

Protecting people in aerospace and automotive technology from quantum electromagnetic waves.

V. Korniienko, v.gkorn@ukr.net F. Mejidov, M. Turkin, Academy of diagnostics LLC, Ukraine

It is known that most aerospace accidents are due to the human factor, the reason for which follows from Einstein's theory of general relativity, according to which matter consists of energies, the interaction of which forms a quantum electromagnetic field (QEF) in it. Therefore, the application of loads to matter causes perturbation of its QEF in the form of waves of quantum electromagnetic energy (C-radiation), which we experimentally discovered. Due to the presence of QEF in the matter, any electric generator together with electricity generates S-radiation, which pollutes the environment. For the same reason, QEFs of the matter of all celestial bodies, including the Earth, generate S-radiation, which reveals the origin of geopathogenic radiation (GR), the property of which is known to cause diseases. In addition, in the spectrum of S-radiation in the summer of 2003, we observed how in the summer of 2003 the Earth and the Sun occupied the energy information field (EIF) of cosmic origin. It was divided into small EIFs, which began to suck energy from technology and people, which caused cardiovascular failure, which killed an extra 80,000 people in Europe and the United States in August 2003. Soon, the EIF was divided into smaller factions, so the mass deaths stopped. Later, the EIF occupied buildings and transport, and their joint exposure to people with S-radiation causes diseases that are the cause of accidents due to the human factor. Therefore, the article proposed, based on standards and innovations, to ensure the neutralization of quantum impacts, which will increase the safety of aerospace and automotive technology.

1. Introduction

The protection of people from external energy influences is currently not paid attention, as a result of which a significant part of accidents occur due to the human factor. Therefore, the origin of energies, the effects of which cause diseases and thereby affect the safety of flights, is shown below.

One of the well-known manifestations of these energies is GR, which everywhere come out from under the earth's surface, the property of which has long been studied by many researchers, [1-2]. However, the reason for the occurrence of GRs is unknown, so for physics they, by silence, do not exist, and some "scientists" even try to classify them as "pseudoscience," despite the fact that GRs register certified devices.

At the same time, we found that the application of loads to any matter causes the release of S-radiation from its bowels, which have the same properties as GR. Their origin follows from Einstein's General Theory of Relativity, according to which matter consists of energies, and their interaction forms QEF in matter, therefore, loads on matter induce perturbation of its QEF in the form of S-radiation [3].

But quantum is looking for particles, not the energies that make up matter. But we followed the path of investigating the properties of the energies that make up matter, which manifest as S-radiations. At the same time, it was established that S-radiation of any origin can affect the parameters of the QEF of the matter that makes up the human body, which causes its organic changes and, as a result, diseases. The same effect on health causes the suction of EIP energies from the human body.

Their combined impact gives rise to problems with the safety of people in aerospace and automotive engineering, but knowledge of the properties of S-radiation and EIF can eliminate these problems, which is shown below.

2. Methods

At the initial stages of many years of research on these energies, we used sensory sensations in the palms of experts, then in the readings of the GRV-compact device, which is mass-produced in Russia. Details are given in the article: <http://vixra.org/abs/1810.0401>

3. The results of our research

3.1 Impact of C-radiation and EIF on the human factor in the causes of equipment accidents

3.1.1 Origin of technogenic S-radiation in the equipment and their influence on its accident rate

The main structural elements of any electric generator are the stator and rotor. During operation, the rotor rotates at a high speed, as a result of which its matter is subjected to centrifugal forces. This causes perturbation of the rotor material CEP in the form of C-radiation, which intersects the stator windings and leads quantum currents into them, which, together with electrical energy, are supplied to equipment that converts them into technogenic S-radiation and fills them with the internal space of aerospace and automotive equipment. Moreover, if this technique is high-frequency, then the S-radiations emanating from it acquire the same frequency, which accelerates their negative impact on humans.

For example, our studies have shown that when products are stored in a refrigerator, their saturation with S-radiation occurs, as a result of which the taste from almost 300% becomes worse than the same products from the control refrigerator, in which S-radiation was neutralized using the device we developed, [4-6]. Therefore, the crew and passengers of aircraft, together with products and drinks, consume technogenic S-radiation, which can negatively affect their health.

