов включались основные ПВРД. Результирующая подъемная сила создавалась как за счет тяги двигателей, направленной вниз, так и за счет дополнительной подъемной силы, возникавшей при отсосе двигателями пограничного слоя с верхней поверхности диска.



Диски Д. Беллуццо

Реактивные струи двигателей вращающегося в полете диска создавали иллюзию быстро бегущих по кромке диска и переливающихся огней. Топливо в полете подавалось в двигатели из топливного бака самотеком за счет центробежных сил. В первом варианте боевого применения после выработки топлива диск падал на землю и взрывался. Во втором — при приближении к строю бомбардировщиков срабатывал дистанционный взрыватель. По утверждению Д. Беллуццо, немцы предполагали к 1950 г. создать аналогичный диск диаметром 10 м, способный нести атомную бомбу.

Военные отреагировали сразу же после опубликования заявления Д. Беллуццо: в печати появилось опровержение одного из генералов итальянских ВВС. Однако на это опровержение последовала статья в одной из итальянских газет некоего Лино Скалиони, в которой автор утверждал, что заявление Д. Беллуццо соответствовало истине. Л. Скалионе во время войны в составе одного из британских спецподразделений готовился к заброске с целью захвата образцов секретного немецкого оружия в северо-восточную Норвегию, где, по его словам, немцы вели секретные работы по дискам.

Через некоторое время в западноевропейской прессе промелькнуло заявление немецкого ученого и конструктора Рудольфа Шривера. В нем он также утверждал, что в Германии во время войны разрабатывалось секретное оружие в форме «летающих дисков», или «летающих тарелок», а он являлся создателем некоторых из этих аппаратов.



Me 262

В 1950 г. в США была рассекречена часть архивов ЦРУ, касавшихся НЛО. Из них следовало, что большинство зафиксированных после войны летающих объектов представляло собой исследовавшиеся трофейные образцы или дальнейшее развитие немецких разработок военных лет, т. е. являлось делом рук человеческих. Однако эти архивные данные были доступны только очень ограниченному кругу лиц и не получили широкой огласки.

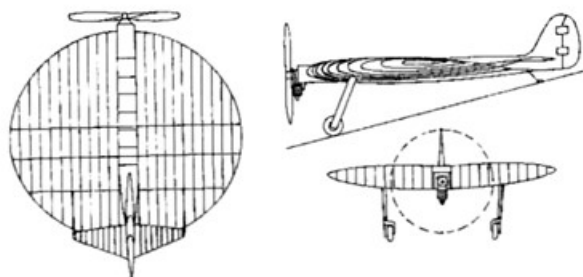
Надо сказать, что идея постройки летательного аппарата в виде диска возникла еще в начале XX в. Известен самолет

«Диски Беллущо», в основу которых была положена описанная выше конструкция, разрабатывались по секретным программам «Feuerball» и «Kugelblitz». Одна из разновидностей дисков, предназначенная для борьбы с армадами союзных бомбардировщиков, имела по краям лопасти и напоминала собой дисковую фрезу. Назначением этого диска было врезаться в боевой строй бомбардировщиков и, вращаясь, кромсать все, что попадалось на пути. При столкновении диска с бомбардировщиком вероятность потери самим диском хотя бы одной лопасти была очень велика. Это приводило к смещению центра тяжести диска относительно оси вращения, и диск начинало швырять в самом неожиданном направлении, что вызывало панику в боевом строю самолетов.

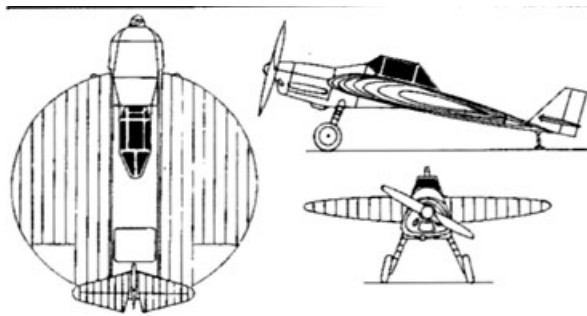
Некоторые варианты дисков оснащались системой создания электромагнитных помех для радио- и навигационной аппаратуры союзных бомбардировщиков. Принцип действия системы основывался на известном из учебников физики явлении — вращающийся электрический заряд создает вокруг себя магнитное поле, напряженность которого зависит от величины заряда, скорости и радиуса его вращения.

Второй тип дисковых аппаратов — дископлан — осуществлял взлет, полет и посадку подобно обычному самолету, для этого имелось колесное убирающееся шасси.

В июне 1939 г. на чемпионате Германии по свободно летающим авиамоделям, демонстрировался в полете дископлан AS 1 конструкции Артура Зака. После окончания чемпионата генерал Э. Удет рекомендовал конструктору продолжить работы в этом направлении, после чего А. Зак разработал еще четыре летающие модели дископланов. Последняя из этих моделей,



AS-5



AS-6

AS 5, имела размах крыла 1,5 м и длину 1,25 м. Следующей из разработанных им конструкций стал пилотируемый полноразмерный самолет-дископлан AS 6.

Дископлан AS 6 был построен в начале 1944 г. в мастерских авиабазы Брандис. Он представлял собой самолет с круглым в плане крылом и установленным на задней кромке обычным хвостовым оперением. Спереди располагался двигатель «Аргус» As 10С-3 мощностью 240 л. с., вращавший тянущий винт, в задней части аппарата по краям располагались элероны, а в середине фюзеляжа — взлетно-посадочный щиток. Шасси было трехстоечным: две основные неубирающиеся колесные стойки и задний костыль. Конструкцию дископлана выполнили целиком из дерева, а фонарь кабины, сиденье летчика и основные стойки шасси взяли от самолета Bf 109В.

Испытания дископлана проводились в 1944 г. на авиабазе Брандис. Зимой 1944—1945 гг. он сгорел во время одного из налетов союзных бомбардировщиков.

Характеристики AS 6: размах крыла — 5,0 м и его площадь — 19,62 м², длина самолета — 6,4 м, высота — 2,56 м, взлетный вес — 900 кг.

Известно, что существовал, по крайней мере, еще один дископлан с двигателями, расположенными в фюзеляже за кабиной летчика, которые через удлиненные валы вращали толкающие винты противоположного вращения. Винты устанавливались в вырезках в задней части круглого крыла. В качестве органов управления применялись два небольших киля с рулями направления, элероны и рули высоты на задней кромке диска.

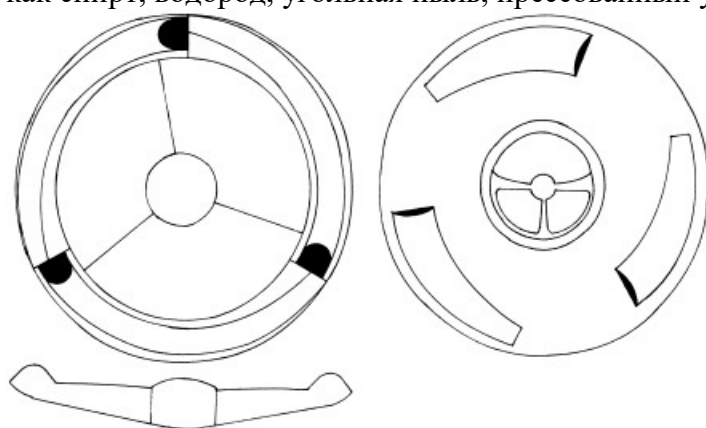
Диски Беллущо

О существовании у немцев во время войны так называемых «фу-файтеров», как их прозвали американские пилоты, небольших светящихся летательных аппаратов круглой или дискообразной формы, стало известно в 90-х гг. XX в., когда начали рассекречиваться американские и английские военные архивы. Оказывается, ВВС США еще в конце войны в отчете «Оценка немецких способностей в 1945 г.» обсуждали немецкие устройства, называвшиеся американской разведкой Phoo Bomb. Они описывались как «радиоуправляемое, реактивное, ближней дальности, таранящее оружие для использования против формирований бомбардировщиков». В «Сообщении 156» объединенной англо-американской разведки CIOS (Combined Intelligence Objectives Sub-Committee) говорилось о том, что в FFO (Flugfunk Forschungsanstalt Oberpfaffenhoffen) ведется работа по созданию СВЧ-аппаратуры для противодействия радарам союзных бомбардировщиков.

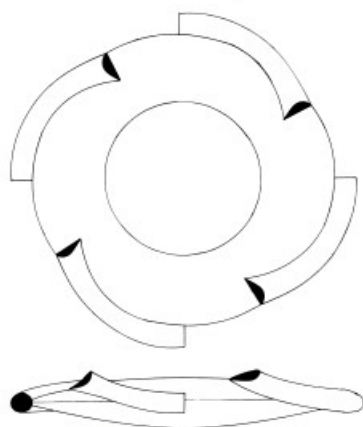
Центр разработки «фу-файтеров» находился в Австрии, в районе Винер-Нойштадта. В этих работах были задействованы такие предприятия, как Wiener-Neustaedter Flugzeugwerke GmbH, Flugzeugbau der Hitenberger Patronenfabrik, Flughafenbetriebsgesellschaft Wiener-Neustadtand, Wiener Neustaedter Lokomotiv-Fabrik (филиал фирмы «Хеншель») и, возможно, Luftfahrtforschungsanstalt-Wien, возглавлявшийся А. Липпишем.

Заметим, что с 1944 г. по приказу Гитлера все работы по созданию немецкого «чудо-оружия» передали СС, ими занимался технический отдел SS-E-IV (Entwicklungsstelle 4), ответственным

за создание новых видов оружия был назначен группенфюрер СС Ганс Каммлер. Вот этот отдел и отвечал за разработку летательных аппаратов, довольно экзотических на первый взгляд, оснащенных двигателями, работавшими на альтернативных источниках энергии. В условиях катастрофической нехватки энергоресурсов немцы стали первыми использовать такие топлива, как спирт, водород, угольная пыль, прессованный уголь, перекись водорода и др.



Диск Дж. Беллуццо



Диск Дж. Беллуццо (вариант)

Один из таких экзотических аппаратов разрабатывал итальянский ученый Джузеппе Беллуццо, который был крупным специалистом в области двигателестроения, свою первую паровую турбину он построил еще в 1907 г., а позднее усовершенствовал ее для установки на крейсерах и линкорах. С 1942 г. сначала в Италии, а после выхода Италии из войны в Германии Дж. Беллуццо в обстановке строжайшей секретности работал над совершенствованием конструкции изобретенного им беспилотного диска Turboproietti (Turbina Proiettile – «турбоснаряд»), в основу которого была положена конструкция дискового аппарата с установленными по периметру небольшими ПВРД. Предназначалось такое оружие для двух целей: нанесение ударов по далеко отстоящим наземным целям (аналог дальней артиллерии) и борьба с бомбардировщиками союзников (аналог зенитной артиллерии). И в том и в другом случае в центре диска располагался отсек с боезарядом, аппаратурой и топливный бак, в качестве двигателей использовались прямоточные воздушно-реактивные двигатели.

