

Antigravitációs hajtóművek

(Működési leírás)

Frissítés: 2023. június 21.

Az ezotéria legizgalmasabb területe az Ufológia. Oly sokan foglalkoznak vele, hogy már önálló szakterületté vált. Ez az elnevezés az Unidentified Flying Object rövidítéséből származik. Az UFO a földönkívüli űrjárművek hivatalos neve, de a köznyelv csak repülő csészعالjaknak nevezi őket. Egyelőre csupán annyit tudunk ezekről az űrjárművekről, hogy antigravitációs hajtóművel rendelkeznek. Pedig többet is tudhatnánk. A földönkívüli civilizációk közel féltucatnyi antigravitációs hajtómű ötletét, sőt tervrajzát adták át nekünk, de senkinek sem kell. Pedig ezeknek az ötleteknek a megvalósítása már néhány ezer dollárból megoldható lenne. De nekünk akkor sem kell. Inkább gyártjuk tovább a több százmillió dollárba kerülő egyszer használatos rakétáinkat. Nem hisszük el, hogy az űrbe való kijutás egyszerűen és olcsón is megoldható. Tudósaink kipróbálni sem hajlandók ezeket az ötleteket. A gravitáció semlegesítése, a tetszőleges sebességgel történő fellebegtetés nem érdekli őket. Akkor sem, ha az ehhez szükséges energia ingyen van, és a kémiai hajtóművel ellentétben a legcsekélyebb mértékben sem szennyezi a levegőt.

Több mint száz éve mind repülőgépeink, mind helikoptereink repülését a Bernoulli-féle felhajtóerő biztosítja. Ez azt jelenti, hogy levegő nélkül nem tudnak repülni, űrjárműként használhatatlanok. Kozmikus utazásra még mindig füstölő rakétákat használunk. Hiába sejtjük már évtizedek óta, hogy a repülésnek van egy korszerűbb, és a világűrben is használható módja, a gravitáció lenullázása, senki sem hajlandó az antigravitációs hajtóművet kifejleszteni. Pedig a földönkívüliek inspirációja alapján már jó néhány fajtáját ismerjük. (Az egyikről tervrajzokat is kaptunk.) Ezeknek a hajtóműveknek a bonyolultsága meg sem közelíti a légcavaros és sugárhajtású repülőgépek szerkezeti megoldását.¹ Sokkal könnyebben és sokkal olcsóbban gyárthatók lennének, ráadásul üzemanyagot sem fogyasztanak. Ennek ellenére nem foglalkoznak vele, mert az ezoterikusok minden állítása „kuruzslás, szélhámosság”.

Tudósaink szemellenzős, öntelt, a határtudományok eredményeivel mit sem törődő viselkedésének tudható be, a Columbia űrsikló tragédiája is. Hét magasan képzett, kiváló szakembernek kellett meghalnia azért, mert az aerodinamikai kutatások vezetői nem hajlandók foglalkozni az antigravitációs hajtóművekkel. Az űrkutatás elindítása után hat évtizeddel még mindig ágyúgolyóként lövünk ki asztronautáinkat a világűrbe, és a szabadesés által foglyul ejtett hullócsillagként érkeznek vissza. A fellőtt rakéta aztán vagy eléri a szökési sebességet, vagy nem. Ha nem, visszapottyant a földre, vagy elég a légtérben. Nem csoda, hogy a kilövésnél használt gyúlékony töltettől felrobbannak, mint annak idején a Challenger űrhajó, ugyancsak héttagú legénységével együtt. Vagy a gravitációs vonzóerő által kiváltott fékezhetetlen sebesség miatt elégnék a légtérben, ahogy nemrég a Columbia űrsikló személyzete. Az antigravitációs hajtóművek tetszőleges sebességgel lebegtetnék ki járművünket az űrbe, és bármilyen sebességgel visszatérhetnénk. Nem veszélyeztethetne bennünket többé sem a kémiai hajtóművek robbanása, sem a sűrűlódási hő miatti eléges.

Arról nem is szólva, hogy ez a meghajtási mód nagyságrendekkel olcsóbbá tenné az űrutazást. Ósdi rakétáinkban minden kilogramm hasznos teher világűrbe juttatásához 5180 kg üzemanyagra van szükség. Ez főleg annak tudható be, hogy a kémiai hajtóművek hatásfoka soralmas. Nemcsak az üzemanyag drága hozzá, hanem energiává alakításának hatásfoka is rendkívül rossz. Ilyen körülmények között egy-egy műhold Föld körüli pályára állítása 250 millió dollárba kerül. Pedig csak 100 km magasra lövük fel őket. Az űrutazás nagyságrendekkel nagyobb kiadással jár. Ezzel a technológiával 1 kilogrammnyi teher Marsra való eljuttatása 100 ezer dollárnyi költséget igényel. Mi pedig a jelenlegi körülmények között soha sem fogunk eljutni a bolygósomszédunkra, mert az ember űrutazása

¹ Legalább akkora a különbség köztük, mint az elektromos és a benzinmotoros gépkocsi között. A tisztán elektromos gépkocsi jóval kevesebb alkatrészből áll, és sokkal gyorsabban s olcsóbban elkészíthető, mint a robbanómotoros. Jelenleg azért kerül olyan sokba, mert a kényszerűen alkalmazott akkumulátor duplájára emeli az árát. Széles körű alkalmazását is az akkumulátor gátolja a rövid hatótávolságával.

a Marsra 100 milliárd dollárt emésztene fel. Ennyi pénzt még az Egyesült Államok sem képes áldozni egyetlen útra.

Nem kis mértékben növeli az űrutazás költségét, hogy használat után eldobjuk a rakétáinkat. A mi űrhajóink olyanok, mint a patron. Ha kiürül, el kell hajítani. Nem csak a tartály, a karosszéria pusztul el, hanem a bonyolult és drága vezérlőmű is. Az amerikaiak által használt űrsikló sem kivétel ez alól, mert azt is rakéta juttatja ki a világűrbe. Eddig több mint 4000 űrhajót lőttünk ki a kozmoszba ezzel az elavult módszerrel. A naprendszerrel tovább azonban nem jutottunk velük. Jelenlegi űrjárműveinkkel ugyanis a Föld teljes energiatermelésének kétszerese kellene ahhoz, hogy a legközelebbi csillagra eljussunk.

Rakétakonstruktoraink tisztában vannak ezzel a helyzettel, mégsem hajlandóak rálépni az új útra. A kőkorszaki technikához való ragaszkodásuk oda vezetett, hogy az Interneten már gúnyverseket gyártanak az amerikai űrhajózási hivatalról. Ezek egyike így szól: „Minek a rövidítése a NASA? Need Another Seven Astronauts!² (Kell még másik hét űrhajós!) Jó lenne, ha az űrhajózás irányítói eldöntenék végre, hogy mi a cél. Ki akarnak jutni a kozmoszba, vagy teljesen le akarják járatni magukat? Az előbbi úton még el sem indultak, az utóbbin viszont hétmérföldes léptekkel haladnak előre. Eközben fejfák szegélyezik az útjukat. Nem az elkerülhetetlen áldozatoké, hanem az ostobaság, a beszűkült gondolkodásmód következtében elpusztultaké. Nem akarjuk elhinni, hogy az univerzum tele van energiával. Még mindig fosszilis és szénhidrogénekből nyerhető energiában gondolkodunk, és azt számolgatjuk, hogy ebből mennyit kell magunkkal vinni egy hosszabb útra. Képtelenek vagyunk megszabadulni a több évszázados beidegződésektől.

Ebből a gödörből csak a földönkívüli civilizációk tudnának kirángatni bennünket. Füstölgő rakétáinkkal folytatott nevetséges játszódásainkhoz azonban egyetlen értelmes civilizáció sem kíván asszisztálni. A harmadik típusú találkozásokból származó információk szerint gyakran letekintenek az űrállomásainkra, és mosolyogva figyelik kisded játékaikat, nevetséges rakétáink körüli fontoskodásunkat.

Kevesen tudják, hogy az antigravitációs hajtómű feltalálása is Tesla nevéhez fűződik. Először neki sikerült ezt a szerkezetet előállítani, akaratlanul. 1890-ben New York-i laboratóriumában bekapcsolta mechanikus oszcillátorát, és a frekvencia növelésével megpróbálta elérni az épület rezonanciafrekvenciáját. Szerencsére ez nem sikerült neki, különben az egész épület ráomlott volna. Az épület recsegése, ropogó hangja még nem riasztotta el a kísérlet folytatásától, a mechanikus oszcillátorból kisugárzó nagy mennyiségű Yang energia azonban beszívárgott a laboratórium felszerelésébe, amitől a nehéz gépek felemelkedtek. Ettől Tesla úgy megijedt, hogy kalapáccsal összetörte a készüléket. A kísérlet épületen kívül is káoszt okozott. Az utcán akkora zavar támadt, hogy kiszállt a rendőrség és a mentők. Tesla és munkatársai nem tudták megmagyarázni a furcsa jelenség okát, mert ők maguk sem tudták, hogy miről van szó, ezért azt mondták a rendőröknek, hogy biztosan földrengés volt.

A Tesla által akaratlanul feltalált antigravitációs generátor a szolitonhatásnak köszönhetette a mágneses kisugárzását. Mint tudjuk szolitonos gerjesztésnél az energia kumulálódik. Egy bizonyos érték felett már oly mértékű lesz, hogy kisugárzódik a generátorból. Miután a koncentrált éteri kisugárzás antigravitációs hatást vált ki, a generátor és a laboratórium berendezései felemelkedtek, és elkezdtek lebegni. Mivel ezek a tárgyak nem voltak kiegyensúlyozva, felemelkedésük elbillenéssel járt. Ez jelentős kárt tett a környezetükben. Nem csoda, hogy ennek a nem éppen szokványos káosznak láttán Tesla megijedt, és ahelyett, hogy kikapcsolta volna a generátorát, kalapáccsal összetörte. A szolitonhatás tehát nagyon hasznos az antigravitációs hatás előidézésében, de önmagában nem képes akkora erőt kifejteni, ami képes lenne egy több tonnás járművet a magasba emelni. Ehhez hatékonyabb hajtóművek kellenek. Ezeknek a gerjesztése során már alkalmazhatók a szolitonhullámok, mert ez tovább növeli hatékonyságukat.