In addition, aircraft are equipped with electronic equipment, including radars, the S-radiation of which negatively affects the condition of the crew. It also goes to passengers, because recently aircraft builders have been installing computers on the backs of aircraft seats. However, any computer generates C-radiation, from which passengers are defenseless due to limited movement, and the material from which the seats are made is not an obstacle for S-radiation. Therefore, with a long flight, passengers may have problems with the cardiovascular system and, as a result, heart attacks or strokes. Therefore, it is advisable to neutralize S-radiation in them, or dismantle computers.

3.1.2 Impact of airport radar S-radiation on flight health and safety

Once in Kyiv, a young woman told me a terrible story that she worked as a cashier at Boryspil airport as part of a team of 12 girls who were 22-23 years old. At the same time, within 3 years, 11 of them died of cancer. This woman also had leukemia, i.e. blood cancer.

In this regard, I remembered that a familiar doctor said that the pregnancy of all women who lived in Odessa on Yakira Street was interrupted by miscarriages. One side of this street is built up with residential multi-storey buildings, and along its second side, behind the fence, the territory of the Odessa airport begins, where 2 radars operate around the clock.

Therefore, I went to this airport, where the head of the technical service said that due to complaints from the residents of this street, one, the survey, the most powerful of the 2 radars, was moved to the other end of the strip, which is 2 km from the building of this service. Nevertheless, the C-radiation emanating from both radars was well felt sensorially in his office, through the blank walls and the adjacent reinforced concrete building, and the pink complexion of the personnel of this service clearly indicated that their health was negatively affected by the S-radiation of the radars. Therefore, the head of this service and I agreed that we will manufacture and test a device on the surveillance radar for free

that neutralizes its S-radiation. After 2 months, during the next scheduled maintenance, when this radar was stopped, we connected this device to its electrical network, which did not affect the parameters of its operation, but its S-radiation was no longer absent in the technical service building.

The presence of S-radiation in radar radio waves is due to the fact that they are present in the electrical energy consumed by the workstation. It converts them into high-frequency S-radiations, which radar antennas generate them along with radio waves.

However, due to the fact that science does not know anything about the origin of S-radiation, there are no standards for limiting their emission from radars and other equipment. Therefore, the authorities did not show interest in this device.

This small study suggests that the S-rays that generate airport radars, as well as their related GIs, disrupt the parameters of the human body's QWFs, resulting in diseases. Therefore, these girls died, and even more unborn children died in the womb.

At the same time, radars are installed on the territory of any airport and around the clock together with radio waves generate S-radiation, for which there are no barriers. Therefore, air traffic controllers are constantly in the affected area of these S-radiations, which negatively affects their health and causes several percent of accidents due to their errors.

In addition, the S-radiation of airport radars also briefly irradiates aircraft pilots at launch. At the same time, they receive a fairly large dose of S-radiation, which is difficult to remove from the body, especially since S-radiation that is available on the plane, as well as EIF, is added to them.

All this, taken together, also negatively affects the health of pilots and air traffic controllers and flight safety, as well as the health of airport workers.

Therefore, in order to protect the health of airport personnel and improve flight safety, it is advisable, based on standards, to limit the level of S-radiation in radars, especially since there are no technical problems.

3.1.3 Protection of people from space S-radiation in aerospace and automotive technology from infection with covid.

Our studies, [7], as well as the analysis of various sources, showed that the primary source of coronavirus infection is cosmic S-radiation, the impact of which violates the parameters of the human body's QEF, as a result of which this disease occurs. This is also evidenced by the correlation between the charts of solar activity regularly published on the Internet and the number of Covid diseases by day.

Consequently, coronavirus infection is periodically present in the composition of solar radiation, which caused the primary foci of this disease, as a result of which during the flight some of the passengers of the aircraft, as well as people when traveling in a car, were infected,

Therefore, it seems that it is advisable to equip aircraft and cars with equipment that creates a quantum field around this technique that reflects space, including solar C-radiations, and with them a coronavirus infection.