Запуск диска осуществлялся с наземной пусковой установки следующим образом. Диск раскручивался вокруг своей оси при помощи специального пускового устройства или при помощи сбрасываемых стартовых ускорителей, после достижения определенного числа оборотов включались ПВРД диска. Результирующая подъемная сила создавалась как за счет тяги двигателей, направленной вниз, так и за счет дополнительной подъемной силы, возникавшей при отсоединении двигателями пограничного слоя с верхней поверхности диска. Реактивные струи двигателей вращающегося в полете диска создавали иллюзию быстро бегущих по кромке диска и переливающихся огней. Топливо в полете подавалось в двигатели из топливного бака за счет действия центробежных сил. В первом варианте боевого применения

после выработки топлива диск падал на землю и взрывался, то есть представлял собой аналог дальней артиллерии. По утверждению Дж. Беллуццо, немцы предполагали к 1950 г. создать аналогичный диск диаметром 10 м, способный нести атомную бомбу. Во втором варианте взрыв диска происходил при приближении к строю бомбардировщиков, то есть диск работал в качестве воздушной мины (Flakmine). Существовал и еще один способ применения воздушных мин путем сбрасывания их с самолета-носителя на высоте 8—10 км, непосредственно над строем бомбардировщиков противника. В случае если у дисковой мины не состоялось столкновение с вражеским бомбардировщиком, то на высоте 1 км она автоматически взрывалась.

Именно над этой модификацией Turboproietti Беллуццо работал в 1945 г. на подземном комплексе фирмы «Фиат» вблизи озера Гарда в Северной Италии. Работы велись под эгидой СС, существует предположение, что этот аппарат в эсэсовской документации назывался **Schildkrote («Черепаша»)**.

«Летающая черепаха», также называемая «огненный шар», были разработаны техническим отделением СС (но не СС-Т-IV) в Вене-Нойштадт. Речь шла об управляемых летающих зондах. Их внешняя форма напоминала панцирь черепахи. Лишь в воздухе «воздушные шары» или «летающие черепахи» создавали на основании подмешивания топлива сильно светящееся гало, что потом создавало впечатление «типичного фоо файтера». Уелью этих зондов было помешать работе систем зажигания вражеских бомбардировщиков. Но реальные системы отключения зажигания были созданы позже ис применением других технических средств.

Глава 7. Аэродинамические летающие тарелки Третьего Рейха.

7.1 Различные модели летающих тарелок Третьего Рейха.

В конце 1942 года в Германии создали «Зондербюро-13», которое было призвано изучать загадочные воздушные аппараты. Его деятельность получила кодовое название «Операция Уранус».

Уже к 1944 году в Германии была создана первая "летающая тарелка", разработанная Технической академией люфтваффе. Другие подобные летательные аппараты необычной формы и конструкции находились в разной степени готовности.

Наиболее известными специалистам являются следующие аппараты:

1-Летающая тарелка Фишера <http://macbion-narod.ru/nauka/fisher.htm>

2-Диск Генриха Фокке (1939).

3-Диск Шривера-Хабермоля (1940),

4-Летающий блин Циммермана (1942), Диск Белонце (1945),

6-Диск "Омега" Андреаса Эппа (1945),

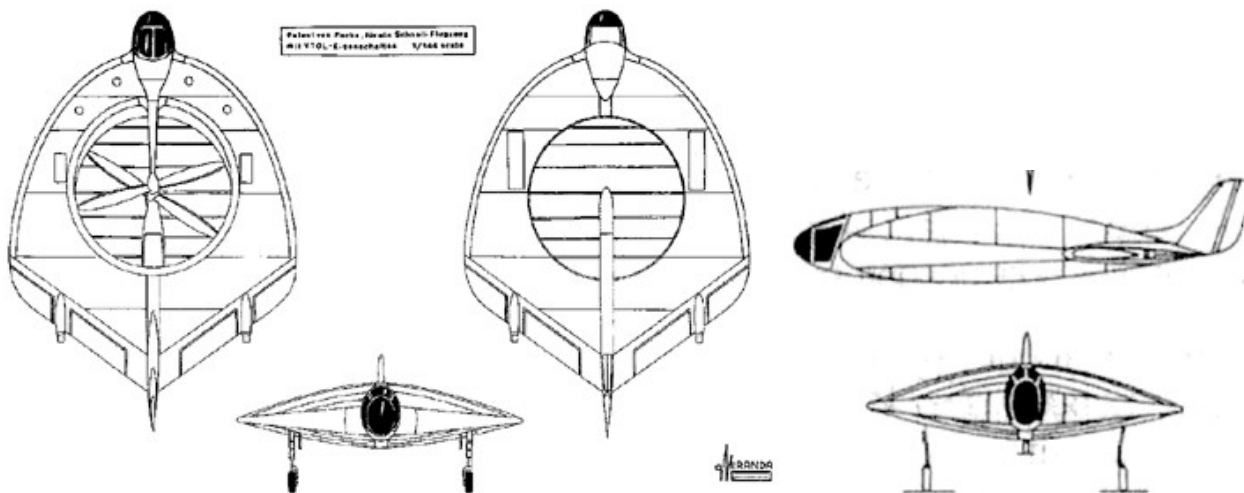
7-Фокке-Вульф.500 "Шаровая молния" Курта Танка (1945).

<http://macbion-narod.ru/nauka/flyufonazi1.htm>

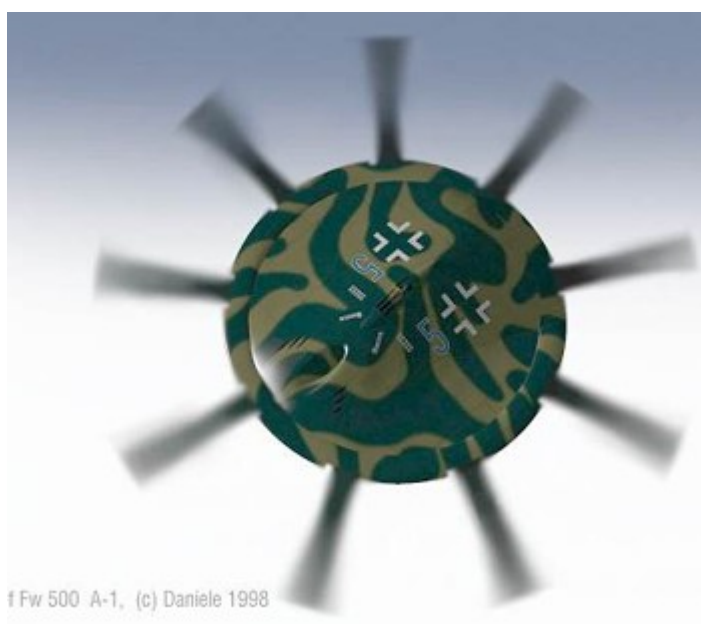


Немецкие разработки 1930-1944 годов.

<https://tempelvril.org/obvril/>



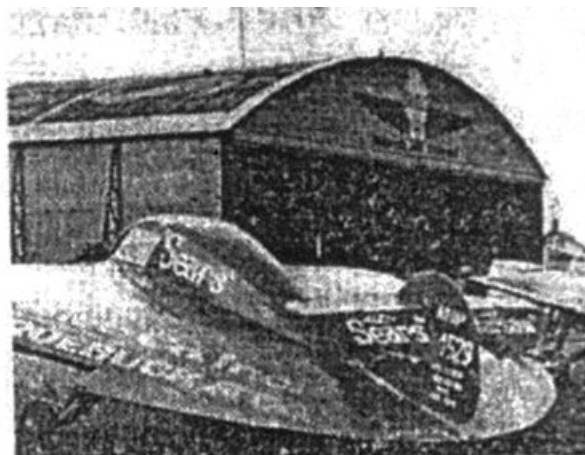
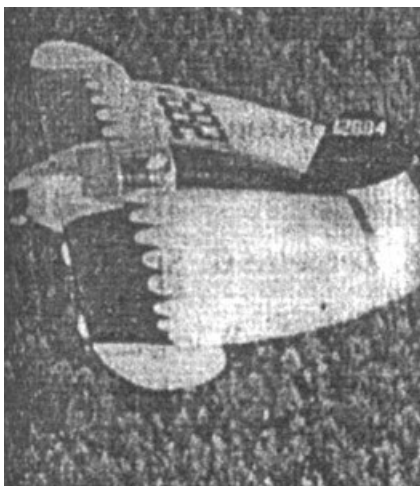
"Летающий диск" Генриха Фокке, создателя первых немецких вертолетов. Проект датирован 1939 годом.



Фокке-Вульф.500 "Шаровая молния" Курта Танка (1945).

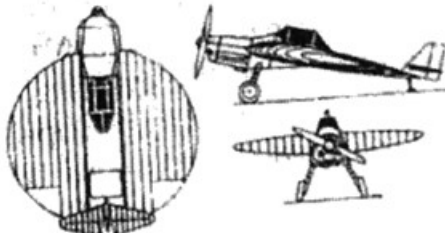
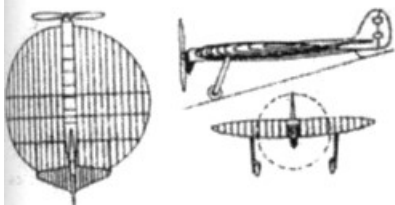


Messerschmitt, Bf 108, Bf 109b. 1944.



а)

б)



в)

г)

Модели дископланов серии AS.

А) модель «Arup S-2»

Б) модель «Arup S-4»

В) эскиз «AS-5»

Г) эскиз «AS-6»

Feuerball

В конце осени 1944 г. по заказу технического отдела СС (SS-E-IV) на фирме WNF был разработан беспилотный дисковый аппарат Feuerball («Огненный мяч»), аналог дисков Дж. Беллуццо. В работах по созданию этого оружия, способного влиять на работу систем зажигания самолетных двигателей в полете путем создания мощных электромагнитных полей, участвовали также секретный филиал фирмы «Мессершмитт» в Обераммергау (Бавария), институт OBF (Oberbayerische Forschungsanstalt) и институт авиационной электроники FFO (Flugfunk Forschungsanstalt Oberpfaffenhoffen).

Самые первые варианты Feuerball представляли собой серебристого цвета диски с двигателем, реактивные сопла которого располагались по окружности диска, эти аппараты запускались с

катапулт в направлении строя союзных бомбардировщиков. Опытные образцы, еще не оснащенные аппаратурой для создания мощного электромагнитного воздействия на самолеты, использовались в качестве психологического оружия, чтобы проверить реакцию экипажей союзнических бомбардировщиков на необычные летательные аппараты, которые могли непредсказуемо маневрировать.