² níd enádö(r) szevn esztronótsz

Az antigravitációt előidéző koncentrált éteri kisugárzás többféle módon is létrehozható. Működési mechanizmusuk ismertetését kezdjük a legáltalánosabban használt hajtóművel, amely az ellenirányú mágneses gerjesztés elvén működik.³ Ez a fizikusaink által még nem ismert folyamat nagyon könnyen előidézhető. Középiskolai tanulmányaiból mindenki ismeri a szinkrongenerátor működési elvét. Ha a forgórész tekercseibe egyenáramot vezetünk, a meginduló szabadelektronok kisugárzásuknál fogva haladási irányukra merőleges elektromágneses erővonalakat hoznak létre. Ezek az erővonalak beleindukálnak az állórész tekercseibe. Ennek hatására megindul bennük is az elektronáramlás, a generátor áramot termel. Ehhez persze meg kell pörgetni a forgórészt, amit a vízi erőműveknel vagy atomerőműveknel a turbina végez. (Mivel itt nem áramtermelés a cél, erre a feladatra egy aszinkronmotort célszerű használni. Miután a rövidre zárt forgórészű, kalickás aszinkronmotor csúszógyűrűt se tartalmaz, egyáltalán nem igényel karbantartást.) A generátor előnye a dinamóval szemben az, hogy az indukált áram kommutátor nélkül, közvetlenül az állórészről vezethető el. Így nincs szükség mozgó és súrlódó alkatrészek karbantartására. (Kommutátorlemezek tisztítása, az elkopott szénkefék cseréje.)

Most kapcsoljunk a generátor állórészére háromfázisú váltóáramot, és vegyük le a tengelyéről az aszinkronmotort. Erre a generátor átalakul szinkronmotorrá. Nekünk azonban nincs szükségünk sem áramtermelő generátorra, sem villanymotorra. Ezért kísérletezzük tovább. Fordítsuk meg a forgórész gerjesztőáramát, és továbbra is gerjesszük az állórész tekercseit. Erre a forgórész lebénul. Most az állórész periodikusan felmágneseződő pólusai nem tudják eltaszítani a forgórész pólusait, mert azok ellentétes irányban mágneseződtek fel. Az északi pólus a délivel, a déli pedig az északival találkozik. Mivel ezek vonzzák egymást, a motor leáll. Az álló- és a forgórész gerjesztése továbbra is fennáll, az elektromágneses erővonalak nem tűntek el, csak a motor lebénul, moccanni sem tud. (Nem zárható ki, hogy háromfázisú motor esetén ez a jelenség csak akkor áll elő, ha a forgórész is háromfázisú tekercselést tartalmaz. Ez esetben a forgórészt eltolt fázisú szinuszhullámmal kell táplálni. Az eltolás mértékét úgy kell beállítani, hogy az állórész egymáshoz képest 120° -al eltolt szinuszhullámainak maximuma a forgórész szinuszhullámainak minimumával találkozzon.)

Most szereljük vissza az aszinkronmotort a generátor tengelyére, és fordított polaritással indítsuk el ellenkező irányba. Ebben az elrendezésben az egymással szemben álló ellentétesen felmágnesezett pólusok beleindukálnak egymásba. Erre még több elektron válik le a tekercsek rézatomjairól, ami még inkább megbénítaná a forgórészt. Ez azonban most nem megy, mert az aszinkronmotor forgatja. Helyette egy különös jelenség lép fel. Ahogy nő az atomokról leváló elektronok száma, annál nagyobb lesz az űr a rézvezetőben. Mivel az univerzum nem tűri az űrt, azt igyekszik éterrel kitölteni. Ezért igen nagy mennyiségben áramlanak be éteri részecskék a réztekercsbe. Oly sok kerül bele, hogy kisugárzódik belőle. A koncentráltan kisugárzódó éterionok a gravitonokkal kölcsönhatásba lépve antigravitációs hatást váltanak ki.

Ez a taszító erő az űrben is létrejön, csak másként. Itt Newton impulzusmegmaradási törvénye érvényesül, melynek megnyilvánulását leglátványosabb formában a sugárhajtású repülőgépeknél és a rakétáknál figyelhetjük meg. Ezeknek a járműveknek a haladását az teszi lehetővé, hogy a hajtóműből nagy sebességgel kiáramló gáz, illetve forró levegő beleütközik az éter szubatomi energiárészecskéibe, és ez a sűrű közeg rugóként ellöki magától a gázmolekulák közvetítésével nekifeszülő objektumot. Az ily módon nyert lendület annál nagyobb, minél nagyobb az éter alkotta energiasűrűségű anyag sűrűsége. Szinte határtalan lendület érhető el akkor, ha ezzel a mindenütt jelen levő energiasűrűséggel nem anyagot, hanem szubatomi energiárészecskéket ütköztetünk. A koncentrált éteri kisugárzás sűrűsége ugyanis nagyságrendekkel nagyobb, mint a gázoké, ezért az ily módon lezajló ütköztetés összehasonlíthatatlanul nagyobb lendületet ad a járműnek, mint az általunk használt kémiai hajtóművek. Ennek tudható be, hogy az antigravitációs hajtóművel ellátott UFO-k sebessége az űrben elérheti a 72 000 km/h-át is.

A fő hajtóerőt tehát a kozmoszban is az antigravitációs hajtómű szolgáltatná, a kormányozhatóságát pedig az oldalt, illetve felül elhelyezett kis teljesítményű sugárágyúk biztosítanák az impulzusmegmaradás elvén. (A földönkívüliek ennél egyszerűbb megoldást alkalmaznak. Vagy megdöntik a

³ Részletes leírása az **Ezoterikus körkép** című könyvem II. kötetében található. (VII. fejezet, Az ezotéria műszaki alapjai rovat.)

fő hajtóművet, ami irányváltoztatásra kényszeríti a járművet, vagy az útiránnyal ellentétes oldalát erősebben gerjesztik. Ennek az egyszerűen kivitelezhető manőverezésnek az a hátránya, hogy az űrhajó csak srégen tud oldalirányba mozdulni, kint az űrben pedig nem tud lefelé haladni, illetve hátrafelé ugrani, ami egy űrháborúban nem túl előnyös tulajdonság. (Hátrafelé csak úgy tud repülni, ha megfordul.) Földközeli azonban ez a hátrány nem jelentkezik, mert lefelé mozduláskor nem kell mást tenni, mint kikapcsolni a hajtóművet. Ekkor a gravitáció lehúzza a járművet.

A forgórész ellenirányú forгатása valószínűleg nagy teljesítményű aszinkronmotort igényel, de ennek fogyasztása a kozmoszban, hosszú utazásoknál sem okoz gondot. Nincs szükség nagyméretű akkumulátorra, mert egy Tesla-konverter korlátlan ideig képes ellátni elegendő árammal. A kísérletezés végén ne feledkezzünk el a szolitonos gerjesztésről. Az állórész gerjesztését kétirányú (pozitív és negatív félperiódust tartalmazó) szolitonhullámmal kell végezni. Ezáltal az antigravitációs hajtómű hatásfoka tovább nő. Meg kellene vizsgálni azt is, hogy a forgórészt lehet-e ugyanilyen szolitonhullámmal táplálni. Ha igen, ezt is ily módon kell gerjeszteni. Ez esetben további hatásfoknövelés jön létre, mivel az éteri részecskék a forgórészben is besegítenek a szabadelektron-leválasztásba, mely által még intenzívebbé válik a hajtómű antigravitációs kisugárzása. A szolitonhullám maximális hatékonysága érdekében frekvenciáját a gerjesztett tekercsek rezonanciafrekvenciájára kell hangolni. Az antigravitációs hajtómű üzemeltetése során az állórészre kapcsolt áram és a gerjesztőáram polaritásán kívül ügyelni kell a forgásirányra is. A forgórész ellenkező irányú meghajtása esetén a két mágnes tér nem erősíti, hanem legerjeszti egymást. A forgórészt tehát olyan irányba kell mozgatni, hogy a két mágneses mező egymást erősítse.

A gravitációs hullámok és a vril^4 egymásra gyakorolt taszító hatása hozza létre az antigravitációt. A rezonanciafrekvencia és a szolitonhullámok által létrehozott töltéskumulálódás együttes fennállása esetén olyan erőssé válik a vril , hogy ionizálja a levegőmolekulákat, és ezáltal plazmaburkot hoz létre a hajtómű körül. Ennek színe a szivárvány színeit követi, vagyis kezdetben vörös, majd narancs, sárga, zöld, kék, végül a legintenzívebb energiakiáramlásnál ibolyaszínű lesz. Az űrhajó körüli plazmaburok kint az űrben is megmarad, de ott vakító fehér a színe. (Távolról nézve olyan, mintha egy kis csillag lenne. Csak akkor lehet megkülönböztetni a csillagoktól, ha megmozdul.)