We started developing such equipment 25 + years ago, and tested it in the summer of 2002 on the Black Sea, when the Sun was at its peak. This equipment created a flat quantum field of a given shape, under the protection of which the sun's rays stopped burning the skin, which allowed us to sunbathe on the beach for several hours in a row, while without this protection it was enough 15 minutes to get severe skin burns. Therefore, the field we have developed is much more effective than the Earth's magnetic field protects humans from solar and other cosmic S-radiations, and with them from coronavirus infection. Therefore, it is advisable to use it to protect aerospace and automotive equipment, which will

exclude the likelihood of primary infection with Covid. Moreover, the use of such a field, presumably, forms an energy breakdown in the QEF of the earth's atmosphere, which will reduce fuel consumption and increase the speed of the aircraft.

3.1.4. Impact of EIF on accidents due to human factor and protection against them. Quantum examination of dead aircraft.

The fact that Earth was occupied by EIF to very few people is known, apparently because at the World conference on climate change, Moscow, 2003 where I reported on occupation of Earth and the Sun to EIF, were present, generally meteorologists who anything, except horror from prospects which expected mankind from this report didn't gather. And the National Academy of Sciences of Ukraine forbade to publish my articles on this subject in the scientific magazines.

Nevertheless, we continued to observe EIF in buildings and transport regarding assessment their influence on people. So, we paid attention to what at a trip in the car was felt by severe dizziness and extreme fatigue for a trip within one hour once. EIF which occupied the car to such an extent that it went beyond his limits on 2 meters was the reason. Since then before getting into the car we clean it from EIF that allows to go without dizziness and fatigue for 8-12 hours.

At office where we generally conducted these observations, about 60 people worked. At the same time 70% from them periodically felt sharp pains in different bodies because of a suction of EIF of energy from them. However, cleaning of the person of EIF which took no more than 1 minute instantly removed these pains. However, it didn't exclude repeated attack on people of EIF in several days. And, they attacked regardless of their age and a physical condition of the person. Including there was a man who in the 55 years was in a fine physical state and daily did chin-ups 30 times, and then as much time was wrung out from a floor. Nevertheless, 2-3 times a year he was attacked by EIF which enveloped his layer, about 1 meter thick, and sucked away from him energy to a deranged state. However, in 1-2 minutes after his cleaning of EIF, it returned to normal without any consequences for health. What is characteristic, attacks of EIF on him stopped when he passed to other work near which there were any more no antennas of cellular communication which generate the S-radiations attracting EIF much.

At the same time it is obvious that if the pilot of the plane under the influence of EIF appears in such state, then it will inevitably cause accident and death of the plane because of a human factor. And, it is almost impossible to establish this reason for experts because after accident EIF will depart, and the victims will remain.

Nevertheless, the fact of such attack can be established if records of negotiations of the pilot with the dispatcher on which it is possible to carry out their expertise regarding existence of a background of quantum energy in them remained. If instrument assessment shows that just before accident the level of S-radiations increased, then it will specify on presence at a cabin of EIF which impact caused accident of the plane. It is quite enough to make the decision on equipment of planes of the equipment for cleaning of planes of EIF.

Besides, before rise of her space technology it is necessary to clean from EIF remotely.

3.1.5 Providing favorable conditions for flight in unsuccessful weather conditions

The surrounding space consists of matter of air and also has the QEF. At the same time air constantly stays in the movement therefore his QEF generates S-radiations. At the same time, our researches showed that, S-radiations are capable to transfer information which accumulates in the QEF of surrounding space, therefore when the volume of this information exceeds critical, it finds Reason which is capable to influence the environment.

Therefore, we developed the program which allows to create favorable conditions for flights. We checked her action in operation when once flight by plane within 12 hours along which route there were many zones of high turbulence because of which mercilessly shook him was coming our good acquaintance. Therefore, by means of this program we removed turbulence on all route of flight. Therefore the crew of the plane was extremely surprised that throughout all flight there was no turbulence, and the plane flew extremely smoothly. But this program provided creation of these conditions only in one direction. Therefore in the return flight there was, as usual, a high turbulence and the plane mercilessly shook on air pockets.

Therefore, despite dense backwardness of physics in these questions, it is expedient to make an experiment on improvement of weather flight conditions of planes in adverse weather conditions about which pilots can not know.

