Связующая сила

Дословные выдержки из архива Смита

Несколько лет назад после нескольких довольно серьезных авиакатастроф, для которых не было удовлетворительного объяснение, людей из «другого места» спросили через «контакты», были ли эти аварии возможно из-за к нашему кораблю, летящему слишком близко к их кораблю. Нам сообщили, что, хотя очень немногие из наших судов пострадали в таким образом пилоты-тарелки теперь проявляли гораздо большую осторожность, так что эта причина была фактически устранены. Нам сообщили, однако, что наши летчики совершали облет, полностью игнорируя районы уменьшено связывание, которым страдает эта планета, и очень часто их корабль не был разработан с достаточным запас прочности и развалился. Когда мы в ответ сказали, что ничего не знаем о таких регионах, нам сообщили, что это означает обнаружить их было легко в рамках нашей технологии, и что мы должны создать подходящие инструменты, а затем заплатить внимание на то, что они прописали. Они также передали несколько нелестных замечаний о нашей склонности к отстреливая атомные бомбы, которые фактически создавали пару таких «вихрей» при каждом взрыве. Затем нам объяснили принцип работы счетчика переплета, и нам оставалось разработать его подробную дизайн. Принцип довольно прост; вся материя удерживается вместе относительными конфигурациями трех основные поля природы, температурные, электрические и магнитные. Эти конфигурации характерны для того, что мы называем молекулярная структура, и взаимодействия этих полей не линейны. Следовательно, поскольку взаимодействующие поля являются суммой локальных полей и фоновых полей, такое взаимодействие может использоваться для обозначения определенных характеристики фона именно из-за этой нелинейности.

Конструктивно измеритель вязкости состоит из нейлонового волокна, которое подвергается напряжению, близкому к пределу упругости (после того, как был перенапряжен для обеспечения устойчивости) натягивается на стальную пружину, которая подвергается нагрузке значительно ниже ее упругой предел. Нейлоновое волокно намотано на шпиндель со стрелкой, поэтому любое продольное перемещение волокна приведет к вращению шпинделя и перемещению указателя в произвольном масштабе. При создании инструмент, нейлоновая поводка использовалась и была предварительно напряжена до предела, и этот момент был отмечен. Затем в инструмент наделали резьбу, и один конец прикрепили к пружине, а другой поместили под натяжение до 75% от ранее отмеченного разрывного напряжения, а конец зажат фрикционной шайбой, которая несколько мягче, чем нейлон, чтобы крепко удерживать ее, не деформируя нейлон. Затем весь инструмент был отложен в течение нескольких дней, чтобы убедиться, что он стабилен, после чего указатель сдвинулся к середине шкалы и инструмент считался готовым к эксплуатации. (Ред. - также смотрите это фото другой, возможно, более поздней конструкции кажется, что нейлоновое волокно упирается в металлическую проволоку.) Сделав корпус инструмента из алюминиевой трубки диаметром около 1/2 дюйма и длиной 10 дюймов, комбинация дает очень хорошую температурную компенсацию, а диапазон температур 100° F делает меньше чем 1/2 деления по произвольной шкале из 12. Нет заметных изменений во всем диапазоне влажности и барометрической чувствительности не наблюдалось. Габариты видимо не критичные, а удачные инструменты были сделаны с самыми разными параметрами. К сожалению, у нас нет возможности откалибровать эти инструменты в настоящее время, и лучшее, что мы можем сделать, это использовать их для качественной индикации. Мои коллеги и я исследовали общие районы, через которые пролетали самолеты незадолго до необъяснимой аварии, и мы обнаружили несколько областей пониженного связывания, измерители показывают несколько шкал подразделения меняются. Эти области кажутся примерно круглыми и около 1000 футов в диаметре, и, вероятно, простираться вверх на довольно большое расстояние. Некоторые из них были обнаружены с воздуха, когда через них пролетели самолеты, но к счастью, в этих случаях корабль был достаточно силен, чтобы остаться нетронутым! Верно это в целом или нет, мы не можем сказать, но кажется, что в северных широтах, чем южнее, и некоторые районы, кажется, постоянно поражены уменьшенное связывание. Мы не знаем, перемещаются ли области уменьшенного связывания или просто исчезают, но мы делаем это. Знайте, что, когда мы искали несколько из них через три или четыре месяца, мы не смогли найти их следов. Таким образом, может показаться, что этот бизнес по сокращению связывания продержится еще немного расследование.