Первоначально предполагалось в качестве силовой установки применять двигатель Dampfstahl Antrieb («Паровой реактивный двигатель») на основе турбины Х. Вальтера. Турбина Вальтера применялась в различных вариантах на подводных лодках кригсмарине V60, V80, тип XVII, тип XVIII и тип XXVI, а также в качестве двигателя торпед G7u, G7p и G7r.

Она использовала тепловую энергию, полученную при разложении высококонцентрированной перекиси водорода в присутствии катализатора в газогенераторе. В результате получался газ с температурой 600–700 °С, состоящий из водяного пара и кислорода, который подавался в турбину. Турбина приводила во вращение электрогенератор, вырабатывавший ток для питания аппаратуры летательного аппарата. Газ, отработавший в турбине, поступал в камеру сгорания, где он сжигался вместе с подведенным топливом, например метанолом. Высокотемпературные продукты сгорания выбрасывались через реактивное сопло (цилиндрическое или кольцевое), создавая тягу. В другом конструктивном варианте силовой установки камера сгорания устанавливалась перед турбиной, в ней сжигалась солярка. Самые большие трудности, однако, возникли с изготовлением и хранением пергидроля, который бурно реагировал с любой примесью. Для хранения пергидроля, который стоил дороже солярки примерно в восемь раз, после разнообразных испытаний был подобран нейтральный по отношению к нему материал – синтетический каучук. Dampfstahl Antrieb предполагали применить на некоторых вариантах аппарата Feuerball, однако перебои в поставках пергидроля заставили отказаться от установки этого типа и заменить ее другой силовой установкой, предположительно на основе турбины Николы Теслы.

Эта турбина представляла собой сидящий на одном валу набор дисков, по окружности которых располагалась кольцевая камера сгорания. Турбина первоначально раскручивалась при помощи стартера, а топливо по каналам внутри вала турбины подавалось во внутренние полости дисков. Под действием центробежных сил оно отбрасывалось к периферии дисков, где по окружности располагались форсунки, на выходе из них топливо распылялось на мелкодисперсные частицы и в виде тумана поступало в камеру сгорания. Там распыленная смесь перемешивалась с воздухом, поступающим через входное устройство, которое автоматически закрывалось при взрыве топливной смеси, при этом прекращалась подача топлива за счет повышения давления в камере сгорания. Продукты сгорания топлива выбрасывались через реактивное сопло в нижней части аппарата, создавая тем самым вертикальную тягу, после чего в камеру сгорания снова поступало топливо и открывалось входное устройство, подавая воздух для следующего поджига смеси. Далее процесс становился циклически повторяющимся, фактически эта силовая установка представляла собой так называемый турбопульсирующий ВРД. После выхода турбины на заданный режим стартер отключался, а вращение турбины, выполнявшей одновременно функцию центробежного топливного насоса, продолжалось в режиме самоподдерживания (наподобие вращения балерины на одной ноге с помощью периодического распрямления и сгибания в колене другой ноги). В некоторых вариантах исполнения турбина вращала воздушный винт, установленный сверху над аппаратом. Это стабилизировало движение аппарата по курсу, а кроме того, воздушный поток, отбрасываемый винтом вниз, обтекал верхнюю крышку аппарата, тем самым увеличивая подъемную силу.

Первое поколение боевых аппаратов Feuerball было оборудовано СВЧ-излучателями, работавшими на частоте самолетных радаров союзников, что делало их невидимыми на экранах радаров и позволяло им приблизиться к строю бомбардировщиков. Более совершенные версии Feuerball сжигали вокруг себя распыленную топливную смесь с добавками (мирол, ацетилен, виниловые эфиры, алюминиевый порошок и пр.), ионизируя воздух около аппарата. Любой

двигатель внутреннего сгорания, попадавший в ионизированную область, прекращал свою работу из-за сбоев в системе зажигания, а также из-за попадания распыленных в воздухе твердых частиц-добавок в смазку трущихся узлов двигателя. Летчики союзников, наблюдавшие эти охваченные ореолом пламени аппараты, и прозвали их «фу-файтерами». В результате контакта с «фу-файтерами» радар бомбардировщика прекращал функционировать, а пилоты с трудом пытались удержать самолет на заданном курсе, поскольку системы зажигания двигателей отказывали одна за другой.

Когда советские войска продвинулись в Австрию, производство аппаратов Feuerball было переведено из Винер-Нойштадта в подземное предприятие фирмы Zeppelin Werke в Шварцвальде. Однако до своей капитуляции немцы успели передать несколько аппаратов Feuerball в Японию. «Фу-файтеры» возобновили в августе 1945 г. нападения на американские бомбардировщики В-29, совершавшие массированные налеты на Японские острова, последнее нападение зафиксировано 28 августа 1945 г.

Kugelblitz

В 1943 г. на Zeppelin Werke началась разработка более совершенной модели аппарата, чем Feuerball фирмы WNF. Аппарат весом 2000 кг, получивший обозначение Kugelblitz («Шаровая молния»), иногда еще встречается обозначение Flakmine V7 («Воздушная мина»), имел корпус высотой 2,5 м, в котором находилось топливо, взрывчатое вещество (от 250 до 500 кг) и система распыления. Вокруг корпуса вращался несущий ротор диаметром 7 м с четырьмя ПВРД на концах лопастей.

Запуск аппарата осуществлялся с пусковой платформы. Ротор первоначально раскручивался с помощью стартера, после достижения окружной скорости 200 м/с в работу вступали ПВРД, лопасти устанавливались на угол $+3^\circ$, и аппарат взлетал в воздух. При достижении формирований союзнических бомбардировщиков Flakmine создавал вокруг себя электростатическое поле и распылял взрывчатое вещество, после чего осуществлялся его подрыв. В системе управления аппаратом применялось телевизионное управление на основном участке наведения, на конечном участке аппарат наводился на цель с помощью инфракрасного датчика.

Первые атаки аппаратов Kugelblitz состоялись в самом конце войны. По крайней мере одна группа союзнических бомбардировщиков была уничтожена с помощью этого оружия вблизи озера Гарда в Италии. Разведки союзников тут же сообщили об «использовании немцами воздушно-зажигательных бомб против формирований бомбардировщиков». Еще до вступления советских войск на территорию Австрии производственные мощности Zeppelin Werke были эвакуированы в Шварцвальд. В апреле 1945 г. по приказу из Берлина специальные команды СС разрушили все оставшиеся аппараты, однако после окончания войны несколько аппаратов были обнаружены англичанами.

Kugelwaffen

В 1942 г. на AEG (Allgemeine Elektrizitaetsgesellschaft) началась разработка аппарата Kugelwaffen («Шаровое оружие»), аналогичного по конструкции аппарату Kugelblitz. Работа была выполнена группой физиков во главе с доктором Рихардом Крамером. Первые версии Kugelwaffen были проверены в 1942 г., несколько образцов испытывались в Японии.

В 1943 г. Kugelwaffen испытывались в Средиземноморье, они наблюдались с бомбардировщиков В-17. Никаких сообщений о враждебных действиях аппаратов не поступало, это означало, что они все еще были на стадии испытаний. Но как только союзники высадились в Нормандии, первые нападения аппаратов были зафиксированы в небе над Францией. Эти модификации аппаратов несли аппаратуру для создания помех самолетным радарам, для повышения эффективности воздействия Kugelwaffen должны были в группах от 3 до 10 штук прорваться как можно ближе к самолету противника.

В первом столкновении формирование из десяти Kugelwaffen приблизилось к истребителю сопровождения Beaufighter, после чего его радар прекратил функционировать. В следующих

стычках этих аппаратов с союзническими бомбардировщиками отказы двигателей были обычным явлением.

Lichtscheiben

Lichtscheiben («Светящийся диск») представлял собой очень редкую разновидность зенитных аппаратов, применявшихся в 1945 г. Среди немногих жителей Германии, наблюдавших их в полете, они носили прозвище Gltihscheiben («Пылающий диск»). Эти аппараты обычно применяли женские подразделения зенитной артиллерии люфтваффе (Luftwaffe Flak Helferinnen) с использованием батареи прожекторов. Lichtscheiben представляли собой вертикально запускаемые и начиненные взрывчаткой диски, по конструкции аналогичные аппаратам Feuerball, которые направлялись в ночное время лучами мощных прожекторов на союзные бомбардировщики. Запущенный диск следовал за световым потоком прожектора к цели, управляясь с помощью оптического датчика на нижней части своего корпуса, в то время как другой инфракрасный датчик на верхней части диска разыскивал тепловое излучение от двигателей бомбардировщиков.

7.2 Диск "Омега" Андреаса Эппа

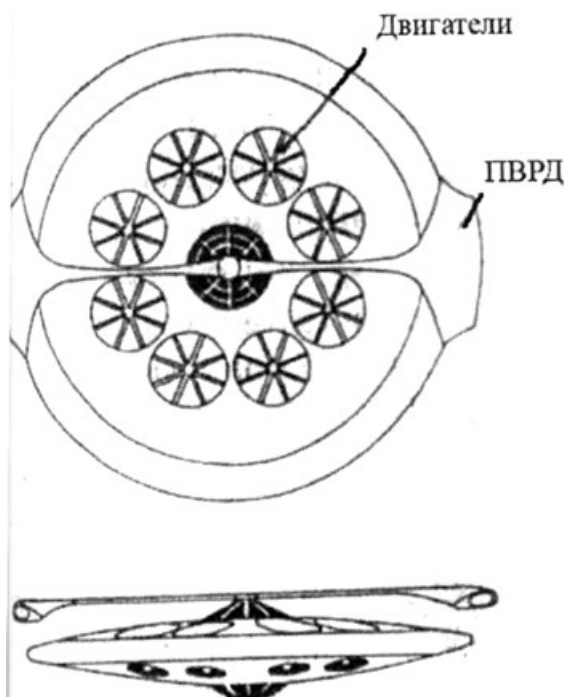
Андреас Эпп, проект «Omega Diskus»

1941-По инициативе АНДРЕАСА ЭППА появился **RFZ 7**. комбинация левитирующего диска и реактивного двигателя. Над ним работали конструкторские группы ШРИВЕР-ХАБЕРМОЛЬ и МИТЕ-БЕЛЛУЦЦО. RFZ 7 обладал диаметром в 42 м, но при одной из посадок на вершине горы произошла авария. Позднее, один из построенных впоследствии RFZ 7 был сфотографирован неподалеку от Праги. По словам Андреаса Эппа, они должны были оснащаться атомными боезарядами и бомбардировать Нью-Йорк.



Инженер Андреас Эпп работает над своим “Диском Омега”. В левом нижнем углу эскиз устройства.