3.1.6. Increase in safety of astronauts in distant space flights and also the road transport

The upcoming flights to the Moon and Mars promise astronauts the dangerous effects of cosmic radiation, in which the main damaging factor is the C-radiation of cosmic bodies, including solar ones, which are caused by explosions inside the Sun and the release of solar matter. There are no barriers from such cosmic C-radiation, the action of which medicine mistakenly attributes to magnetic storms. NASA scientists also have no idea about their origin. Therefore, their scientists offer astronauts to hide from space C-radiation for warehouses with products. Space medicine in fantasies on this topic does not lag behind and proposes to castrate astronauts before flight to increase the resistance of their body to these radiation.

At the same time, the equipment we have developed, which has an insignificant mass, makes it possible to create a protective field that protects against cosmic C-radiation much better than the Earth's magnetic field. It is appropriate to use it not only to protect the spacecraft, but also to personally protect astronauts, which will allow them to work for several hours outside the spacecraft without health risks.

Tests of such a protective field on a car showed that solar heat does not overheat the car cabin, but when moving in the direction of the Sun, its light does not blind the eyes and does not overheat people in the cabin.

4. Conclusion

The article shows the origin of S-radiation and EIP, the impact of which on people can cause various diseases, which causes accidents due to the human factor. The innovations proposed in it have been tested and have a level of technical readiness from TRL2 to TRL4, which allows them to be used with minimal costs to protect people from C-radiation and EIP in aerospace and automotive technology, which will reduce its accident rate due to the human factor.

5. Literature:

1. Bachler K. Eartch Radiation.(1989) Manchster, Wordmasters
2. Hartmann E. Krankhelt ats Standortproblem (1976).
3. Einstein A. Collection of scientific works in four volumes. Volume 1. Works on theory relativity 1905-1920. M.: Science,

4. Korniienko V.G. Study of the Effect of S-Radiation on Storage Quality products in refrigerators//Eniology. № 3. 2005. p. 79-82.
5. Korniienko V.G., Krasnovsky I.N., Filiptsov S.N. Preservation study products in refrigerators//Refrigeration equipment and technology. No. 4 2005c p. 57-60.
6. Korniienko V., Krasnovsky I., Kudashev. To the question of improving the taste of products, stored in refrigerators//Dairy business No. 7 2007 pp. 22-25
7. Korniienko V. Belokrinicky V, Vikulin I. The nature of the origin of the coronavirus revealed measures to stop the pandemic. <http://vixra.org/abs/2004.0153>

Защита людей в аэрокосмической и автомобильной технике от квантовых электромагнитных волн.

В.Корниенко, v.gkorn@ukr.net Ф.Меджидов, М.Туркин, Academy of diagnostics LLC, Ukraine

Известно, что большинство аэрокосмических аварий происходит из-за человеческого фактора, причина которого следует из ОТО Эйнштейна, согласно которой материя состоит из энергий, взаимодействие которых образует в ней квантовое электромагнитное поле (КЭП). Поэтому приложение нагрузок к материи вызывает возмущение её КЭП в виде волн квантовой электромагнитной энергии (С-излучений), которые мы экспериментально обнаружили. Вследствие наличия в материи КЭП любой электрический генератор вместе с электроэнергией вырабатывает С-излучения, которыми техника загрязняет окружающую среду. По этой же причине КЭП материи всех небесных тел, в том числе Земли, генерируют С-излучения, что раскрывает происхождение геопатогенных излучений (ГИ), свойство которых вызывать заболевания общеизвестно. Кроме того, в спектре С-излучений летом 2003 мы наблюдали, как летом 2003 Землю и Солнце оккупировало энергоинформационное поле (ЭИП) космического происхождения. Оно разделилось на мелкие ЭИП, которые принялись сосать из техники и людей энергии, что вызвало сердечнососудистую недостаточность, из-за которой в августе 2003 в Европе и США погибло лишних 80 000 человек. Вскоре ЭИП разделились на более мелкие фракции, поэтому массовая гибель людей прекратилась. Позднее ЭИП оккупировали здания и транспорт, а их совместное с С-излучениями воздействие на людей вызывает заболевания, которые являются причиной аварий из-за человеческого фактора. Поэтому в статье предложено, на основе стандартов и инноваций обеспечить нейтрализацию квантовых воздействий, что повысит безопасность аэрокосмической и автомобильной техники.