Az erőter, vagyis az emelőképesség leghatékonyabban a fordulatszám növelésével fokozható. Ehhez azonban háromfázisú aszinkronmotorra van szükség, mert az egyfázisú aszinkronmotor fordulatszáma körülményesen és csak szűk határok változtatható. Míg az egyenáramú motorok fordulatszáma a tápfeszültség csökkentésével egyszerűen megoldható, váltakozó áramú motoroknál ez nem járható út. A tápfeszültség csökkentése esetén könnyen kiesnek a szinkronból, és leállnak. Ekkor túlmelegednek és leégnek. A gerjesztőfrekvencia változtatásával azonban széles határok között változtatható a fordulatszámuk. A frekvenciaváltó egy elektronikus áramkör, ahol triac végzi a frekvenciaszabályozást. A háromfázisú táplálás szükségtelené teszi az indító kondenzátor használatát is. (Az egyfázisú aszinkronmotorok nem indulnak el maguktól. Ehhez egy néhány másodpercig tartó segédfázisra van szükségük. Ezt hozza létre a nagy kapacitású indító kondenzátor.)



A következő ígéretesnek tűnő antigravitációs hajtómű a higanycirkulációs motor. Az óindiai eposzokban is találhatók utalások arra vonatkozóan, hogy a hozzájuk látogató istenek egyik járművét a „vimana”-t is higany hajtotta. A Mahábháratából idézve: „A higanyban levő erőn át, ami a hajtó forgószelet működésbe hozta, a vimana óriási távolságokat tudott megtenni az égen.” A fizika nyelvére lefordítva a „higanyban rejlő erő” nem lehet más, mint a hajtóműben fellépő mágneses erővonalak összessége, amelyet a higany, mint folyékony forgórész közvetített. Ez a fajta elektromotor azonban nem mechanikus hajtásra szolgált, hanem szubatomi energiakeltésre. Ezért a belőle kiáramló „hajtó forgószelet” minden bizonnyal az általa keltett pozitív mágneses kisugárzásra utal, ami a gravitációs erőt semlegesítve magasba emelte a járművet. Ezt a feltételezést támasztja alá az a kitétel, hogy „a higanyban levő erő indítja be a hordozó sugarat, és a szekér hirtelen az égbolt gyöngyszemévé válik.”

Ez a fajta hajtás igen hatékony lehetett. A Védák könyve szerint a 113 különböző típusú vimana között akadt olyan is, amely a „gondolat sebességével repült”. (Ez a megjegyzés arra utal, hogy már

⁴ A földönkívüli civilizációk a koncentrált éterionok által alkotott sugárnyalábot „vril”-nek nevezik.

akkor ismerték az étertestben, hiperűrsebességgel történő utazást.) A vimana nem csak a levegőben haladhatott, hanem a tengerben is; és gyakran kirepültek vele a világűrbe, hogy meglátogassák a Föld körül keringő űrvárosok egyikét. Ennek az ókori technikai leírásnak a hitelét jelentős mértékben növeli az apró részletek precíz feljegyzése. Ezek egyike, hogy amikor a vimana a „légbe emelkedett, megzendült egy égi hang”. Modern korunkban már egyértelmű, hogy ez a misztikus égzengés nem volt más, mint az a robbanás, ami a hangsebesség átlépésekor keletkezik. Ennek a jelenségnek a bekövetkeztét valószínűsíti az a pontosan rögzített adat is, mely szerint a vimana repülési sebessége mai mértékegységre átszámítva 5760 km/h volt, tehát jócskán átlépte a hangsebességet.

Sajnos ezeket a járműveket az időközben eltávozott földönkívüliek magukkal vitték, de az indiaiak kőből megalkották a pontos másolatukat. Az Indiában a buddhista templomokban látható sztúpák azokat a járműveket szimbolizálják, amelyekkel „isteneik” meglátogatták őket. Ezért nem jelent Indiában problémát a Földön kívüli civilizációk létében való hit. Náluk lépten-nyomon látni ennek bizonyítékát. Az évezredekkel ezelőtti nemzedékek feljegyzései, legendái is szinte csak erről szólnak, amit már gyermekkorukban magukba szívnak. Indiában mindenki természetesnek találja, hogy a mi világunkon kívül sok millió lakott világ található az univerzumban.

A Védák könyvének egy másik kötetében, a Samarangana Sutradhara-ban 230 oldalon keresztül olvashatunk a korabeli repülőgépek konstrukciójáról, építésük, működtetésük és karbantartásuk részletes módjáról is. Még a különféle üzemanyagok összetételét is közlik. A baj csak az, hogy ezeknek a szavaknak a jelentése elveszett az elmúlt évezredek során. A szakértők csupán egyetlen anyag nevét, a higanyt tudták egyértelműen lefordítani. Tovább növeli ezeknek a feljegyzéseknek a hitelét, hogy ez esetben fordítói belemagyarázásokról sem lehet szó; mivel ezekről a leírásokról az első angol nyelvű fordítás 1875-ben készült, amikor a mi világunkban nemhogy űrhajók, de még repülőgépek sem voltak. Így a nyelvészek kizárólag a szövegben leírtakra hagyatkozhattak. A higany ez irányú alkalmazhatóságát támasztja alá egy új keletű hír is, mely szerint 1979-ben néhány fura öltözetű idegen egy Berezin nevű villanyszerelőnek információkat adott át egy higanycirkulációs motorról. Ezeket a vázlatokat a volt Szovjetunió számos kutatóintézetében gondosan tanulmányozták, és nem zárták ki ennek az ismeretlen elven működő motornak a használhatóságát.

Egy lépéssel közelebb kerültünk a higanycirkulációs motor működésének megértéséhez egy amerikai rakétakutató mérnök, Dan Fry élménybeszámolójából. Faggatózása során azt is sikerült megtudni a kényszerleszállást végrehajtott idegenektől, hogy a higany gerjesztését nem elektromos úton végzik. „A csövekben áramló higany oly módon válik mágnessé, hogy akkora sebességgel áramlik, mint a fény, vagy mint az elektronok.” Amikor a mérnök kifejezte hitetlenkedését, hogy ez egy cső belsejében lehetetlen, azt a választ kapta, hogy: *„Nem az. Amint a folyadék elhagyja a csövet, a másik végén már be is lép újra. Ezáltal az elérhető relatív sebesség végtelenül nagy.”*

Ha ez igaz, akkor a gerjesztést, a szabadelektron-keltést minden valószínűség szerint az éter végzi. A higany kötött rácsszerkezetbe tömörült atomjai nekiütköznek az éteri részecskének, amelyek szabadelektronokat választanak le a legkülső elektronhéjukról. Miután a higany fajsúlya igen nagy, vagyis egységnyi térfogatban sok atom található ebben az anyagban, úgy a szabadelektronkeltés is meglehetősen intenzív. Ennek megfelelően a mágnes másik pólusán erőteljes lesz az éter beáramlása. Ha ezeket a pozitív szubatomi energiarészecskéket az UFO középpontjában levő reaktorba koncentrálják, akkor semmi akadálya sincs a gravitáció semlegesítésének (lenullázásának) és a jármű felemelkedésének. Most már csak azt kellene megtudni, mivel és hogyan lehet a higanyt úgy mozgatni, hogy erre a relatíve nagy sebességre szert tegyen.

Erre csak egy technikailag kivitelezhető megoldás kínálkozik, az alagúteffektus. Amikor a higany a cső végén bejut a reaktorba, a koncentrált szubatomi energiarészecskék hatására dematerializálódik. Ezt követően a visszamaradt éterváz a fénynél 12 nagyságrenddel nagyobb sebességgel halad tovább. A cső kezdetén a reaktorkamrából kiérve újra materializálódik, és az óriási sebességkülönbség következtében iszonyatos erővel vágódik a csőben áramló higanykígyónak. A szinte végtelen sebesség, majd a hirtelen lefékeződés akkora közegellenállást vált ki az éterben, mintha betonfalba ütközött volna a cirkuláló folyadék egy szakasza, melynek következtében az atomjairól hatalmas mennyiségű elektron válik le. Ezeket az ellenkező Yin pólus elszívja, és a helyükbe tömérdek éteri részecske áramlik be. Valószínűleg így működik a Berezinnek átadott higanycirkulációs motor is.

Ennek megállapításához a dokumentáció alapján le kellene gyártani a higanycirkulációs motort. Ez azonban nem könnyű, mert ennek a hajtóműnek a fejlettsége több évezreddel meghaladja a mi technológiai szintünket. A dokumentumot tanulmányozó kutatóknak sejtelmük sincs arról, hogyan lehetne ezt a szerkezetet megépíteni. Szerencsére a higanycirkulációs hajtómű annyira elterjedt az univerzumban, hogy egyszerűbb változatot is lehet találni. A természet is produkált egy ilyen változatot. Ez nem más, mint egy kígyó, amit az ókorban repüléshez használtak. A kígyóban természetesen nem higany volt, hanem valamilyen mágnesezhető testnedv. Az összetekeredett kígyóban levő folyadék gerjesztését az éter végezte. A kígyó fejében volt egy kisebb tekercs is, ami szoros kapcsolatban állt a nagy tekercssel, vagyis a kígyó testével. Azt sajnos nem tudjuk, hogy ez a kis tekercs hogyan kapcsolódott a nagy tekercshez, és milyen hatást gyakorolt rá. A monda szerint, ha a kígyó fejében levő kis tekercset egy vasdarabbal leárnyékozták, működésképtelenné vált, leállt a nagy tekercsből, vagyis a kígyó testéből kiáramló koncentrált éteri sugárzás. Ennek alapján ez a kis csiga-szerű képződmény valamilyen antenna lehetett.