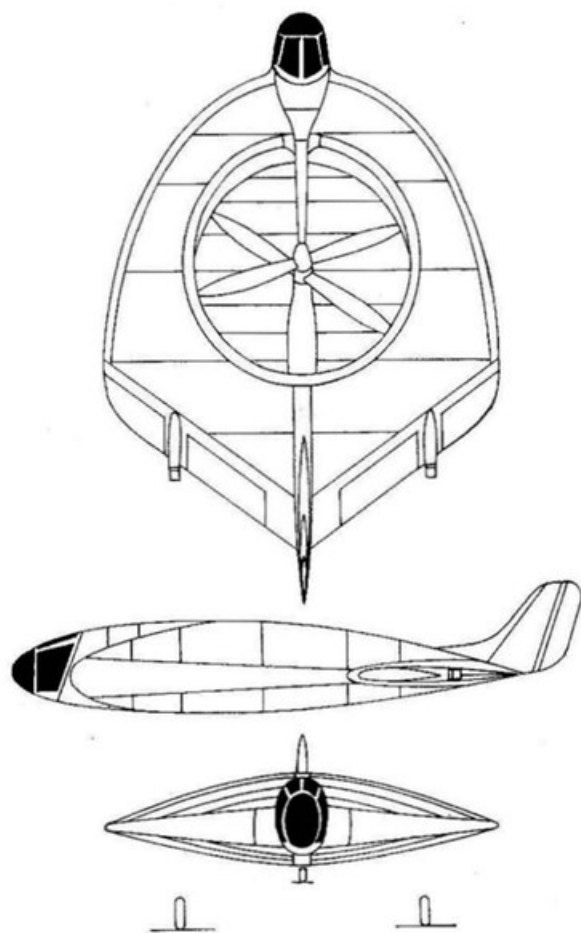
Джозеф Андреас Эпп, один из этих работников и отец “**Omega Disk**” (другого летательного аппарата в форме диска диаметром 19 метров, для которого есть планы), зашел так далеко, что заявил, что проект Шривера не удался, опровергая его показания, и что единственный значительный успех был достигнут с более ранним прототипом в форме блюда, AS6. Этот “НЛО” был испытан в декабре 1943 года в Праге и достиг колоссальной высоты полета 25 км и скорости 800 км /с. Четыре десятилетия спустя другой итальянец, уфолог Роберто Пинотти, рассказал, что он получил от кого-то анонимного почти два десятка файлов, содержащих различные свидетельства различных солдат Муссолини, которые утверждали, что видели несколько НЛО во время войны и которые были тесно связаны с СС и их агентами, предполагаемыми хранителями тайны. Странно, что внезапно многие бывшие сотрудники рейха проводят демонстрации на ту же тему и, иногда, предоставляют очень похожие данные за короткий промежуток времени.



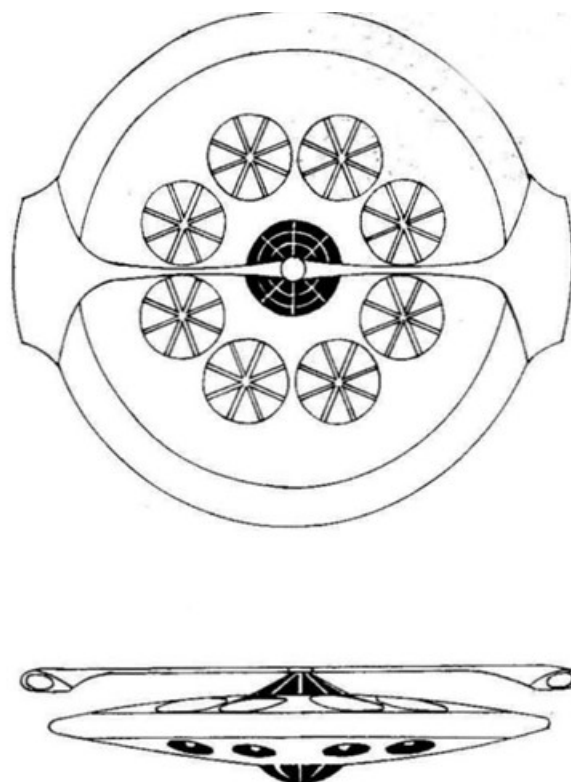
Диск "Омега" Андреаса Эппа (1945).

нижней поверхности закрывались. Путевое управленческое аппаратом осуществлялось дифференцированием подачи топлива в дополнительные камеры сгорания.

Вертолетом-дискон был «Omega Diskus», разработанный в конце войны конструктором Андреасом Эппом. Предполагалось использовать его в качестве штурмовика. Аппарат имел кор-



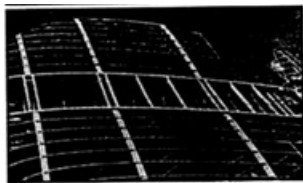
Дископлан Г. Фокке



«Omega Diskus»

пус в виде диска диаметром 19 м, в центре которого размещалась кабина экипажа диаметром 4 м. На оси диска над корпусом располагался двухлопастный ротор диаметром 22 м с двумя ПВРД на его законцовках.

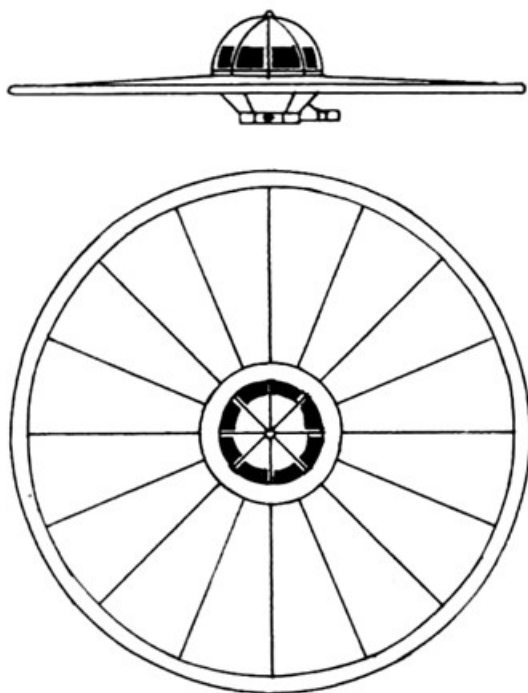
Ротор крепился на оси жестко, наподобие роторов автожиров. Следует заметить, что конструктивную схему безмоментного ротора применил еще в 1930 г. известный немецкий конструктор вертолетов А. Флеттнер, глава фирмы «Флеттнер ГмбХ». На одном из своих вертолетов он установил двухлопастный винт, а на его концах разместил два мотора «Анзани» мощностью 30 л. с. с небольшими пропеллерами.



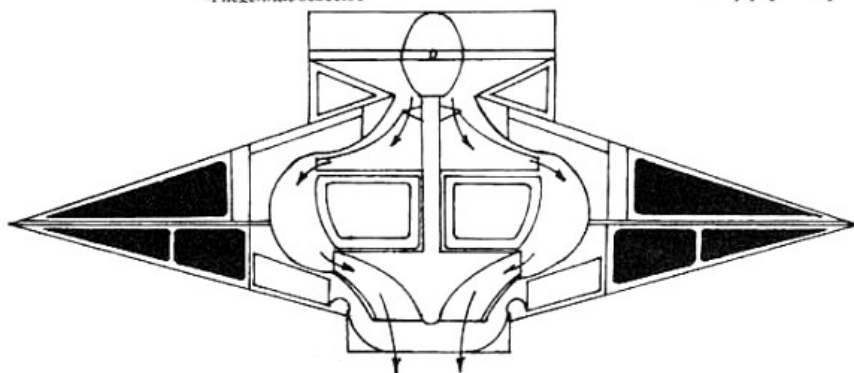
AS6 со снятой обшивкой

Работал аппарат следующим образом. Первоначальная раскрутка основного ротора осуществлялась при помощи стартовых ракетных ускорителей, подвешенных под ПВРД, одновременно запускались и двигатели As 8A. При достижении ротором

Помимо основного ротора аппарат «Omega Diskus» имел в корпусе восемь дополнительных двигателей As 8A мощностью по 80 л. с. с четырехлопастными винтами, причем каждый двигатель устанавливался в вертикальном канале диаметром 3 м.



«Fliegende Scheibe»



Аппарат с радиальным ТРД

К окончательной компоновке конструкторы пришли только после неудачных испытаний 15 предыдущих вариантов. Прототип последнего варианта аппарата взлетел 14 января 1945 г. под Прагой. Есть предположение, что дальнейшие испытания V 7 проводились на секретной немецкой базе на острове Шпицберген.

скорости вращения 220 об./мин запускались ПВРД, а ускорители сбрасывались. Летчик, увеличивая тягу ротора путем изменения шага его лопастей, осуществлял взлет.

Изменяя тягу отдельных дополнительных двигателей, можно было наклонять машину в нужном направлении и осуществлять горизонтальный полет. В случае выхода из строя одного из дополнительных двигателей машина сохраняла управление, достаточное для завершения полета. При остановке одного из ПВРД автоматически прекращалась подача топлива во второй ПВРД, и летчик сажал машину в режиме авторотации. На низкой высоте машина летала, используя дополнительный эффект воздушной подушки.



AS6, вид сзади

Несколько моделей вертолета масштаба 1:10 испытывалось в аэродинамических трубах и свободном полете, а до конца войны успели построить четыре полноразмерных прототипа «Omega Diskus». Система управления, реализованная в данном проекте, была запатентована после войны в ФРГ.

К этому же типу летательных аппаратов относился и штурмовик V 7, разрабатывавшийся группой Шривера и Хабермоля в Бреслау (Вроцлаве). Аппарат имел круглый в плане корпус с остекленной кабиной сверху. Вокруг корпуса вращался многолопастной ротор, вращавшийся от ПВРД, установленных на его внешнем ободе.

Взлет аппарата осуществлялся путем первоначальной раскрутки ротора при помощи наземного пускового устройства или стартовых ускорителей, подвешенных под ПВРД. По достижении определенного числа оборотов в работу вступали основные двигатели, а пусковое устройство отключалось или сбрасывалось стартовые ускорители. Топливо в основные двигатели поступало за счет центробежных сил. Подъемная сила регулировалась путем изменения угла установки лопастей ротора, горизонтальный полет осуществлялся при помощи двух (в другом варианте — трех) ТРД, установленных под аппаратом. В горизонтальном полете лопасти выставлялись в нулевой угол, путевое управление осуществлялось дифференцированным изменением тяги ТРД.

7.3 Дисколет Циммермана.



"Летающий блин" Генриха Циммермана. Испытывался в Пенемюнде в 1942 году, скорость - 700 км/ч. В некоторых других источниках этот аппарат представляют как "диск Белонце".

Глава 5. «Блины» Генриха Циммермана

Какое отношение имеет немецкий авиаконструктор Генрих Циммерман к своему американскому однофамильцу и коллеге — Чарльзу Циммерману, никому точно узнать не удалось.