1. Введение

Вопросам защиты людей от внешних энергетических воздействий в настоящее время не уделяется внимания, вследствие чего значительная часть аварий происходят из-за человеческого фактора. Поэтому ниже показано происхождение энергий, воздействие которых вызывает заболевания и тем самым влияет на безопасность полётов.

Одним из общеизвестных проявлений этих энергий являются ГИ, которые повсеместно выходят из-под земной поверхности, свойство которых вызывать заболевания давно изучено многими исследователями, [1,2]. Однако причина возникновения ГИ неизвестна, поэтому для физики их, по умалчиванию, как бы и не существует, а некоторые «учёные» даже пытаются относить их к «лженауке», не смотря на то, что ГИ регистрируют сертифицированные приборы.

Вместе с тем, мы обнаружили, что приложение нагрузок к любой материи обуславливает выброс из её недр С-излучений, которые имеют такие же свойства, как ГИ. Их происхождение следует из Общей теории относительности Эйнштейна, согласно которой материя состоит из энергий, а их взаимодействие образует в материи КЭП, поэтому нагрузки на материю вызывает возмущение её КЭП в виде С-излучений [3].

Но квантовая ищет частицы, а не энергии, из которых состоит материя. Но мы пошли по пути исследования свойств энергий, из которых состоит материя, которые проявляются в виде С-излучений. При этом установили, что С-излучения любого происхождения способны влиять на параметры КЭП материи, из которой состоит организм человека, что вызывает её органические изменениями и, как следствие, заболевания. Такой же эффект на здоровье вызывает отсос ЭИП энергий из организма человека.

Их суммарное воздействие порождает проблемы с безопасностью людей в аэрокосмической и автомобильной технике, но знания свойств С-излучений и ЭИП позволяют ликвидировать эти проблемы, что показано ниже.

2. Методы

На начальных этапах многолетних исследований этих энергий мы использовали сенсорные ощущения в ладонях экспертов, в затем показаний прибора ГРВ-компакт, который серийно выпускается в России. Подробности приведены в статье:

3. Результаты наших исследований

3.1 Влияние С-излучений и ЭИП на человеческий фактор в причинах аварий техники

3.1.1 Происхождение техногенных С-излучений в технике и их влияние на её аварийность

Основными конструктивными элементами любого электрического генератора являются статор и ротор. Во время работы ротор вращается с большой скоростью, в результате чего его материя подвержена воздействию центробежных сил. Это вызывает возмущение КЭП материи ротора в виде С-излучений, которые пересекают обмотки статора и наводят в них квантовые токи, которые вместе с электрической энергией поступают в оборудование техники, которое их преобразует в техногенные С-излучения и заполняет ими внутреннее пространство аэрокосмической и автомобильной техники. Причём, если эта техника высокочастотная, то исходящие из неё С-излучения приобретают такую же частоту, что ускоряет их негативное влияние на человека.

Например, наши исследования показали, что при хранении продуктов в холодильнике происходит их насыщение его С-излучениями, в результате чего вкус из становится почти на 300% хуже, чем таких же продуктов из контрольного холодильника, в котором С-излучения были нейтрализованы с помощью разработанного нами устройства, [4-6]. Поэтому экипаж и пассажиры самолётов вместе с продуктами и напитками потребляют техногенные С-излучения, что способно негативно влиять на их здоровье.

Кроме того, самолёты оснащены электронной техникой, в том числе радиолокаторами, С-излучения которых негативно влияет на состояние экипажа. Достаётся и пассажирам, потому что в

последнее время самолётостроители устанавливают на спинках кресел самолётов компьютеры. Однако, любой компьютер генерирует С-излучения, от воздействия которых пассажиры беззащитны из-за ограниченности перемещений, а материал, из которого изготовлены кресла, для С-излучений не является преградой. Поэтому при длительном полёте у пассажиров возможно возникновение проблем с сердечнососудистой системой и, как следствие инфаркты или инсульты. Поэтому целесообразно нейтрализовать в них С-излучения, или демонтировать компьютеры.

3.1.2 Влияние С-излучений радиолокатора аэропорта на здоровье и безопасность полётов

Однажды в Киеве молодая женщина рассказала мне жуткую историю о том, что она работала кассиром в аэропорту Борисполь в составе бригады из 12 девушек которым было 22-23 года. При этом в течение 3-х лет 11 из них умерли от рака. Эта женщина также болела лейкемией, т.е. рак крови.