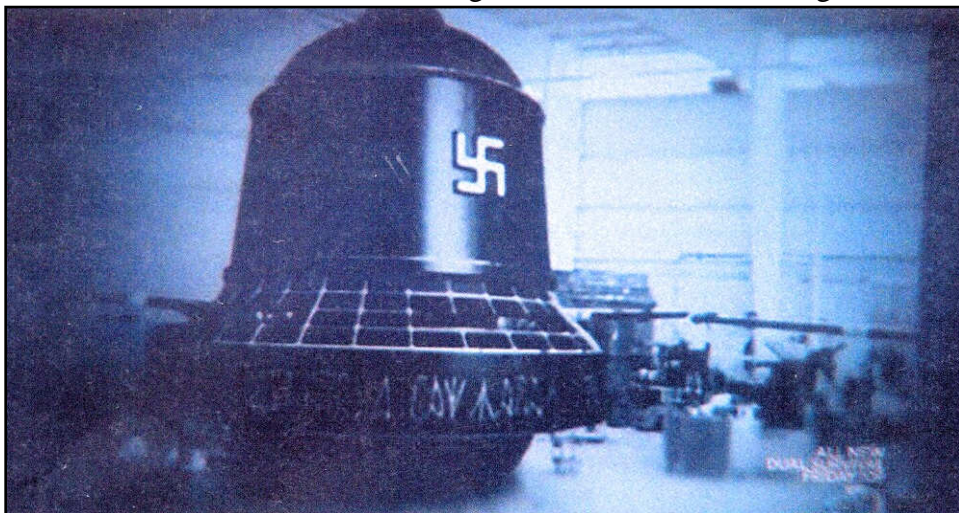
Sajnos a sárkányok, repülő kígyók, kentaurok és egyéb hibrid lények mára már kipusztultak, ezért nem tudjuk tanulmányozni őket. (Pedig sokat tanulhatnánk belőle. Pl. a mondabeli sárkányok szájából előtörő „sárkánytűz” vizsgálata is nagy meglepetést okozna nekünk. Hamar kiderülne, hogy semmi köze a közönséges tűzhöz.) Ennek ellenére a kígyó hajtómű létrehozása nem lehetetlen feladat. Ahhoz, hogy ez a hajtómű is lépes legyen több tonna súlyt magasba emelni, ismét hívjuk segítségül az ellenirányú mágneses gerjesztés elvét. Itt nem folyik áram a higanyban. Az ellenirányú gerjesztés elektromágneses alapon történik.

Először tekerjünk össze egy hosszú műanyag csövet kígyó alakba oly módon, hogy hajtsunk kétét, és a tekercselést a közepén kezdjük. (Ne törjük meg, mert akkor a higany nem tud benne akadálytalanul áramlani, hanem képezzünk a közepén egy kis hurkot.) A két csövet egymással párhuzamosan, szorosan egymás mellé tekercseljük, amíg a végére érünk. A két vége közé iktassuk be a keringető szivattyút, és töltjük fel a rendszert higanyal. Előtte húzzunk a csőre egy toroid alakú elektromágnezt. Ebben az elrendezésben a csigavonal közepén, a hurokban a higany áramlási iránya megfordul, ami lehetővé teszi az ellenirányú mágneses gerjesztést. Ehhez azonban gerjeszteni kell a fémes vezetőt, azaz jelenleg a higanyt. Mivel a higany jól vezeti az áramot, atomjairól sok szabad-elektron választható le. Az ehhez szükséges elektromágneses erővonalakat a toroid alakú tekercs szolgáltatja. A minél nagyobb hatékonyság érdekében a táplálását szolitonhullámmal végezzük. (Ehhez a Tesla-konverterhez ajánlott jelgenerátort használjuk.) A szolitonhullám maximális hatékonysága érdekében frekvenciáját itt is a gerjesztett tekercsek rezonanciafrekvenciájára kell hangolni. Ekkor azonban a higanykígyónak csak egy kis szakasza mágneseződik fel. Ahhoz, hogy a higany teljes hosszában mágnesessé váljon, el kell indítani a keringető szivattyút.

Most már rengeteg szabadelektron található az egész csőben, így az éterionok nagy számban áramlanak bele. Ez azonban a teheremeléshez még kevés. Ennél nagyságrendekkel több helyet kell csinálni az éter számára. Ezt a faladatot most is az ellenirányú mágneses gerjesztés látja el. A csőkígyó közepén megfordul a higany folyási iránya, és az egymással szemben áramló fémes folyadék elektromágneses erőterei beleindukálnak egymásba. Ennek hatására a cső teljes hosszában óriási mennyiségű elektron válik szabaddá, utat engedve az éterionok tömeges beáramlásának. A higanykígyó valósággal telítődik éterrel, ami kisugárzódik belőle. Ez az erő ütközve a gravitációs erővel már képes magasba emelni egy több tonnás járművet is. A gerjesztőáram polarítására azonban itt is ügyelni kell. Ráadásul tekintettel kell lenni a higany áramlási irányára is. Ha ez nem megfelelő, akkor szereljük ki a szivattyút, és megfordítva rakjuk vissza, hogy a higany ellenkező irányba áramoljon. Az erőter, vagyis az emelőképesség a gerjesztőáram növelésével fokozható. A kígyóhajtómű nagy előnye, hogy a keringető szivattyún kívül nem tartalmaz mozgó alkatrészt. Ezért nem igényel karbantartást, és szinte sohasem romlik el. Ráadásul olcsón megépíthető.

A kígyó hajtómű kiválóan alkalmas az ellenirányú mágneses gerjesztés szemléltetésére, ennek az elvnek a tanulmányozására. Ahhoz azonban nem elég erős, hogy intergalaktikus utazásokat hajtsonak vele végre. Ehhez higanycirkulációs motorra van szükség. Ezt korábban mi már nem csak dokumentáció, hanem prototípus formájában is hozzájutottunk. A náci Németország kutatói kaptak

egy ilyen hajtóművel rendelkező UFO-t az Aldebaran csillagrendszerből származó idegenektől. A hatásfok növelése érdekében a harang alakú jármű „Glocke” higany-töltete tóriumot és berillium-peroxidot tartalmazott. A Xerum 525-el (higany antimonoxiddal) töltött antigravitációs járművet a háború végén a németek nem tudták megsemmisíteni. Az amerikai megszálló csapatok ép-ségben elszállították, és Pennsylvania államban Kecksburg kisváros közelében kis is próbálták. Mivel irányítani nem tudták, a város közeli erdőben lezuhant. A környéken élő beszámolója szerint a jármű 3-4 méter magas, és 2,5-3 méter átmérőjű volt. Arany vagy bronzszínű borításán ékírásos sumer feliratot, és egy náci horogkeresztet láttak. Ezt követően semmi hír sem érkezett róla. Mint minden paranormális elven működő eszközt, ezt is titkosították.



A legegyszerűbb és legolcsóbban előállítható antigravitációs hajtómű a Hamel⁵-féle imbolygó kúpos hajtómű. Ennek működése is az ellenirányú mágneses gerjesztés elvén alapul. A vezérlése azonban rendhagyó. Nem elektromos árammal történik, hanem mechanikusan. Pontosabban az ezotériából jól ismert formasugárzás (idomsugárzás) hozza működésbe a generátort. A körkörös elhelyezett permanens mágnesek által szolgáltatott energiát mértani idomok (jelen esetben 0,25 mm vastag alumínium lemezből készített kúpok) gyűjtik össze, és koncentráltan kisugározva továbbadják. A 2. ábrán vázolt szerkezet nem más, mint az ellenirányú mágneses gerjesztés rendkívül szellemes és hatékony multiplikálása. Zseniális módja a szabadenergia egyszerű és olcsó megsokszorozásának.

A kaszkádba kapcsolt gerjesztésen alapuló hajtómű megismerésének története rendkívül kalandos. A titokba való beavatás 1975. október 21-én kezdődött, amikor a kanadai Ontario államban élő háborús veteránt, David Hamel-t hozzánk hasonló kinézetű földönkívüliek vendégül látták. Felvítették őt egy repülő csészealjra, ahol részletesen megmutatták neki a jármű hajtóművét. A reaktor két egymás felett elhelyezett kúpból, és egy golyóból állt. A kúpok gyorsan rezegtek, közöttük nagy sebességgel levegő áramlott, a golyó pedig körben mozgott a felső kúppal összekapcsolt kör alakú

⁵ Kiejtése: hamel

David Hamel 1924-ben született. Szakmája szerint asztalos volt, de többnyire találmányokkal foglalkozott. Feleségével, Norával Kanadában élt. A földönkívüliek 1975-ben léptek vele kapcsolatba. A Kladen nevű bolygóról érkeztek. Egy idegen férfi és egy nő hosszasan tanította őt az éteri energia felhasználási módjaira, Végül megmutatták neki UFO-juk hajtóművét. Felszálltak vele az űrbe, és menet közben magyarázták el a működési mechanizmusát. Azért jöttek, hogy segítenek nekünk megszabadulni a régi és szennyező energiarendszerektől (fosszilis tüzelőanyagok, szénhidrogének). Azt is mondták, hogy ez a tudás az emberiség egyetlen reménye, hogy megmeneküljünk egy nagyon közeli kataklizmától. Ezek után Hamel minden idejét és energiáját a bemutatott generátor megépítésének szentelte. Egy távoli farmra kiköltözve már működő példányt is készített. Szabadalmaztatni azonban nem tudta a találmányát, mert a montreali találmányi hivatalba küldött bejelentései a postán nyomtalanul „eltűntek”.