И если родственной связи между ними, возможно, нет, то духовная просматривается весьма явственно — оба Циммермана на разных берегах Атлантического океана, на протяжении всей своей жизни занимались одним и тем же весьма увлекательным делом — созданием «летающих тарелок»

Генрих рано увлекся идеей «летающего крыла» дискообразной формы. Первый такой летательный аппарат С-1, внешне напоминавший XF-5U-1 «Flying Pancake» Чарльза Циммермана, он построил еще в 1929 году в Веймаровской Германии. Но С-1 не принес славы своему создателю — его просто не заметили.

Переломным в судьбе Генриха Циммермана стал 1933 год. Приход к власти в Германии нацистов, массированная подготовка ими материальной базы создания новой мощной армии сразу же создали благоприятные условия для деятельности авиационных конструкторов.

У Циммермана вскоре появился высокопоставленный покровитель — начальник штаба Люфтваффе генерал Вальтер Вефер. По его указанию Генрих даже получил место главного конструктора в специально созданной для него фирме — филиале авиастроительного концерна «Blohm und Voss».

В таких тепличных условиях идеи Циммермана быстро воплощались в конструкции нового самолета, получившего наименование ХГ-78 «Глюк». Конструктор даже планировал оснастить машину реактивными двигателями. Но суровая реальность — отсутствие пригодных к использованию образцов — заставила вернуться к традиционным двигателям внутреннего сгорания.

В начале 1936 года Генрих Циммерман приступил к продувкам своего «Глюка» в аэродинамической трубе. Нужно было выяснить главный вопрос — может ли новый самолет летать, поскольку многие авиационные специалисты и генералы Люфтваффе настроены были весьма скептически по отношению к нему.

Исследования в аэродинамической трубе показали правильность расчетов Циммермана, и ускорили вялотекущий процесс строительства опытной машины. После установки двигателя «Аргус» мощностью 80 л.с. самолет поднялся в воздух.

Казалось, впереди у Циммермана и его детища безоблачное будущее. Но тут вмешался его величество случай — трагически погиб покровитель Генриха генерал Вальтер Вефер. После этого программа создания новой машины потеряла свой приоритет среди других перспективных проектов германских ВВС и была, по сути дела, обречена на забвение.

Спас проект известный авиаконструктор и владелец фирмы, носящей его имя, Эрнст Хейнкель, предложивший Генриху Циммерману перейти на работу к нему. Так в жизни немецкого Циммермана открылась новая страница. Условия работы, созданные для него в фирме «Heinkel», были прекрасными.

Для новой машины, по этому случаю переименованной в Не-

78, Эрнст Хейнкель даже выделил новейшие турбореактивные двигатели, только что появившиеся в Германии. Установив такой двигатель на самолет, Циммерман в 1940 году отправил свое реактивное «блюде» в первый полет.

Успешные полеты экстравагантной машины вызвали сенсацию и привели к тому, что руководство германской авиации изменило свое отношение к самолету Циммермана, но не в лучшую сторону.

Геринг решил, что «летающее блюдо» опередило свое время, а возможности самолетов традиционной схемы еще далеко не исчерпаны. Первый «блин» вышел комом.

Для Генриха Циммермана вновь настали трудные времена. Денег выделялось мало, реактивные двигатели забрали для использования на других самолетах, и ему оставалось только заниматься дальнейшим усовершенствованием аэродинамических свойств и прочностных характеристик конструкции.

Просвет появился только тогда, когда рейх уже полным ходом катился в пропасть. К 1945 году фирма «Heinkel» начала серийное производство турбореактивных двигателей собственной конструкции, и Циммерман смог установить один такой двигатель на свой He-78.

Долгое совершенствование конструкции дало свои плоды — после установки ТРД на планер машина была готова к летным испытаниям. 1 февраля 1945 года она впервые поднялась в воздух и продемонстрировала уникальные качества — развивала скорость до 1000 км/ч, имела потрясающую скороподъемность и дальность полета для машин такого класса.

Но время уже играло против нее. Красная Армия заняла город Росток, в окрестностях которого находился завод, где работал Генрих Циммерман. Испытания пришлось прекратить, а сам самолет и вся документация были захвачены специальным отрядом НКВД, в задачу которого входила охота за техническими секретами Третьего рейха.

Координировала их деятельность специальная комиссия, созданная по приказу Сталина. Председателем ее вождь назначил своего любимца — заместителя народного комиссара авиационной промышленности по опытному самолетостроению А.С. Яковлева, а в заместители ему определил своего сына Василия Сталина и представителя НКВД Сабурова.

Комиссия славно поработала, вывезя в Союз наиболее выдающихся немецких специалистов по аэродинамике, моторостроению и отправив тонны чертежей, патентов и другой технической

документации. Пленные немецкие специалисты должны были помочь разобраться в этих бумажных завалах.

Недалеко от Москвы был построен секретный объект, на котором под присмотром НКВД жили и трудились немцы. До сих пор остаются секретными сведения о работах, которые здесь проводились. Известно лишь о разработанном Бааде проекте реактивного бомбардировщика традиционной схемы, да и то, наверное, потому, что, вернувшись в Германию, он построил его в пассажирском варианте на территории ГДР.

Все остальные проекты остаются тайной за семью печатями, а среди них наверняка были очень интересные машины. Тут же теряются следы «летающих тарелок» Циммермана, об испытаниях которых в СССР не было никаких официальных сообщений.

Только летом 1952 года западногерманские газеты сообщили о сенсационной находке норвежцев на острове Шпицберген — там среди камней и льдов были обнаружены остатки разбившейся, предположительно, в апреле того же года «летающей тарелки». Подобно палеонтологам, восстанавливающим внешний облик давно вымерших ящеров по сохранившимся костям, норвежские специалисты реконструировали общие очертания необычного летательного аппарата.

«Летающая тарелка» имела солидные размеры — диаметр ее составлял около 46 метров. По окружности корпуса располагались 48 ракетных двигателей. Но самым интересным в этой истории было то, что многие сохранившиеся детали корпуса и двигателей несли советскую маркировку. В штабах НАТО началась легкая паника — неужели русским удалось построить и поднять в небо «летающую тарелку»?

Сразу возникло и множество вопросов — каковы возможности этого новейшего летательного аппарата, состоит ли он на вооружении советских ВВС, производится ли серийно и так далее. Но ответов не было. Советская пресса, как обычно, хранила мертвое молчание, спецслужбам западных стран тоже ничего не было известно о новинке Страны Советов.

Ответа на все эти вопросы нет и сегодня. Шум, поднявшийся было в печати после сенсационной находки, вскоре сошел на нет, ее заслонили другие события. Официальные западные источники так и не подтвердили принадлежности разбившегося на Шпицбергене летательного аппарата Советскому Союзу. Наступило многолетнее забвение.

Поэтому нам сегодня остается только гадать, что же произошло на далеком северном острове полвека назад. Если это дейст-

вительно была советская «летающая тарелка», то кто ее построил и какова ее дальнейшая судьба? Не могли же такую уникальную машину построить в одном-единственном экземпляре.

Вариантов ответа здесь множество. Первый — «летающую тарелку» построили немецкие специалисты, вывезенные в Советский Союз после оккупации Германии, на основе уже существовавших опытных конструкций вроде «диска Белонце». Однако в дальнейшем им так и не удалось довести ее до серийного производства (вариант — летно-тактические качества оказались гораздо ниже ожидаемых), и она после закрытия проекта пошла на слом.

Второй — обладающую уникальными качествами «летающую тарелку» построили немцы, она прошла испытания, причем один из этих полетов закончился катастрофой на Шпицбергене. Но на вооружение она не поступила в силу целого ряда причин — в марте 1953 года умер Сталин, новое руководство СССР во главе с Хрущевым вскоре приступило к масштабным сокращениям вооруженных сил (в том числе и авиации), а главное — Никита Сергеевич стал ярким сторонником ракет, считая их основой военной мощи Советского Союза.

Как раз на время его правления пришлось массированное развертывание управляемых ракет различного назначения, а самолеты сотнями и тысячами пошли на слом. Практически полностью прекратилась разработка новых моделей боевых самолетов, многие конструкторские бюро были закрыты или перепрофилированы. В таких условиях «летающая тарелка» оказалась совершенно ненужной и ее разобрали.

Третий — «тарелка» построена русскими инженерами, а причины ее забвения смотри выше.

Четвертый — на Шпицбергене потерпели катастрофу инопланетяне, а норвежцы, собрав обломки для тщательного изучения, решили для отвлечения внимания пустить всех по ложному «русскому» следу

И наконец, пятый, самый незамысловатый вариант — никакой «летающей тарелки» вообще не было, а всю эту историю придумали ушлые газетчики в погоне за сенсацией. Можете выбирать любой вариант по вкусу.



«Летающая тарелка» FU5-1 Г.Циммермана.



He 162

Перед началом Второй мировой войны в США авиаконструктор Ч. Циммерманом была начата разработка экспериментального аппарата, который неофициально назывался «Flying saucer» («Летающее блюдце») или «Flying flapjack» («Летающий блин»). Прототип этого аппарата с обозначением V-173 совершил более 100 полетов. По результатам испытаний командование ВМФ США в 1942 г. решило построить два опытных дископлана под обозначением XF5U-1. XF5U-1 оснащался двумя двигателями мощностью по 1600 л. с., вращавшими два тянущих винта, в задней части аппарата располагались небольшие поверхности управления. Расчетная максимальная скорость составляла 684 км/ч, однако Ч. Циммерман предполагал в дальнейшем увеличить ее до 885 км/ч путем установки более мощных двигателей. К тому времени, когда оба XF5U-1 были готовы, война закончилась и ВМФ потерял интерес к «летающему блюдцу», а дископланы позднее пошли на слом.

7.4 Литература о немецких летающих тарелках.

<http://www.svarga.tv/node/438>

Бударин Леонид. Летающие тарелки Гитлера. <http://www.proza.ru/2015/02/27/1551>

Дисколет у Гитлера. <http://www.x-libri.ru/elib/arefj000/00000035.htm#a17>

Летающие тарелки нацистов. <http://macbion-narod.ru/ufo/naziufo.0.htm>
<http://macbion-narod.ru/nauka/flyufonazi1.htm>

Летающие тарелки Рейха // Тамбовский меридиан. 2004. №20.
<http://www.x-libri.ru/elib/smi01833/00000001.htm#a1>

Летающие тарелки Третьего Рейха. <http://blog.i.ua/community/2311/484996>

Летающие тарелки для Гитлера. <https://salik.biz/articles/2543-letayuschie-tarelki-dlja-gitlera.html>

Новые подробности о секретных 'летающих тарелках' Гитлера.
<http://historic.ru/news/item/f00/s07/n0000778/>

Дисколеты Третьего Рейха. http://ufotema.sk6.ru/ufo/24_diski_reiha.html

Дисколёты Третьего Рейха 2 http://ufotema.sk6.ru/ufo/26_diski_reiha_2.html

Дисколёты Третьего Рейха 3 http://ufotema.sk6.ru/ufo/27_diski_reiha_3.html

Дисколеты Третьего Рейха. http://nlo.dljatebja.ru/NLO_v_istorii/Diskoljoty_Tret'ego_Rejha.html
https://pikabu.ru/story/diskolyoty_tretego_reykha_pravda_i_nichego_krome_pravdy_7606456

1956-Легенда о "дисколетах Рейха" приобрела окончательную форму в нашумевшей книге "Немецкое оружие и секретное оружие Второй мировой войны и их дальнейшее развитие" майора **Рудольфа Лусара**, бывшего сотрудника Германского патентного бюро. Книга вышла в 1956 году. Лусар постарался собрать в единое целое все слухи о "дисколетах", чтобы составить из них нечто удобоваримое. В результате появились две странички насчет "тарелок", надолго определившие характер легенды.