В этой связи я вспомнил, что знакомый врач рассказывала о том, что беременность всех женщин, которые проживали в Одессе по улице имени Якира, прерывалась выкидышами. Одна сторона этой улицы застроена жилыми многоэтажными домами, а вдоль второй её стороны, за забором, начинается территория Одесского аэропорта, где круглосуточно работает 2 радиолокатора.

Поэтому я поехал в этот аэропорт, где начальник технической службы рассказал, что из-за жалоб жителей этой улицы, один, обзорный, самый мощный из 2-х радиолокаторов, перенесли в другой конец полосы, который находится на расстоянии 2-х км от здания этой службы. Тем не менее, С-излучения, исходящие от обоих радиолокаторов хорошо ощущались сенсорно в его кабинете, сквозь глухую стены и соседнее железобетонное здание, а розовый цвет лиц персонала этой службы явно свидетельствовал о том, что на их здоровье негативно влияют С-излучения радиолокаторов. Поэтому мы с начальником этой службы договорились о том, что мы бесплатно изготовим и испытаем на обзорном радиолокаторе устройство, которое нейтрализует его С-излучения. Через 2 месяца, во время очередных регламентных работ, когда этот радиолокатор был остановлен, мы подключили к его электрической сети это устройство, которое не повлияло на параметры его работы, но его С-излучений в здании технической службы уже не отсутствовали.

Присутствие С-излучений в радиоволнах радиолокатора обусловлено тем, что они присутствуют в электрической энергии, которую потребляет рабочая станция. Она их преобразует в высокочастотные S-излучения, которые антенны радиолокатора генерируют их вместе с радиоволнами.

Однако, ввиду того, что о происхождение S-излучений науке ничего не известно, стандартов на ограничение их выброса из радиолокаторов и другой техники, не существует. Поэтому интерес к этому устройству начальство не проявило.

Это небольшое исследование свидетельствует о том, что S-излучения, которые генерируют радиолокаторы аэропорта, как и родственные им ГИ, нарушают параметры работы КЭП организма человека, в результате чего возникают заболевания. Поэтому погибли эти девушки, а ещё больше не рождённых детей погибло в утробе матерей.

Вместе с тем, радиолокаторы установлены на территории любого аэропорта и круглосуточно вместе с радиоволнами генерируют S-излучения, для которых преград не существует. Поэтому авиадиспетчеры постоянно находятся в зоне поражения этих S-излучений, что негативно влияет на их здоровье и обуславливает несколько процентов аварий из-за их ошибок.

Кроме того, S-излучения радиолокаторов аэропорта кратковременно облучает также пилотов самолётов при старте. При этом они получают достаточно большую дозу S-излучений, которые

сложно вывести из организма, тем более, что к ним добавляются S-излучения, которые имеются в самолёте, а также ЭИП.

Всё это, вместе взятое также негативно влияет на здоровье пилотов и авиадиспетчеров и на безопасности полёта, а также на здоровье работников аэропортов.

Поэтому, в целях защиты здоровья персонала аэропортов и повышения безопасности полётов, целесообразно, на основе стандартов, ограничить уровень S-излучений в радиолокаторах, тем более, что этого нет технических проблем.

3.1.3 Защита людей от космических S-излучений в аэрокосмической и автомобильной технике от заражения ковидом.

Наши исследования, [7], а также анализ различных источников показал, что первичным источником коронавирусной инфекции являются космические S-излучения воздействие которых нарушает параметры КЭП организма человека, в результате чего и возникает это заболевание. Об этом же свидетельствует корреляция между регулярно публикуемыми в Интернете графиками солнечной активности и числом заболеваний ковидом по дням.

Следовательно, в составе солнечной радиации периодически присутствует коронавирусная инфекция, которая и вызывала первичные очаги этого заболевания, вследствие чего за время полёта часть пассажиров самолётов, а также люди при поездке в автомобиле, были инфицированными,

Поэтому представляется, что самолёты и автомобили целесообразно оснащать оборудованием, которое создаёт вокруг этой техники квантовое поле, отражающее космические, в том числе и солнечные S-излучения, а с ними и коронавирусную инфекцию.