Ekkor megfogadta, hogy soha egyetlen ötletét sem szabadalmaztatja, hanem nyilvánosság elé tárja. Miután eredményeit egy könyvben közzé tette, a világ minden részéből ezrével csatlakoztak hozzá önkéntes segítők. A tőlük kapott javaslatokat, hozzászólásokat felrakta a honlapjára. Amikor már tízezer fölé duzzadt a fejlesztők tábora, Hamel honlapja egyik napról másikra megszűnt. Vele együtt eltűnt az összes érdemleges javaslat, hozzászólás. Hamel hivatástudatát és elkötelezettségét ismerve szinte biztos, hogy nem önszántából törölte a generátorral kapcsolatos összes információt. Ezt mások tették. A titkosszolgálatok és a háttérhatalmak manipulációit, valamint a „Man in Black” beszámolókat ismerve életveszélyes fenyegetések hatására cselekedett. Hogy pontosan mi történt azt sajnos már nem fogjuk megtudni, mert David Hamel 2007-ben elhunyt.

lemezen. A kúpokat alulról és oldalról egymást taszító mágnesek és gránitgolyók támasztották meg, lehetővé téve a rezgésüket. Az UFO burkolatán sok ponton levegőztető nyílások voltak. Ezeken áramlott ki- és be a kúpok között gyorsan mozgó levegő. A nyílások nyitásával és zárásával lehetett irányítani a járművet. Az idegenek részletesen elmagyarázták a hajtómű működését, és sok hasznos információt közöltek az előállításával kapcsolatban. Eközben nagy távolságokat tettek meg, bizonyítva a hajtómű erejét, és használhatóságát. Hamelnek a következő hónapokban többször is látomásai voltak. Ezek során az idegenek a korábbi oktatást egészítették ki.

Az útmutatások alapján Hamel nekiállt és megépítette a szerkezet. Több kisebb modell után a prototípust egy 200 literes vashordóba építette bele. Gerjesztés céljára 3 db alumínium kúpot használt. A kúpok pereme használt biciklikerekekből készült. Ezekhez szegecselte hozzá a vékony alumínium lemezből hajlított kúpokat. A hordóba beépített egy fa-vázat is, amihez három egymás alatt elhelyezett vasgyűrűt szerelt. A vasgyűrűkre és a bicikliabroncsokból készült peremekre szigetelő szalaggal állandó mágneseket erősített. A mágnesek taszítása folytán a kúpok szabadon lebegtek. Nyugalmi helyzetben a csúcsaik sem értek hozzá az alattuk levő kúphoz. A szerkezet aljára került a hajtómű lelke, az energiakibocsátó bázisoszcillátor. Ez két farostlemez közé helyezett három gránitgolyóból, és két mágnesgyűrűből állt. A legfelső kúp tetejét lezárta, és a fedőlemezre is ráépített egy mágnesgyűrűt. Ezzel szemben elhelyezett egy ugyanolyan mágnesgyűrűt, amelyet a hordó tetején fűrt nyíláson át kivezetve egy menetes rúdhoz erősített.

A reaktor aktiválása, a gerjesztés megindítása ezekkel az állandó mágnesekkel történt. A menetes rúd forgatásával leengedett felső, destabilizáló mágnes taszító hatásánál fogva kibillentette az alsó mágnesgyűrűt hordozó első kúpot, ami mozgásba hozta a többi kúpot. A levegőztető nyílásokon át betekintve látta, hogy a kúpok mozgása nem volt intenzív, csupán kis amplitudójú rezgést végeztek. Miután semmi különös nem történt, otthagya a berendezést, és lefeküdt, hogy majd reggel folytatja a kísérleteket. Az éjszaka azonban nagy csattanásra ébredt. A műhelybe átrohanva látta, hogy a berendezés darabokra szakadt, és roncsai mindenfelé szétszóródtak. Minden bizonnyal az történt, hogy a reaktor időközben begerjedt, és súlytalanná válva nekivágódott a mennyezetnek. Ezt követően gondosan ügyelt arra, hogy a reaktort aktivált állapotban ne hagyja felügyelet nélkül. Egy évvel később már jól irányítható repülő berendezést is tudott építeni. Ezt már nem a műhelyben, hanem egy szabadban emelt állványon próbálta ki. Aktiválása után a szerkezet körül erős plazmaképződés lépett fel, ami először vöröses, majd zöldes, végül kékesfehér árnyalatú volt. Ekkor a berendezés felemelkedett az állványról, és elrepült. Az eseményt Hamel lefilmezte. Egyes kockái a róla írt könyvben is megjelentek. A kísérleteknek hamar híre ment, és Hamel a környék legismertebb embere lett.

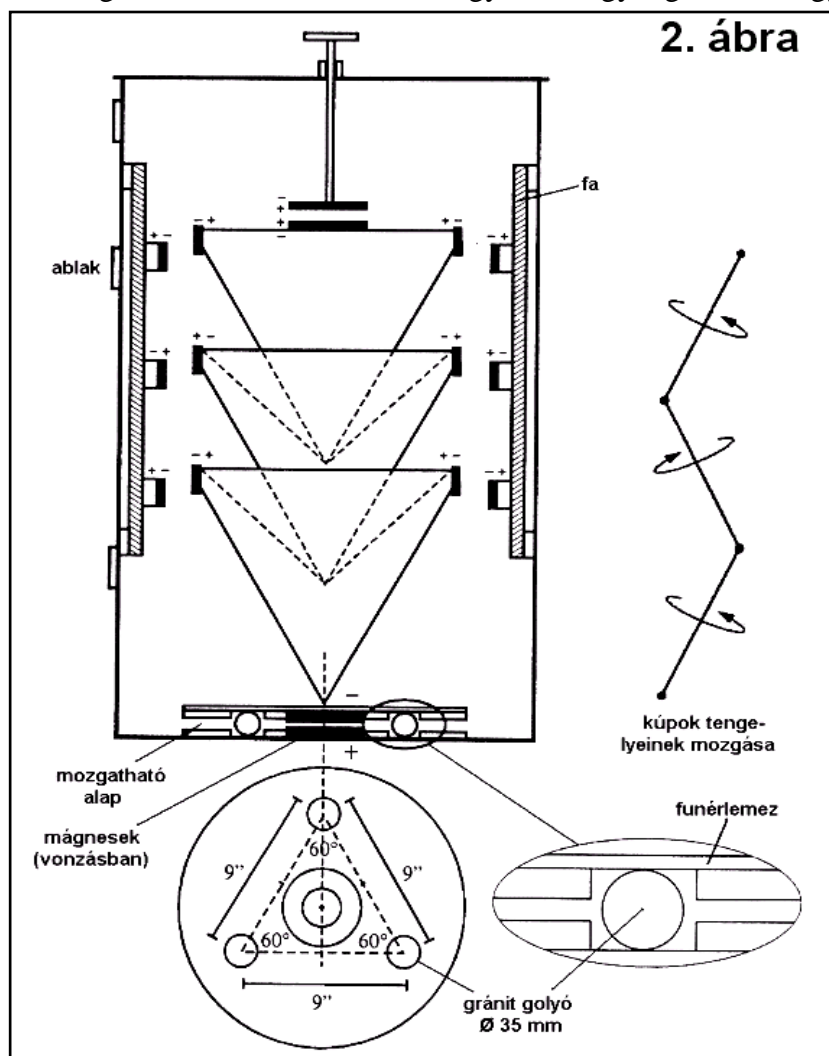
Munkája azonban nem aratott osztatlan elismerést. A szomszédai meglehetősen ellenségesen szemlélték tevékenységét, mivel a szerkezete nagyon zavarta a rádió- és tévétételt. Ezért 1980-ban úgy döntött, hogy elköltözik arra a távoli farmra, amelyet még a földönkívüliek mutattak neki a magasból. Útközben betért a montreali találmányi hivatalba, és az ott történt incidens fordulópontot hozott a dolgok további menetében. Már évek óta küldözött különböző leírásokat a berendezéséről a találmányi hivatalnak, hogy szabadalmaztassa azokat. A hivatalban azonban azzal fogadták, hogy semmiféle anyagot nem kaptak tőle, csak az újdonságvizsgálat díja érkezett meg, de mivel nincs mit szabadalmaztatni, ezért ezt azonnal visszafizetik neki. Hamel erre dührohamot kapott, és majdnem összeverekedett a hivatalnokokkal. Végül a biztonsági őrök távolították el az épülethől. Ezt követően megfogadta, hogy soha semmilyen szabadalmaztatással nem próbálkozik. Nem zárja el a nyilvánosság elől a találmányt, nem csinál belőle ipari titkot. Bárkinek megmutatja, akit érdekel, és minden információt megad, hogy mások is megépíthessék a szerkezetet. Elhatározásához ma is tartja magát. Akik meglátogatják egybehangzóan állítják, hogy valóban szívesen megmutatja a berendezését, és azok részletrajzeit. Semmit sem titkol el.

Ezzel a lépésével Hamel felbecsülhetetlen szolgálatot tett a tudománynak. A szabaddá vált információk következtében ugyanis az egész világon megindultak a kutatások, a repülés megreformálásával kapcsolatos fejlesztések. Az 1990-es évektől az elért eredmények felkerültek a számítógépes világhálóra is, ami tovább növelte a kutatásokba bekapcsolódók számát. A kísérletezők nagy száma miatt 2000 elején egy levelezőlistát is létrehozta a „Hamel technológiára” vonatkozó információcsere megkönnyítése érdekében, ami a következő URL címen található meg:

<http://www.egroups.com/group/hameltech> Ennek a webhelynek a felkeresése mindenki számára tanácsos, aki be akar kapcsolódni a fejlesztésekbe. Az itt található beszámolók tanulmányozásával ugyanis elkerülhetők a mások által elkövetett hibák, buktatók, és nem kell mindent előlről kezdeni. Arra azonban számítsunk, hogy meglehetősen nagy anyagról van szó. Csupán a 2001-ben felhelyezett levelek száma meghaladja a 4400-at. Jellemző az érdeklődés fokozódására, hogy 2002 augusztusában már 7500 levélnél tartottak. Ezeknek a tanácsoknak az elolvasása biztonságtechnikai szempontból is hasznos. Többek között felhívják a figyelmet arra, hogy az aktivált berendezés megérintése szigorúan tilos, sőt a közelébe menni sem tanácsos.