В книге говорится, что с 1941 года над ними работали "немецкие эксперты Шривер, Габермоль и Мите, а также итальянец Беллуццо. Габермоль и Шривер выбрали кольцо с широкой поверхностью, которое вращалось вокруг неподвижной куполообразной кабины. Кольцо состояло из регулируемых лопастей, которые можно было повернуть в надлежащее положение для взлета или горизонтального полета. Мите разработал дисковидное блюдо диаметром 42 м, в которое были встроены реактивные двигатели. Шривер и Габермоль, работая в Праге, запустили первый "летающий диск" 14 февраля 1945 года. За три минуты он поднялся на высоту 12400 м и достиг скорости 2000 км/час.

1956-Среди тех, кто приложил больше всего усилий для создания легенды об "НЛО Третьего Рейха", был итальянец **Ренато Веско** (1924-1999). В книге "Перехватить НЛО", также написанной в 1956 году, но напечатанной гораздо позже.

I
DEUTSCHE
Flugscheiben und U-Boote
ÜBERWACHEN
DIE WELTMEERE



O. Bergmann

-Bergman O. Бергман О. Немецкие летающие тарелки.

Александров Сергей Викторович, научный сотрудник Института истории естествознания РАН, заместитель координатора Объединения «Космопоиск». Правда и вымысел в истории о фашистских «летающих тарелках»: реальные данные из немецких архивов. 23-и Зигелевские чтения. М. 2002.

Герштейн Михаил. Смерть фашистским НЛО. Техномифы XXI века. СПб. 2011.

<http://aeninform.org/?q=lib/gershtein-mb-smert-fashistskim-nlo-tekhnomify-xxi-veka>

Кирусс Аюр. Немцы, космос и НЛО. Летающие тарелки III-го Рейха. Мигель Серрано говорил о том, что «Вторая Мировая война, закончилась грандиозным экспериментом национал-социализма, расистской алхимии, экономики без ростовщичества., на этой разоренной земле. И не потому, что невозможно попытаться сделать это, поскольку войны и друзья из Внешнего Круга делают это здесь, но оттого, что все уже сотворено в другой части, на другой земле. На Первой Земле, пифагорейском Антиктоне, Противоземле, куда он ушел вместе с самыми преданными и самыми чистыми своей расы, с самыми верными. Там его никогда нельзя будет нагнать, исключение составляют Посвященные в Эзотерический Гитлеризм. Потому что Адольф Гитлер ушел в другое пространство, в другую реальность. Ты должен поверить мне, товарищ. Существовала часть Операции Барбаросса, которая реализовалась после 1945 года и видимого материального поражения нацизма. Я встретился в Антарктике с самым чистым присутствием Аватара, его Мыслью. С тех пор меня не покидает чувство его присутствия в виде событий, ситуаций, которые являются для меня необходимыми для исполнения приказов. <http://www.twirpx.org/file/314471/>



2018-Первушин Антон Иванович. (1970-) Астронавты Гитлера. М. 2018. 319с.

Пролог. Первоапрельские астронавты

Глава-1. Космонавтика реванша

Глава-2. Космолеты республики

Глава-3. Полигон Пенемюнде

Глава-4. Война механизмов

Глава-5. Космические горизонты рейха



2023-Первушин А.И. Астронавты Третьего рейха. 2-е издание. М. 2023. 319с. Легенда об астронавтах Третьего рейха существует давно. Есть в ней доля истины или это всего лишь фантазии и конспирологические гипотезы? Эта книга раскроет все тайны секретных проектов Гитлера.



1993-Серрано Мигель. НЛО Гитлера против нового мирового порядка. 1993.

[http://www.e-reading.club/bookreader.php/1016090/Serrano_-
NLO Gitlera protiv novogo mirovogo poryadka.html](http://www.e-reading.club/bookreader.php/1016090/Serrano-_NLO_Gitlera_protiv_novogo_mirovogo_poryadka.html)

<https://www.twirpx.org/file/3268944/> , <https://a.twirpx.link/file/3268944/>

1-Речь.

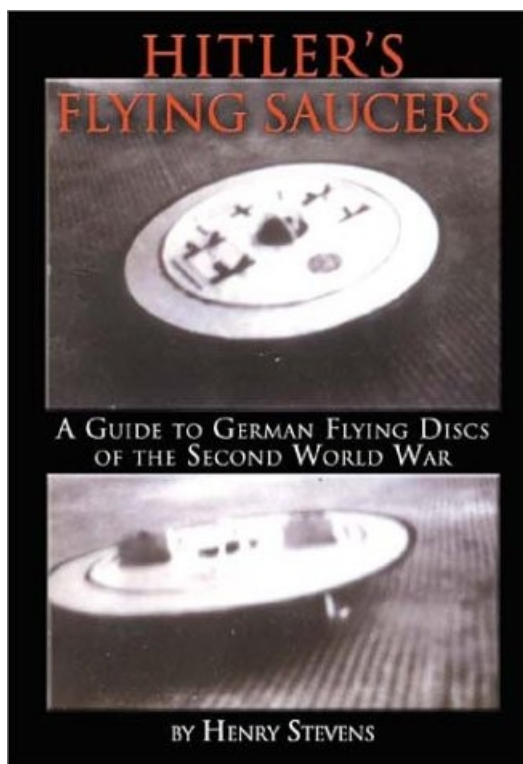
2-Земные НЛО.

3-Циркуляр германской армии об НЛО Гитлера.

4-Перевод германской документации по теме «НЛО» на испанский.



1999-Славин Станислав Николаевич. Секретное оружие Третьего рейха. Москва. «Вече» 1999. 448с.



Стивенс Генри. Летающие тарелки Гитлера.

<http://fanread.ru/book/10560757/?page=44>

<http://www.rulit.me/books/sekretnaya-civilizaciya-luny-read-326447-54.html>



Юрий СТРОГАНОВ,
инженер

Еще одна тайна «третьего рейха»?

Кандидат технических наук Л.Соколов (Москва), инженер Е.Завалин (г.Камensk-Uralskiy), военный О.Чудаков (г.Винница), пенсионерка М.Володина (г.Балашиха Саратовской обл.) и другие читатели выделили среди наших публикаций статью профессора В.Бурдакова о современных конструкциях дисколетов (№ 9 за 1990 г.). В полученных на нее откликах часто встречается просьба: проанализировать литературу по истории техники, чтобы установить, когда же впервые инженерная мысль обратилась к летательным аппаратам подобного типа. Наши авторы занялись этим поиском, и вот предварительный результат: знакомим вас с теми работами, которые проводились еще... полвека назад. Материал подготовлен на основе малоизвестной книги Леманна «Германское секретное оружие второй мировой войны и его дальнейшее развитие», Мюнхен, 1962.

25 марта 1942 года польский капитан, пилот Роман Собинский из эскадрильи стратегических бомбардировщиков английских ВВС участвовал в ночном налете на немецкий город Эссен. Выполнив задание, он вместе со всеми повернул назад, поднявшись на высоту 500 м. Но только облегченно откинулся в кресле, чтобы передохнуть, как пулеметчик встревоженно воскликнул: «Нас преследует неизвестный аппарат!» — «Новый истребитель?» — спросил Собинский, вспомнив о небезопасном «Мессершмитте-110». — «Нет, пан капитан, — ответил пулеметчик, — кажется, это не самолет. Он имеет неопределенную форму и светится».

Тут Собинский и сам увидел удивительный объект, который зловеще поигрывал желто-

красными переливами. Реакция пилота была мгновенной и вполне естественной для летчика, атакованного над вражеской территорией. «Я считал, — указал он позднее в своем рапорте, — что это какая-то новая дьявольская штука немцев, и приказал пулеметчику открыть прицельный огонь». Однако аппарат, который приблизился на расстояние до 150 м, совершенно проигнорировал атаку, и было от чего — он не получил никаких, хотя бы немногих заметных повреждений. Испуганный пулеметчик прекратил стрельбу. Через четверть часа полета «в строю» бомбардировщиков объект стремительно поднялся и исчез из виду с невероятной скоростью.

Месяцем раньше, 26 февраля 1942 года, подобный объект проявил интерес к крейсеру

Так выглядел построенный инженерами «третьего рейха» и испытанный в феврале 1945 года аппарат вертикального взлета под кодовым наименованием «Диск Белонет» (реконструкция).

«Тромп» оккупированных Нидерландов. Командир корабля охарактеризовал его как «гигантский диск, сделанный, по всей видимости, из алюминия». Неведомый гость три часа наблюдал за моряками, не страшась их пушек. Но и те, убедившись в его мирном поведении, не открыли огня. Прощание было традиционным — таинственный аппарат вдруг рванул вверх со скоростью около 6000 км/ч и пропал.

14 марта 1942 года на секретной норвежской базе «Банак», которая принадлежала Люфтваффе флотте-5, была объявлена тревога. На экране радара появился чужак. Лучший пилот базы капитан Фишер поднял машину в воздух и на высоте 3500 м обнаружил объект. Потом он докладывал: «Чужой аппарат представлялся сделанным из металла и имел форму фюзеляжа самолета длиной 100 м и диаметром в сечении 15 м. Впереди виднелось что-то похожее на антенны. Хотя он не имел крыльев и видимых извне моторов, он летел горизонтально. Я преследовал его несколько минут, после чего, на мое удивление, он внезапно набрал высоту и молниеносно исчез».

А в конце 1942 года немецкая подводная лодка обстреляла из пушек серебристый веретенообразный объект длиной около 80 м, который быстро и беззвучно пролетел в 300 м от нее, не обратив внимания на шквальный огонь.