Разрабатывать такое оборудования мы начали 25+ лет назад, а испытали летом 2002 на берегу Чёрного моря, когда Солнце было на пике активности. Это оборудование создавало плоское квантовое поле заданной формы, под защитой которого солнечные лучи переставали обжигать кожу, что позволяло нам по несколько часов подряд загорать на пляже, в то время как без этой защиты было достаточно 15 минут, чтобы получить тяжёлые ожоги кожи. Следовательно, разработанное нами поле много эффективнее чем магнитное поле Земли защищает человека от Солнечных и других космических S-излучений, а с ними и от коронавирусной инфекции. Поэтому его целесообразно применять для защиты аэрокосмической и автомобильной техники что исключит вероятность первичного заражения Ковидом. Кроме того, применение такого поля, предположительно, образует энергетический пробой в КЭП земной атмосферы, что снизит расход горючего и повысит скорость самолёта.

3.1.4. Влияние ЭИП на аварии по причине человеческого фактора и защита от них. Квантовая экспертиза погибших самолётов.

О том, что Землю оккупировали ЭИП мало кому известно, по-видимому потому, что на Всемирной конференции по изменению климата, Москва, 2003, где я докладывал об оккупации Земли и Солнца ЭИП, присутствовали, в основном метеорологи, которые ничего, кроме ужаса от перспектив, которые ожидали человечество из этого доклада, не почерпнули. А Национальная академия наук Украины запретила публиковать мои статьи на эту тему в своих научных журналах.

Тем не менее, мы продолжали вести наблюдения за ЭИП в зданиях и транспорте на предмет оценки их влияние на людей. Так, мы однажды обратили внимание на то, что при поездке в автомобиле ощущали сильное головокружение и невероятная усталость за поездку в течение одного часа. Причиной оказалось ЭИП, которое оккупировало автомобиль до такой степени, что

оно выходило за его пределы на 2 метра. С тех пор перед тем, как сесть в автомобиль мы очищаем его от ЭИП, что позволяет без головокружения и усталости ездить по 8-12 часов.

В офисе, где мы в основном вели эти наблюдения, работало около 60 человек. При этом 70% из них периодически испытывали острые боли в разных органах из-за отсоса ЭИП из них энергий. Однако, очистка человека от ЭИП, которая занимала не более 1 минуты, мгновенно убирала эти боли. Впрочем, это не исключало повторное нападение на людей ЭИП через несколько дней. Причём, нападали они вне зависимости от их возраста и физического состояния человека. В том числе был мужчина, который в свои 55 лет был в прекрасном физическом состоянии и ежедневно подтягивался 30 раз на перекладине, а затем столько же раз отжимался от пола. Тем не менее, 2-3 раза в год он подвергался нападениям ЭИП, которое обволакивало его слоем, толщиной около 1 метра, и отсасывало из него энергии до невменяемого состояния. Однако, через 1-2 минуты после очистки его от ЭИП, он возвращался в норму без всяких последствий для здоровья. Что характерно, нападения ЭИП на него прекратились, когда он перешёл на другую работу, вблизи которой уже не было антенн сотовой связи, которые в изобилии генерируют S-излучения, привлекающие ЭИП.

При этом очевидно, что если пилот самолёта под воздействием ЭИП окажется в таком состоянии, то это неизбежно вызовет катастрофу и гибель самолёта по причине человеческого фактора. Причём, установить эту причину экспертам практически невозможно, потому что после катастрофы ЭИП улетит, а жертвы останутся.

Тем не менее, факт такого нападения можно установить, если сохранились записи переговоров пилота с диспетчером, по которым можно провести их экспертизу на предмет наличия в них фона квантовых энергий. Если приборная оценка покажет, что непосредственно перед аварией повысился уровень S-излучений, то это укажет на присутствии в кабине ЭИП, воздействие которого и обусловило катастрофу самолёта. Этого вполне достаточно, чтобы принять решение об оснащении самолётов оборудования для очистки самолётов от ЭИП.

Кроме того, перед влётом аэрокосмической техники её следует дистанционно очищать от ЭИП.