Sajnos a szerkezet működési mechanizmusát kezdetektől fogva homály fedti, ami főleg azért hátrányos, mert akadályozza a célirányos fejlesztést, és az alkalmazásba vételt. Miután erre vonatkozóan nem kaptunk semmilyen felvilágosítást az idegenektől, ezt nekünk kell kitalálni. Az ezotériában elért eddigi eredményeink alapján szinte biztos, hogy itt az ellenirányú mágneses gerjesztés speciális megvalósítási módjáról van szó. A gerjesztést forgástestekből kialakított, és kaszkádba kapcsolt formasugárzók végzik. A kúp alakú formasugárzók az energiát nem a térből, hanem az oldalukra szerelt permanens mágnesek befelé sugárzó mágneses erővonalaiából gyűjtik össze. Ennélfogva a felső kúp Yang, a középső Yin, az alsó pedig ismét Yang energiával telített.

Ez az elrendezés azonban önmagában még nem működőképes. Az ellenirányú gerjesztéssel történő energiasokszorozás előfeltétele ugyanis, hogy legalább az egyik mágnesnek ellenkező irányú fo-



lyamatos mozgást kell végeznie. Szerencsére ez itt magától megvalósul. A kúpok lebegése, sűrűdésmentes felfüggesztése következtében a bennük áramló mágneses hullámok mozgásba hozzák őket. A szubatomi energiahullámok ugyanis nem egyenes vonalban terjednek, hanem spirálszerűen örvénylenek. A Yang jellegű sugárzás az óra járásával ellenkező, azaz pozitív irányú örvénylő mozgást végez, míg a Yin jellegű örvénylés mozgása az óra járásával megegyező irányú. Így a két spirálmozgás beleindukál egymás mágneses mezejébe. A folyamat eredményeként erősítik egymást. A felső Yang energiával telített kúp még pozitívabb, míg az alatta levő negatívabb lesz. Ez a megnövekedett energiasugárzás adódik át az alsó, szintén Yang energiával telített kúpnak, ahol tovább erősödik. Végül intenzív Yang jellegű energiasugárzás éri a bázisoszcillátor felső korongjának Yin felületét. Az alsó kúp körkörös mozgása következtében itt is teljesül

az ellenirányú gerjesztés két feltétele, az ellentétes polaritás, és a folyamatos mozgás. Ezáltal a bázisoszcillátor felső mágnesgyűrűjében igen erős Yin jellegű energia keletkezik, ami még mindig nem sugárzódik ki, hanem továbbadódik a bázisoszcillátor alsó mágnesgyűrűjének. Mivel az alsó mágnesgyűrű oly módon van elhelyezve, hogy vonzásban áll a felsővel, az utolsó energiasokszorozásnál is biztosítva van az ellentétes polaritás. A másik feltétel, a folyamatos mozgás azáltal jön lét-

re, hogy a felső mágnesgyűrű szabadon elmozdulhat. A három gránitgolyón gördülve körkörös mozgást végez az alsó, rögzített mágnesgyűrű felett.

Mint a szabadenergia-termelő szerkezetek többsége, ez is csak rezonanciafrekvencián képes nagy energiakifejtésre. A destabilizáló mozgás sebességének, frekvenciájának tehát meg kell egyeznie a kúpok rezonanciafrekvenciájával. A hatékony működés másik feltétele, hogy az egyes kúpokban örvénylő energia maximális mértékben beleindukáljon az alatta levő kúp energiamezejébe. Ez a követelmény akkor teljesül, ha a két energiahullám keresztezi egymást. Az örvénylő hullámok csak akkor képesek bizonyos szögben keresztezni egymást, ha a kaszkádba kapcsolt kúpok forgásuk során ellenkező irányban dőlnek meg. Ez a követelmény látszólag nehezen valósítható meg, mert két egymásba rakott kúp esetén a felső balra dőlése esetén az alsó is balra dől. Egy szellemes ötlet, a „kúp a kúpban” kialakítás azonban megoldotta ezt a problémát. Ennek lényege, hogy a földönkívüliek az alsó kúpokba beépítettek egy belső kúpot is. Ennek nyílásszöge jóval nagyobb, mint a külsőké, ezáltal a dőlésszög megváltozik. A felső kúp balra dőlésekor az alatta levő jobbra dől. Fontos a belső kúp nyílásszögének értéke is. Ha kicsi, nem billen át a holtponton a mechanizmus, dőlésiránya nem vált át ellenkező irányba. Ha túl nagy, akkor meg az alsó kúp dőlésszöge nagyobb lesz, mint a felsőé, ami szintén lerontja a mágneses örvények egymásba fordulásának szimmetriáját, és ezáltal az energiakeltés hatékonyságát. Patronálóink utólagos tanításaik során még a nyílásszög ideális értékét is megadták nekünk. Ez a külső kúpnál 53° , a belső kúpnál 90° .

Az optimális beállítás, és az ötfokozatú energiasokszorozás végeredményeként olyan erős mágneses sugárzás alakul ki a szerkezetben, amely ionizálja a körülötte levő levegőt, és megindul a plazmaképződés. Miután az egész mechanizmus úgy van kialakítva, hogy legalul Yang jellegű pólus található, így a szerkezetből végső soron antigravitációs energia áramlik ki. Ennek tudható be, hogy felemelkedik a levegőbe, súlytalanná válik. De nemcsak önmagát teszi súlytalanná, hanem jelentős terhet is képes magával emelni, ami azt eredményezi, hogy űrrepülőgépek hajtóműveként is használható. Nagy előnye ennek a hajtóműnek, hogy lehetőséget ad az irányváltásra is. Nincs szükség oldalirányú szubatomi energiakisugárzásra, amely az impulzusmegmaradás elve alapján rakétaként megfelelő irányba fordítja a járművet.

Ezt itt a levegőztető nyílások nyitásával és zárásával oldják meg. Miután a hajtómű belsejében erős levegőáramlás lép fel, az oldalablakok nyitásával megváltozik a szélirány is, ami valószínűleg megdönti a kúpokat. Ezáltal nem koncentrikus körök formájában gerjesztik a bázisoszcillátort, hanem aszimmetrikusan. A gerjesztés oldalirányba tolódik. Így ha a metszeti rajz szimmetriatengelyéhez képest a gerjesztés a bal oldalon megy végbe, a bázisoszcillátor bal oldalán áramlik ki több energia. Ez kihat a jármű haladási irányára is. A tolóerő bal oldali növekedése jobbra dönti a járművet, ami irányváltást okoz. Ennek a jelenségnek a kihasználása során tehát semmi mást nem kell tenni, mint a járművet irányító botkormányra rászerelni egy olyan mechanikát, ami a kívánt elfordulással ellentétes oldalon nyitja meg a hajtómű egyik levegőztető nyílását.

Mivel az eddigi kísérletek egyértelműen bizonyítják, hogy ez a fajta hajtómű működik, az aerodinamikai repülést hamarosan felváltja az antigravitációs lebegtetéssel kombinált szubatomi sugármeghajtás. Ez az újfajta impulzusmeghajtás a jelenleginél nagyságrendekkel nagyobb utazósebességet eredményez majd. Ugyanakkor nem igényel üzemanyagot, ami radikálisan csökkenteni fogja az utazási költséget. Az utazási idő, és -költség csökkenésén kívül megszűnik az aerodinamikai repüléssel együtt járó zaj. Ennek előfeltétele, hogy az egész járművet körbevegyük egy plazmaburokkal, amelynek műszaki megteremtése a szubatomi energiakeltés jelenségének megértése és birtokbavétele után valószínűleg nem jelent különösebb nehézséget.

Azért sem, mert ez a hatás a fizikusok, a rakétatervező mérnökök előtt már ismert, mivel az ionhajtóműnél is érvényesül. A jármű köpenye mentén mikrokisülések jönnek létre, és a keletkezett ionok által kialakított „plazmaköpeny” légellenállás-csökkentő hatású. (Könnyen lehet, hogy erre nem lesz szükség, mert más típusú antigravitációs szerkezetek kipróbálása során azt tapasztaltuk, hogy ez a plazmaburok magától létrejön. A hajtóműből kiáramló koncentrált éteri sugárzás köpenyszerűen beburkolja az egész járművet.) Nem elhanyagolható előnye még a szubatomi mágneses sugárnyalábot kibocsátó hajtóműnek, hogy olcsó. Ezáltal akár kettőt-hármat is be lehet építeni a repülőgépekbe. Így ha valamelyik felmondja a szolgálatot, át lehet állni a tartalék hajtóműre.

Mivel az örvénylő erővonalak visszahatnak az őket létrehozó mechanizmusra is, a kúpok, és a bázisoszcillátor felső mágnesgyűrűjét nem kell forgatni. Ezek a tehetetlenségi erő folytán maguktól is mozgásba jönnek. Emiatt teljesen felesleges a Steve Thompson -féle motoros hajtás, ahol a felső kúpot egy villanymotorra erősített keresztengely tartja forgásban. Érdekes megoldás azonban a bolygóképos reaktor energiaforrásként való hasznosítása. Chris Felton egy dróthurkot helyezett a bázisoszcillátor közelébe, és így módon kicsatolta, villamos energiává alakította a belőle kiáramló erős mágneses sugárzást. Az így kinyert árammal izzólámpát és vasalót működtetett. C. Felton több fényképet is közzétett az általa kialakított készülékről. A 45GD típusú berendezés részletes tervrajza J. Szymanek honlapján található: <http://members.nbci.com/XMCM/undergsci> Mellesleg a hatásfok növelése érdekében hurok helyett patkó alakú elektromágneket kellene alkalmazni. Ez esetben a bázisoszcillátor mindkét oldalának energiasugárzását hasznosítani lehetne. Ennél is jobb megoldás a gyűrű alakú elektromágnes használata, amely körkörösén képes a kisugárzó mágneses energiát árammá alakítani. Célszerű lenne a reaktor mágnespólusait is átforgatni. Ebben az elrendezésben nem fenyegetne a felemelkedés veszélye, sőt a szerkezet egyre jobban odatapadna a talajhoz.