Но столь странные встречи как с той, так и с другой воюющих сторон на том не кончились. Например, в октябре 1943 года союзники разбомбили самый крупный в Европе шарикоподшипниковый завод в германском городе Швайнфурте. В операции участвовали 700 тяжелых бомбардировщиков 8-й воздушной армии США, а сопровождали их 1300 американских и английских истребителей. О масштабах сражения можно судить хотя бы по потерям: у союзников — 111 сбитых истребителей, около 60 сбитых или поврежденных бомбардировщиков, у немцев — порядка 300 самолетов. Казалось бы, в таком пекле, которое французский пилот Пьер Клостерман сравнил с аквариумом, полным сумасшедших рыб, ничто уже не могло поразить воображение летчиков, и все же...

Британский майор Р.Ф.Холмс, командовавший звеном бомбардировщиков, сообщил: когда они проходили над заводом, внезапно появилась группа больших блестящих дисков, которые, словно любопытствуя, устремились к ним. Спокойно пересекли линию огня немецких самолетов и приблизились к американским бомбардировщикам. Причем и здесь шквальный огонь более 700 бортовых пулеметов не нанес им никакого вреда.

Экипажи не имели времени посудачить: «Кого еще занесло?» — нужно было отбиваться от наседавших немецких истребителей. Ну а потом... Самолет майора Холмса уцелел, и первое, что сделал этот флегматичный англичанин, приземлившись на базе, — подал панический рапорт командованию. Оно, в свою очередь, попросило разведку провести тщательное расследование. Ответ поступил через три месяца. В нем тогда впервые

была приведена знаменитая аббревиатура UFO — по начальным буквам английского наименования «неопознанный летающий объект» (НЛО), и сделан четкий вывод: диски не имеют ничего общего с люфтваффе или с другими воздушными силами на Земле. К такому же заключению пришли и американцы. А потому и в Великобритании, и в США были немедленно организованы исследовательские группы, действовавшие в обстановке строжайшей секретности.

В Германии же проблемой НЛО занимались раньше. В конце того самого 1942 года там создали «Зондериор-13», которое было призвано изучать загадочные воздушные аппараты. Его деятельность получила кодовое название «Операция Уранус».

Какие цели стояли перед немецкими учеными, что они делали и чего достигли? На мой взгляд, именно эта страница в исследовании НЛО — одна из самых захватывающих. Ведь тут мы сталкиваемся с уникальным случаем, когда неизвестный, даже сегодня вызывающий разногласия объект оказал прямое влияние на усилия военных конструкторов «третьего рейха» по разработке летающего диска.

Модель N 1 была создана немецкими инженерами Шпрингером и Габермолом еще в 1940 году, а испытана в феврале 1941 года близ Праги. Считается первым в мире летательным аппаратом вертикального взлета. По конструкции он несколько напоминал лежащее велосипедное колесо: вокруг кабины вращалось широкое кольцо, роль «спиц» которого играли регулируемые лопасти. Их можно было поставить в нужную позицию как для горизонтального, так и для вертикального полета (невольно вспоминается крылатый движитель). Поначалу пилот сидел как в обычном самолете, затем его положение изменили на почти лежащее. Машина принесла проектировщикам немало проблем, ибо малейший дисбаланс вызывал значительную вибрацию, особенно на больших скоростях, что и служило основной причиной аварий. Была предпринята попытка утяжелить внешний обод, но в конце концов «Колесо с крылом» исчерпало свои возможности.

Модель N 2, названная «Вертикальным самолетом», представляет собой усовершенствованный вариант предыдущей. Размер ее

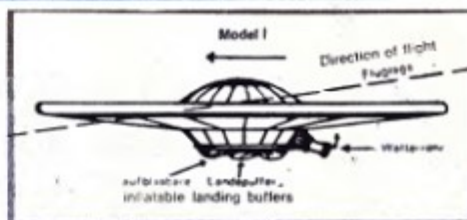
увеличили, чтобы разместить двух пилотов, лежащих в креслах. Были усилены двигатели, повышены запасы топлива. Для стабилизации использовался рулевой механизм, подобный самолетному. Скорость достигала порядка 1200 км/ч. Как только набиралась нужная высота, несущие лопасти изменяли свою позицию, и аппарат двигался подобно современным вертолетам.

Увы, этим двум моделям суждено было остаться на уровне опытных разработок. Множество технических и технологических препятствий не позволили довести их до кондиции, не говоря уже о серийном производстве. Вот тут-то, когда создавалась критическая ситуация, и появилось «Зондериор-13», которое привлекло к исследованиям опытных летчиков-испытателей и лучших ученых «третьего рейха». Благодаря именно его поддержке стало возможным создание диска, оставившего далеко позади не только все тогдашнее, но и некоторые современные летательные аппараты.

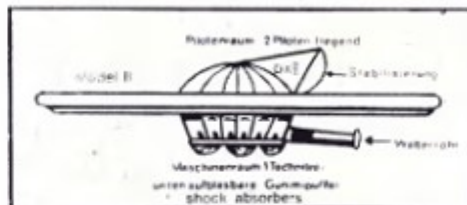
Модель N 3 выполнили в двух вариантах: 38 и 68 м в диаметре. Она приводилась в движение «бесшумным и беспламенным» двигателем австрийского изобретателя Виктора Шаубергера. Одно известно: принцип его действия основывался на взрыве, а при работе он потреблял лишь воду и воздух. Машина, получившая кодовое наименование «Диск Белонце», была околдована установкой из 12 наклонных реактивных двигателей. Они своими струями охлаждали «взрывной» двигатель и, всасывая воздух, создавали сверху аппарата область разрежения, что способствовало его подъему с меньшим усилием.

19 февраля 1945 года «Диск Белонце» совершил свой первый и последний экспериментальный полет. За 3 мин летчики-испытатели достигли высоты 15 000 м и скорости 2200 км/ч при горизонтальном движении. Он мог зависать в воздухе и летать назад-вперед почти без разворотов, для приземления же имел складывающиеся стойки.

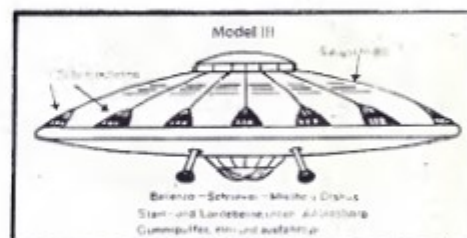
Аппарат, стоивший миллионы, в конце войны был уничтожен. Хотя завод в Бреслау (ныне Вроцлав), где он строился, и попал в руки наших войск, что ничего не дало. Шпрингер и Шаубергер избежали советского плена и перебрались в США.



Модель № 1 — «Колесо с крылом».



Модель № 2 — «Вертикальный самолет».

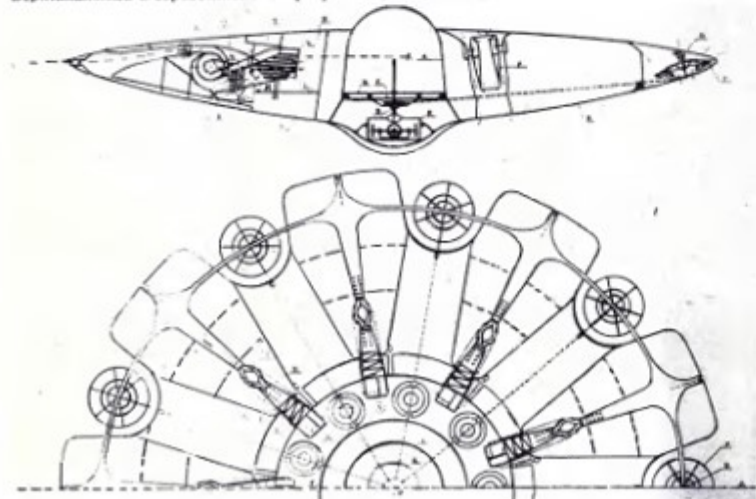


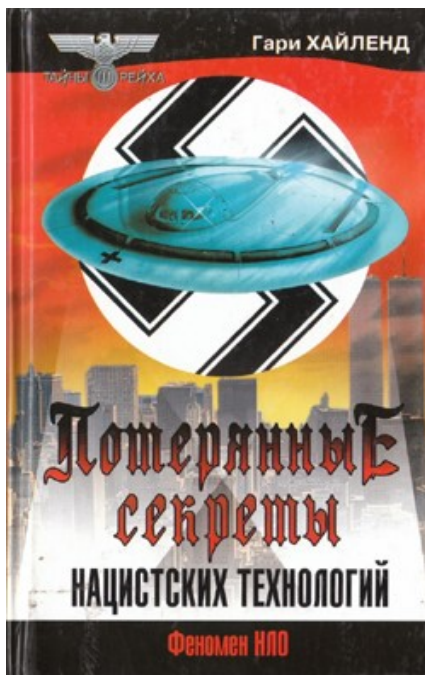
Модель № 3 — «Диск Белонце».

В письме к другу в августе 1958 года Виктор Шаубергер писал: «Модель, испытанная в феврале 1945 года, была построена в сотрудничестве с первоклассными инженерами-специалистами по взрывам из числа заключенных концлагеря Маутхаузен. Затем их увезли в лагерь, для них это был конец. Я уже после войны слышал, что идет интенсивное развитие дискообразных летательных аппаратов, но, несмотря на прошедшее время и уйму захваченных в Германии документов, страны, ведущие разработки, не создали хотя бы что-то похожее на мою модель. Она была взорвана по приказу Кейтеля».

Шаубергеру американцы предложили 3 млн. долларов за раскрытие секрета его летающего диска и особенно «взрывного» двигателя. Однако он ответил, что до подписания международного соглашения о полном разоружении ничего нельзя обнаруживать и что его открытие принадлежит будущему.

Вертикальный и горизонтальный разрезы «Диска Белонце».





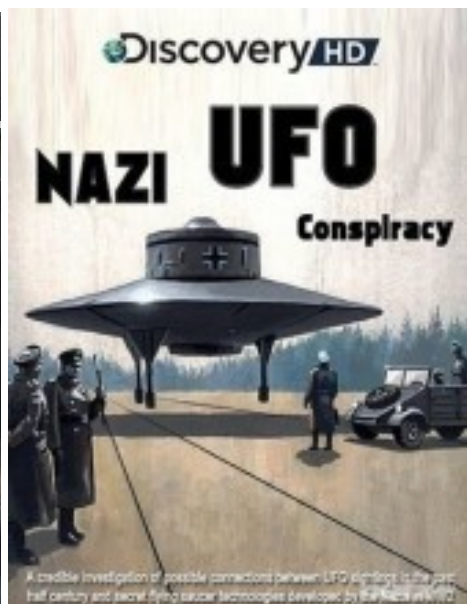
2009-Хайленд Г. Никола Тесла и утерянные секреты нацистских технологий: М. Яуза-Пресс, 2009. 317с. (Секретные материалы III рейха).

-Хайленд Г. Потерянные секреты нацистских технологий. Феномен НЛО.