3.1.5 Обеспечение благоприятных условий полёта в неблагоприятных погодных условиях

Окружающее пространство состоит из материи воздуха и также имеет КЭП. При этом воздух постоянно пребывает в движении, поэтому его КЭП генерирует S-излучения. Вместе с тем, наши исследования показали, что, S-излучения способны переносить информацию, которая накапливается в КЭП окружающего пространства, поэтому, когда объём этой информации превышает критический, то она обретает Разум, который способен влиять на окружающую среду.

Поэтому, мы разработали программу, которая позволяет создавать благоприятные условия для полётов. Её действие мы проверили в действии, когда однажды нашей хорошей знакомой предстоял полёт на самолёте в течение 12 часов, вдоль трассы которого имелось много зон высокой турбулентности, из-за которых его нещадно трясло. Поэтому, с помощью этой программы мы убрали турбулентность на всей трассе полёта. В результате чего экипаж самолёта был крайне удивлён тем, что на протяжении всего полёта отсутствовала турбулентность, а самолёт летел чрезвычайно плавно. Но эта программа предусматривала создание этих условий только в одном направлении. Поэтому в обратном полёте была, как обычно, высокая турбулентность и самолёт нещадно трясло на воздушных ямах.

Поэтому, не смотря на дремучую отсталость физики в этих вопросах, целесообразно провести эксперимент по улучшению погодных условий полёта самолётов в неблагоприятных погодных условиях, о котором пилоты могут и не знать.

3.1.6. Повышение безопасности астронавтов в дальних космических полётах, а также автомобильного транспорта

Предстоящие полёты на Луну и Марс сулят астронавтам опасное воздействие космических излучений, в которых основным поражающим фактором являются С-излучения космических тел, в том числе солнечных, которые обусловлены взрывами внутри Солнца и выбросом солнечного вещества. От подобных космических С-излучений, действие которых медицина ошибочно приписывает магнитным бурям, преград не существует. Учёные НАСА также не имеют представления об их происхождении. Поэтому их учёные предлагают астронавтам прятаться от космических С-излучений за склады с продуктами. Космическая медицина в фантазиях на эту тему не отстает и предлагает кастрировать астронавтов перед полётом для повышения устойчивости их организма к этим излучениям.

Вместе с тем, разработанное нами оборудование, которое имеет ничтожную массу, позволяет создать защитное поле, которое защищает от космических С-излучений гораздо лучше, чем магнитное поле Земли. Его целесообразно использовать не только для защиты космического корабля, но и для персональной защиты астронавтов, которая позволит им работать по несколько часов работать вне пределов корабля без риска для здоровья.

Испытаниях такого защитного поля на автомобиле показало, что солнечное тепло не перегревает кабину автомобиля, а при движении в направлении Солнца, его свет не слепит глаза и не перегревает людей в салоне.

4. Заключение

В статье показано происхождение С-излучений и ЭИП, воздействие которых на людей способно вызвать различные заболевания, что обуславливает аварии из-за человеческого фактора. Предложенные в ней инновации прошли тестирование и имеют уровень технической готовности от TRL2 до TRL4, что позволяет с минимальными затратами обеспечить их применение для защиты людей от воздействия С-излучений и ЭИП в аэрокосмической и автомобильной технике, что снизит её аварийность по причине человеческого фактора.

5. Литература:

1. Bachler K. Eartch Radiation.(1989) Manchster, Wordmasters
2. Hartmann E. Krankhelt ats Standortproblem (1976).
3. Эйнштейн А. Собрание научных трудов в четырёх томах. Том 1. Работы по теории относительности 1905—1920. М.: Наука,
4. Корниенко В.Г. Исследование влияния S-излучений на качество хранения продуктов в холодильниках //Эниология. № 3. 2005. с.79-82.
5. Корниенко В.Г., Красновский И.Н, Филипцов С.Н. Исследование сохранности продуктов в холодильниках // Холодильная техника и технология. №4 2005с с.57-60.
6. Корниенко В., Красновский И., Кудашев. К вопросу улучшения вкуса продуктов, хранящихся в холодильнике//Молочное дело №7 2007 стр. 22-25
7. Korniienko V. Belokrinicky V, Vikulin I. The nature of the origin of the coronavirus revealed measures to stop the pandemic. <http://vixra.org/abs/2004.0153>