Úgy látszik az űrhajózásra is alkalmas prototípus kifejlesztése jó ütemben haladt előre, mert a róla szóló híradások egyik napról a másikra megszűntek. Minden bizonnyal a titkosszolgálatok figyelmét is felkeltette ez a berendezés, és Hamelt eltűntették. Valószínűleg levitték egy föld alatti laboratóriumba. Ő is arra a sorsra jutott, mint sok ezotériával foglalkozó kutató az Egyesült Államokban. Együttal töröltek minden információt vele kapcsolatban. Megszüntették a honlapját, és ezzel együtt megsemmisítettek minden hozzászólást, ötletet. Talán még a polgári nyilvántartásból is törölték a nevét, mintha sohasem létezett volna. Jó munkát végeztek, mert ha most beírjuk a Google keresőbe David Hamel nevét vagy az imbolygó képos hajtómű elnevezést egyetlen érdemleges találatot sem kapunk. Munkásságát nyomtalanul leradírozták az Internetről. Feltehetően a könyvét is elérhetetlenné tették. A nyomtatásban megjelent hozzászólásokat, ötleteket azonban nem tudják megsemmisíteni. A külföldi kiadványokról az amerikai hatóságok nem rendelkezhetnek. A magyar nyelvű szakirodalomban legrészletesebben dr. Egely György foglalkozott a Hamel-hajtóművel és különböző változataival. Bevezetés a tértechnológiába című könyvének III. kötetében részletesen leírta ezeknek a változatoknak a működési elvét, és megépítési módját (178-184. oldalak).

Az amerikai hatóságok titkosítási mániája ne keserítsen el bennünket, mert a magyar titkosszolgálat biztosan nem tart igényt sem erre, sem más ezoterikus készülékre. Nálunk ugyanis az ezotériát hivatalosan szélhámoságnak minősítették, és senki sem törődik vele. Nyugodtan kísérletezgethetünk ezzel a berendezéssel is. A fentiekben közölt információk alapján könnyen megépíthető ez a hajtómű. A kísérletezést egyetlen kúppal kezdjük. Sajnos Hamel nem közölte, hogy milyen típusú mágneseket használt az alumíniumkúpok lebegtetésére. Ezért többféleképpen kísérletezzünk.

A mágnesnek olyan erősnek kell lennie, hogy a kúp ne essen bele a hordóba. Túl erős se lehet, mert akkor lebénel a mozgása, érzéketlenné, lomhává válik. Kezdjük a leggyengébb ferit mágnessel, folytassuk AlNiCo mágnessel, és ha szükséges használjunk neodímium szupermágneket. A bázisoszcillátor gyűrű alakú mágnesének optimális alapanyagát is nekünk kell meghatározni. Mivel nagyfrekvenciás rezgésnél alapvetően fontos, hogy a rezgésbe hozandó tárgy minél könnyebb legyen, valószínűleg mindkét helyen kis fajsúlyú feritmágneseket kell használni. A további súlycsökkentés érdekében nem korong, hanem gyűrű alakú mágneseket célszerű alkalmazni. (Ettől függetlenül nem árt kipróbálni a fémötvözetből készült erős mágneseket is.)

Ez a hajtómű az energiatermelésben is nagy szolgálatot tehet nekünk. Intenzív mágneses kisugárzása következtében áramtermelő generátorként használva valószínűleg több kilowattnyi áramot tudna előállítani. Ehhez semmi más nem kellene tenni, mint egy toroid alakú elektromágneket az alsó mágnesgyűrű alá vagy köré tenni.⁶ A belőlük kiáramló mágneses hullámok beleindukálnak az elektromágnes tekercsbe, amely lüktető egyenáramot hoz létre, amelyből egy inverter szabályos,

⁶ Annak érdekében, hogy a generátor ne repüljön el, a mágnesgyűrűket meg kell fordítani. Így Yin energia áramlik ki a generátor alján, ami a földhöz tapasztja a berendezést. Amennyiben így nem működik, akkor a berendezést acélketrecbe zárva vasbeton alaphoz kell rögzíteni.

230 Voltos szinuszos áramot állít elő. Hőkandalló, konyhai tűzhely vagy fürdőszobai bojler táplálására azonban erre sincs szükség, mert a fűtőbetétek egyenárammal is működtethetők. Az esetleges gerjedés elkerülése érdekében elég egy nagy kapacitású simító kondenzátort a kimenetre kapcsolni. A Hamel-generátorral egész ipartelepeket el lehetne látni egyenárammal. Az üzem szélén, az épületektől távolabb le kell telepíteni néhány generátort, és az általuk termelt energiát inverter közbeiktatásával be lehetne vezetni az épületekbe. Mivel ennek a berendezésnek az előállítása még a Tesla-konverternél is olcsóbb, nagy szerepe lehet az a környezetszennyező erőművi energiatermelés maradéktalan felszámolásában.



Ezzel még nem értünk a végére az általunk ismert antigravitációs hajtóművek ismertetésének. Szólni kell még a legintenzívebb sugárzást kibocsátó kristályos hajtóműről. A többletenergia-keltés leghatékonyabb módja az általunk még csak kísérletileg előállított 115-ös rendszámú elem atomszerkezeti átalakításával érhető el. (A laboratóriumokban létrehozott 115-ös elem amerícium-243 céltárgy kalcium-48 izotópokkal való bombázásával keletkezett. Neve: ununpentium⁷. Forráspontja: 3530 °C. Lebomlási ideje: 0,001 s.) Egyelőre nem tudjuk stabil állapotban előállítani. Ez a helyzet jó ideig nem fog változni, mert a nagy atomsúlyú transzurán elemek előállítása rendkívül körülményes és drága. Az óriási költségek ellenére is csak néhány milligrammot tudunk gyártani belőlük. Azok is hamar elbomlanak.

Ennek a narancssárga színű, igen nagy fajsúlyú anyagnak az a tulajdonsága, hogy protonokkal bombázva 116-os elemmé alakul át, és eközben hatalmas mennyiségű pozitív szubatomi energiáreszecke szabadul ki belőle. Ha ezt az elemet valamilyen kristályos anyagba keverjük, és félgömb alakúra formázva üvegrezonátorba helyezzük, akkor külső gerjesztéssel rendkívül hatékony antigravitációs erőgépet is készíthetünk belőle. A legfejlettebb Földön kívüli civilizációk már kristályos reaktort használnak atmoszferikus járműveik meghajtására, bár ennek megvannak a veszélyei. Ez a fantasztikus teljesítményre képes rendszer ugyanis könnyen megszaladhat, és akkor egyszerre szabadul ki belőle az összes energia, ami iszonyatos erejű robbanáshoz vezet. A pusztítás mértékére jellemző, hogy ennek az elemnek egy apró darabkája is több száz megatonnás robbanóerő előidézésére képes. Ezt a megoldást tehát csak olyan magas technikai szinten álló civilizációk tudják biztonságosan használni, amelyeknél a műszaki hiba lehetősége szinte kizárt.

Állítólag az amerikai kormány által létrehozott Idegen Technológiák Központjában tevékenykedő szakemberek már a saját bőrükön tapasztalták ennek a rendszernek a veszélyeit. A kiszivárogtatott hírek szerint ugyanis a Zéta Reticuli csillagrendszerből származó idegenek a nevadai sivatagban föld alá telepített kutatóbázis rendelkezésére bocsátottak néhány UFO-t, hogy tanulmányozzák őket, és próbarepüléseket végezzenek velük. A szigorú titoktartás miatt ezekre a tapasztalatgyűjtő repülésekre többnyire éjszaka kerül sor, és csak a Föld légterében használhatjuk a járművet. Számunkra tehát ez a technológia nem veszélytelen (az egyik jármű hajtóműve kísérletezés közben felrobbant, és a helyszínen tartózkodó kutatók mind meghaltak), de feltehetően azért kaptuk a legkorszerűbb típust, hogy ne tudjuk lemásolni.

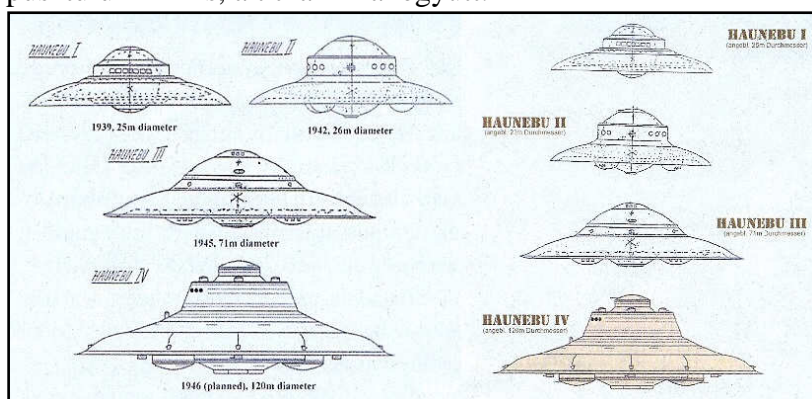
Mivel az idegenek tájékoztatása szerint egy kisebb méretű UFO hajtóművébe is 225 grammra van szükség ebből az elemből, egyelőre nem fenyegetnek bennünket azok a veszélyek, amelyek a kristályba zárt szubatomi energia robbanásszerű kiszabadulásával járnak. A mi fejlettségi szintünk-