2001-Вальтер Шик, Ингольф Мейер. Секретные проекты истребителей люфтваффе. Смоленск. «Русич» 2001. 216с. Немецкие самолеты и проекты 1942-1945 гг, в т.ч реактивные и ракетные.

<http://epizodsspace.airbase.ru/bibl/shik/sekretnye/01.html>



2008-Discovery: НЛО: Секретные исследования нацистов. DVD-video. США. 2008. Режиссер Хэдвард Пэллинг. (Nazi UFO Conspiracy). Действительно ли Гитлер пытался создать секретное оружие, которое выглядело как НЛО и могло уничтожить союзные войска? Мы точно знаем, что ученые-нацисты экспериментировали с летающими машинами и пытались создать первые баллистические ракеты, и, говорят, в Баварии был построен самолет с круговыми крыльями. В этой программе будут приведены факты, доказывающие, что этот самолет действительно существовал и, более того, он поднимался в воздух и летал.



-Фильм «Третий Рейх. Операция НЛО».

Правдивцев Виталий Леонидович, (1946-), к.т.н., режиссер документальных фильмов.



2006-Документальный фильм «НЛО: немецкий след» (РЕН-ТВ, Отражение, Россия, 2006).



2006-Документальный фильм «Третий рейх. Операция НЛО» (Телеканал «Россия», Голдмедиум, 2006). Продолжительность 44 мин. О фильме: 1947 год. Очередная экспедиция легендарного американского полярника Ричарда Берда подошла к берегам Антарктиды. В отличие от первых трех она полностью финансируется Военно-морскими силами США и имеет военное название -операция «High Jump» («Высокий прыжок»). Все идет по плану: за первые недели сделано десятки тысяч аэрофотоснимков. И вдруг происходит нечто загадочное: экспедиция, рассчитанная на полгода, уже через два месяца спешно сворачивается и покидает

берега Антарктиды. Это было настоящее бегство. Потерян эсминец «Мэрдок», почти половина палубной авиации, десятки матросов и офицеров. По возвращении адмирал Берд предстает перед членами чрезвычайной следственной комиссии Конгресса США. Он докладывает о нападении на экспедицию странных «летающих тарелок», которые «выныривали из-под воды и, двигаясь с огромной скоростью, нанесли экспедиции значительный урон». Кто поверг в бегство американскую эскадру? Правда ли, что нацисты создали в Антарктиде сверхсекретную базу? Куда в конце войны исчезли тысячи высококвалифицированных немецких специалистов и особо секретные производства Третьего рейха? Действительно ли немецкие ученые занимались разработкой дискообразных летательных аппаратов? Каких результатов они реально достигли? Можно ли доверять слухам о том, что Германия создавала дискообразные летающие аппараты, способные выходить в космическое пространство? Что искала в древних манускриптах Востока и секретных документах тайных обществ самая загадочная организация Третьего рейха -общество «Аненербе»? Что на самом деле стоит за теорией «полой Земли», которая была столь популярна в Третьем рейхе? Каково истинное назначение мощного радиоэлектронного комплекса HAARP на Аляске? Почему среди сотрудников американских антарктических станций большинство имеет прямое отношение к Агентству национальной безопасности, ЦРУ и другим спецслужбам? В фильме принимают участие российские ученые, ветераны разведки.

Секретное оружие нацистов (часть 1). НЛО Третьего рейха.

<https://periergeia.org/en/nazi-secret-weapons-part-1-the-ufos-of-the-third-reich/>

Это деликатная и чрезвычайно запутанная тема. История, которая погружается в густую легенду и которая для многих является именно этим: мифом. По крайней мере, происхождение этой истории кажется несомненным.



Avro Canada VZ-9 был изобретен канадской компанией Avrocar. Имея форму диска, **дирижабль** на короткое время скользил над надувным матрасом. Наконец, представление пришлось не по вкусу военным, и канадский диск канул в лету. Кажется, что его происхождение восходит к V-7, летающей тарелке, изготовленной нацистами с темной и запутанной историей. Википедия Однако слава нацистских летающих тарелок разделена между Naunebu и V-7. История V-7 еще более загадочна, потому что она якобы была построена и отреставрирована в марте 1944 года. Опять же, есть предполагаемые свидетельства, которые уверяют, что видели, как он летел со скоростью, немыслимой для того времени, которую он достиг, потому что он превращал кислород воздуха в неограниченное топливо благодаря странному преобразователю электрических зарядов. Но, как и в предыдущих случаях, у нас нет ни одной фотографии, плана или остатка, которые позволили бы нам выяснить, на что были похожи эти транспортные

средства; все это было бы потеряно в конце войны. Наиболее близким к V-7 является “блюдец”, которое канадцы построили на основе его гипотетического дизайна. Об этом корабле, Avgosar или Avgo Canada VZ-9-AV, имеются неопровержимые доказательства его существования, состоящие из различных фотографий, записей и документов. Он провел 75 летных испытаний в период с 1959 по 1961 год, которые оставляли желать лучшего, настолько, что в конце концов проект не был возобновлен. Диск едва поднимался, достигал скорости всего 50 км / ч и был очень нестабилен. Таким образом, V-7 продолжал оставаться в тени фантастики.

Видео <https://www.youtube.com/watch?v=cjWHrPYvUo0>

1999-Козырев Михаил Егорович, Козырев Вячеслав Михайлович. «Летающие крылья» братьев Хортен Крылья Родины. 1999. №1.

2000-Козырев В.М., Козырев М.Е. «Бесхвостки» А. Липпиша // Крылья Родины. 2000. №1.

2001-Козырев В.М., Козырев М.Е. Опознанные летающие объекты // Крылья Родины. 2001. №6.

2002-Козырев В.М., Козырев М.Е. Ракетные самолеты В. Фон Брауна // Крылья Родины. 2002. №9.



2002-Козырев В.М., Козырев М.Е. Неизвестные летательные аппараты третьего рейха. Москва. Астрель. АСТ. 2002. 349с. В книге представлены проекты неизвестных или малоизвестных боевых летательных аппаратов Германии времен Второй мировой войны, доведенные до стадии серийного производства, опытного образца или не завершенные до конца войны. Приводятся краткие сведения о состоянии немецкой авиационной науки времен войны, о самолетных программах люфтваффе, о структуре люфтваффе и системе маркировки летательных аппаратов. Немецкая авиационная наука времен Второй мировой войны.

Самолетные программы люфтваффе.

Самолеты нормальной схемы.

Самолеты-«бесхвостки».

Летающие крылья.

Асимметричные и двухфюзеляжные самолеты.

Самолеты схемы «утка».

Самолеты-снаряды.

Самолеты вертикального взлета и посадки.

Автожиры.

«Летающие тарелки».

Приложение.

Структура люфтваффе.

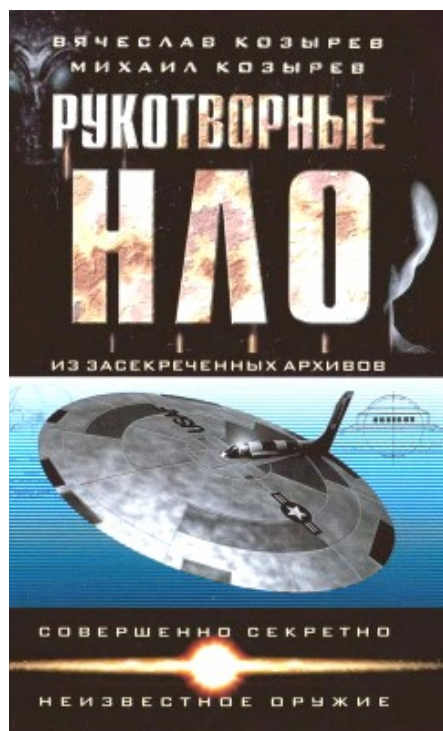
Приложение.

Маркировка самолетов.

Приложение.

Эмблемы и значки. <https://a.twirpx.link/file/536845/>

2003-Козырев В.М., Козырев М.Е. Темная звезда // Крылья Родины. 2003. №7.



2005-Козырев Вячеслав, Козырев Михаил Яковлевич. Рукотворные НЛО. Из рассекреченных архивов. М. Эксмо. 2005. 308с.++ В книге "Рукотворные НЛО" описаны необычные схемы летательных аппаратов, которые неискушенный наблюдатель мог бы принять за НЛО. Среди них дископодобные аппараты, "бесхвостки" и "летающие крылья", воздушно-космические аппараты, конвертопланы, высотные аппараты "легче воздуха", беспилотные аппараты, "летающие платформы" и многое, многое другое. Даются краткие сведения из истории появления первых сообщений о НЛО, приводятся уникальные разработки необычных летательных аппаратов в Германии времен Второй мировой войны. И что особенно интересно: на основе ранее засекреченных материалов из зарубежных и советских архивов в книге подробно, с фотографиями и чертежами, освещается работа конструкторов и инженеров над необычными летательными аппаратами в послевоенное время в США, Канаде, Франции и СССР. <http://www.twirpx.org/file/2298843/>
http://www.phantastike.com/nlo/rukotvornie_nlo/zip/



2006-Козырев В.М., Козырев М.Е. Необычное оружие третьего рейха. М. Центрополиграф. 2006. 400с.



2009-Козырев В.М., Козырев М.Е. НЛО земного происхождения. От Третьего рейха до наших дней. М. Центрополиграф. 2009. 382с. В книге описаны необычные схемы летательных аппаратов, к которым относятся: дископодобные аппараты, «летающие крылья», воздушно-космические аппараты, конвертопланы, высотные аппараты легче воздуха, беспилотные аппараты, «летающие платформы» и т.п. Даны краткие сведения о появлении первых сообщений об НЛО, приводится подлинная история разработки необычных летательных аппаратов в Германии времен Второй мировой войны, а также в послевоенное время в США, Канаде, Франции и СССР. Книга снабжена большим количеством рисунков и фотографий.

<http://www.twirpx.org/file/2034649/>

1. Пришельцы атакуют.....	6
2. Рождение уфологии.....	24
3. Немецкий след НЛО	54
4. «Вриль», «Туле» и другие.....	63
5. «Бесхвостки» и «летающие крылья» люфтваффе.....	76
6. Ракетное оружие Германии.....	90
7. Немецкие «чудо-диски»	122
8. «Фу-файтеры».....	145
9. Альтернативные двигатели для летательных аппаратов.....	153
10. Под прикрытием уфологии.....	169
11. Дископодобные аппараты после войны.....	192
12. Аппараты легче воздуха...	
13. Самолеты-шпионы	240
14. Воздушные мишени, беспилотные ударные и разведывательные самолеты.....	247
15. Крылатые ракеты.....	284
16. «Летающие крылья».....	318
17. Воздушно-космические аппараты.....	331
18. «Летающие платформы» и «летающие джипы».....	345
19. Самолеты, взлетающие с хвоста, и конвертопланы.....	356
20. Двухсредные аппараты	366