Директору гражданской авиации:

Я предлагаю следующее за любую помощь, которую они могут оказать. Наши знания в области фундаментальной науки, можно сказать, по крайней мере, неадекватны, а некоторые из наших представлений о структуре материи на самом деле ошибочны. Реальность материи, как она проявляется нашему сознанию, состоит из производных полей основного вращения, среди которых представляют собой плотность, градиент, расхождение и закручивание. В настоящее время они признаны лишь частично. Мы знакомы с эффектами этих полей, но не в какой-то степени с самими полями или как они взаимодействуют сформировать материю, как мы ее знаем. Научные аспекты и то, как я получил эту информацию, не имеют особого отношения к моменту. Важным вопросом является отношение этой информации к структурным отказам самолета и различные другие предметы. Закон обратных квадратов для сил между материальными частицами приблизительно справедлив только для среднего диапазона расстояний в пределах нашего опыта. Это не относится к очень большим или чрезвычайно большим небольшие расстояния. Кроме того, силы, которые мы наблюдаем, являются равнодействующими, а не основными силами. Основные силы являются следствиями распределения полей, составляющих реальность материи. Это распределение синусоидальной формы, а результирующие силы являются следствием гармонической комбинации всех присутствующих полей. Материя удерживается вместе благодаря равновесию всех сил, действующих в ней, и изменению любого из поля отражаются в связывающих силах внутри материи. Не все поля внутри материи связаны с этим конкретным фрагментом материи или даже с самой материей, поскольку поле структура, в которую погружена материя, может быть изменена многими внешними влияниями. Все это означает, что связывающие силы внутри материи не являются фиксированными и неизменными величинами, которые у нас есть верил в них. На этой Земле и достаточно близко к ее поверхности структура поля в основном постоянна, за исключением в определенных регионах, и материя демонстрирует достаточно стабильные характеристики во всем мире. Однако существуют определенные области, которые можно назвать вихрями, в которых одно или несколько полей находятся в отличии от ценностей, обычно преобладающих в других странах. В этих регионах могут быть существенные изменения связывающих сил материи в зависимости от природы и степени различий полей. Основываясь на этом понимании природы материи, я разработал и сконструировал несколько инструментов для обнаружения изменения связывающих сил материи. Эти инструменты были подарены друзьям в разных частях света, которые сообщили об изменениях в силе связывания в некоторых регионах.

Инструменты состоят из нейлонового волокна, усиленного до 1/2 своей прочности на разрыв металлической пружиной ниже его максимальной прочности. Изменение силы связывания по-разному влияет на нейлон и металл, и одно или другие удлиняются. Это движение передается на шпиндель и указатель. Хотя я не могу указать величина изменений силы связывания в этих различных регионах, я знаю, что они существуют и что изменения заметны. Я убежден, что по крайней мере некоторые из отказов конструкции самолетов связаны с машины, летящие через регионы, где уменьшение силы сцепления увеличивало силу напряженная часть ниже ожидаемого уровня нагрузки. Я не знаю, фиксируются ли эти области пониженной силы связывания в своем положении или перемещаются, но я ожидайте, что они сделают и то, и другое.

Поэтому я бы рекомендовал:

- Чтобы это явление не улучшилось, следует использовать больший коэффициент безопасности при нагрузке на компоненты самолета понят.

- Области пониженного связывания должны быть найдены, нанесены на карту и изучены, с учетом их возможного компенсация.

*W. B. Smith*

Что касается меморандума о связывающих силах, у меня точно не было реакции, чего я наполовину ожидал. Однако есть продолжение, когда моему другу довелось проехать через Квебек и он взял два измерители силы связывания разных типов с ним. Оба указали на определенный водоворот возле Квебека! Кроме того, он нашел сильный самолет над Северной Атлантикой, куда он летал в связи с НАТО маневрировал, но поскольку самолет летел легко, ничего не сломалось, хотя оба инструмента приняли постоянный отклонение, показывающее, что вихрь вывел их за пределы их упругости. Я до сих пор уверен, что это один объяснение авиационных и других структурных отказов. Если вихри ярко выражены, они представляют опасность для летящих через них самолетов, если они содержат части, которые нагружены до предела. Благодатное поле для исследования близко к тому месту, где один или несколько самолетов разбились из-за дефектов, возникших в полете. Нам известно несколько таких вихрей, но нет нужды говорить, что ортодоксальное чиновничество не будет иметь к этому никакого отношения, хотя я и представил это через «надлежащую каналы».