⁷ Ez egy ideiglenes név. Latin és görög eredetű szavakból összeállított kifejezés. Jelentése: 1 - 1 - 5, vagyis 115-ik a sorban. Ugyanez a helyzet a legtöbb transzurán elemmel. Ily módon kapta a 112-es elem az ununbium, 113-as az ununtrium, a 114-es az ununquadium, a 116-os az ununhexium, a 117-es pedig az ununseptium nevet. A 109-es elem végleges nevet kapott: meitnerium (Mt) lett. A 110-es elem neve: darmstadtium (Ds), a 111-esé: röntgenium (Rg), a 112-esé pedig copernicium (Cn) lett. 2016-ban további transzurán elemek is végleges nevet kaptak. A kémikusok nemzetközi szervezete a 113-as elemet nihonium-nak (Nh) keresztelte el. A 115. elem a moscovium (Mc), a 117. elem a tennessine (Ts), a 118. elem pedig az oganesson (Og) nevet kapta. Az IUPAC korábbi határozata alapján a 114-es rendszámú elemet flerovium-nak (Fl), a 116-os elemet pedig livemorium-nak (Lv) hívják. A „keresztelő” azonban nem oldotta meg azt a problémát, hogy ezek az elemek csak mesterségesen, laboratóriumban állíthatók elő. Emiatt nagyon instabilak, mindössze néhány másodpercig léteznek. Ezt követően maguktól könnyebb elemekre bomlanak. (A transzurán elemek részletes ismertetése a Wikipédiában található.)

höz az elektromotoros rendszerű antigravitációs reaktor áll a legközelebb, vagyis az elkövetkező évszázadokban olyan típusú antigravitációs űrjárműveket kell kifejlesztenünk, amelyeket jelenleg az atlantiszi, a mukuliai és a vénuszi civilizációk használnak. A kristályos hajtóművű UFO-val szerzett repülési tapasztalat arra szolgál, hogy mire elkészülünk a saját járművünkkel, a próbarepülések elvégzése és a további tökéletesítés ne jelentsen megoldhatatlan feladatot, ne hátráltassa a továbbfejlődésünket.

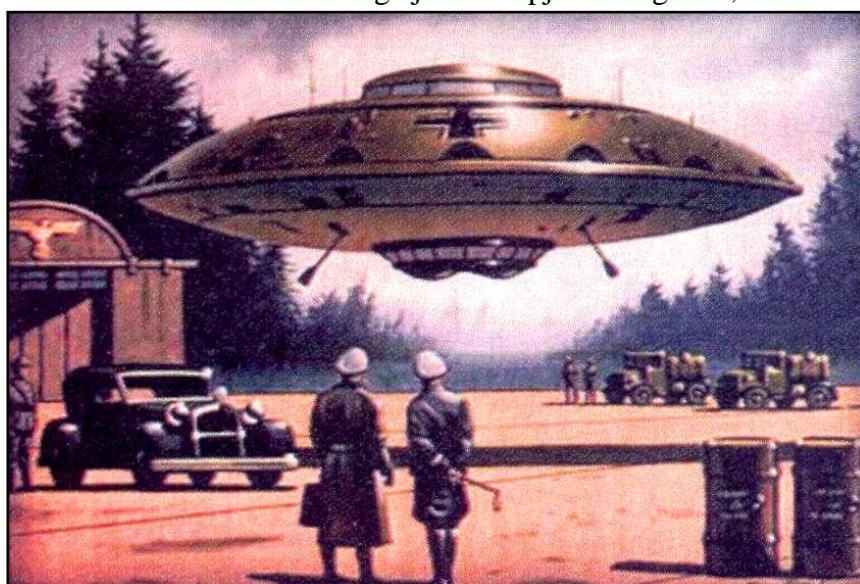


Léteznek még más típusú antigravitációs hajtóművek is (pl. a gyűrűs reaktor) de ezekről olyan kevés információval rendelkezünk, hogy nem tudjuk elkezdni a fejlesztésüket. Az előzőekben ismertetett négy hajtómű kifejlesztése is sok akadályba fog ütközni. Legfőbb akadály a hitetlenség és a titkolódzás. Sokan nem hisznek többletenergia-előállító készülékek, berendezések megvalósíthatóságában, ezért nem foglalkoznak vele. A jelentős eredményeket elérő szakemberek pedig nem hajlandók együttműködni egymással. A titoktartásban élen járnak a titkosszolgálatok és a különböző háttérhatalmak. Hatalmuktól és fontosságuktól megittasult vezetőik képtelenek belátni, hogy civilizációnk végveszélyben van, és ebből a kátyúból csak nemzetközi összefogással tudunk kijutni. Az elért eredményeket nem páncélszekrényben kellene őrizni, hanem nyilvánosságra hozni, hogy minden arra képes szakember bekacsolódhasson a fejlesztésükbe, a mielőbbi rendszerbe állításukba. Ha néhány éven belül nem mentjük meg a természetet, akkor a globális felmelegedés visszafordíthatatlanná válik, és elkerülhetetlen lesz a klímaösszeomlás. Ha pedig elpusztul a természet, akkor vele pusztulunk mi is, a titkainkkal együtt.



Korábban nem volt ilyen rossz a helyzetünk. A II. világháború alatt oly mértékben meglódult a technikai fejlődésünk, hogy nem sok választott el bennünket attól, hogy kozmikus embertípussá váljunk. A legújabb technikatörténeti kutatások alapján kiderült, hogy az antigravitációs erőgépek modern eszközökkel való megvalósítása nem is any-

nyira járatlan út, mint azt manapság gondoljuk. Sokáig csak rebesgették, de napjainkra kiderült, hogy a náci Németország már 70 évvel ezelőtt rendelkezett saját gyártmányú UFO-val. Az egész Bécsben kezdődött, még az I. világháború előtt. Az osztrák fővárosban érlelődtek azok az ezoterikus kultuszok, amelyek később a Harmadik Birodalom ideológiájának alapjául szolgáltak, és az eszmékkel együtt felmerült egy gyökeresen új technológia megvalósításának lehetősége is. A templomos lovagok, a rózsakeresztesek és a szabadkőművesek titkos tanainak terjesztői gyakran megfordultak a város régi negyedében található könyvesboltokban. Itt találkozott először ezekkel az eszmékkel egy menhelyen élő fiatalember: Adolf Schicklgruber. Hamarosan a gyakorlatban is kamatoztatta kezdeti tudását, mert meszkalinhoz jutva transzba esett, és a világuraként látta magát. Az I. világ-



háború kitörésekor bevonult katonának, és nem sokkal a fegyverletétel előtt egységét mustárgáz-támadás érte. Ennek következtében napokra elvesztette a látását. Ekkor a korábbinál is mélyebb és hosszabb spirituális „megvilágosodásban” volt része. Ezalatt egy bécsi kávéházban a kor legismertebb okkultistáinak a vezetésével megalakult a Thule csoport, és később a Vril Társaság. (A „Vril” egy szanszkrit eredetű kifejezés. Jelentése a helytelen értelmezés és a fordítási hibák következtében napjainkra meglehetősen eltorzult. Eredetileg valószínűleg a pozitív szubatomi energiarészecskék kisugárzását, vagyis a gravitációval ellentétes előjelű energiasugárzást értették alatta.)

Történetünk kulcsszereplője időközben visszanyerte látását, és 1919-ben tartalékos tizedesként bukkant fel Münchenben, ahol kémtevékenységet végzett. Itt ismerkedett meg Dietrich Eckart-al, akit sokáig tanítómestereként tisztelt. 1920-ban a Thule csoport és a Vril Társaság tagjai Berchtesgaden mellett, egy régi erdészházban találkoztak. Ezen a szertartáson bukkant fel először dr. Leo Schuman, akinek speciális szakterületét manapság úgy nevezzük, hogy: az alternatív energia kutatása. Jelen volt még két médium is, akinek az volt a feladatuk, hogy a templos lovagok titkosírásával készült „isteni üzeneteket” megfejtsék.⁸ Ezek az eredetileg sumer nyelven írt szövegek ugyanis utasításokat tartalmaztak egy olyan technika megvalósítására, amelyek „rásegíthetnek bennünket a csillagok felé vezető útra”. Az ókori magyarázat, úgy látszik, használhatónak bizonyult, mert ennek az elméletnek az alapján a Vril Társaság elkezdte a jövő repülőgépének megvalósítását. Közel két éven át kísérleteztek a levitációs hajtóművel, és 1924-ben bemutattak egy működőképes modellt.⁹



Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Oršić

Közben bekapcsolódott a munkálatokba a korábban már említett Viktor Schauberg osztrák feltaláló is. Az általa kidolgozott elektrogravitációs módszer jelentősen hozzájárult ahhoz a tudományos megállapításhoz, hogy megtalálták az új technika magját, a jövő üzemanyagtól független, olcsó és tiszta energiáját. Ennek tudható be, hogy az időközben birodalmi kancellárrá avanszált és Adolf Hitler néven ismertté vált főhős 1934-ben magához rendelte Schaubergert, hogy számoljon be eredményeiről. A találkozó után az okkultista rendek eltűntek a háttérből, és a Vril Társaság tagjai ettől kezdve csak technikai kérdésekkel foglalkoztak. Azt azonban még közösen sikerült kideríteniük, hogy a sumer királyi táblákon található üzenetek nem az istenektől származnak, hanem egy magasabb rendű Földön kívüli civilizáció hagyta ráink. A sumerokat állítólag a Bika csillagkép Aldebaran naprendszeréből telepítették hozzánk, és nem kizárt, hogy a nyomtalan eltűnésük is ezeknek az idegeneknek a műve. (Állításuk szerint a tőlünk 68 fényévnnyire levő Aldebaran napja körül két lakott bolygó kering, melyek együtt képezik a Sumerán birodalmat.) Itt laknak az árják, a földi germánok ősei. Őket kereste Hitler oly megszállottan fajelméletének alátámasztására.

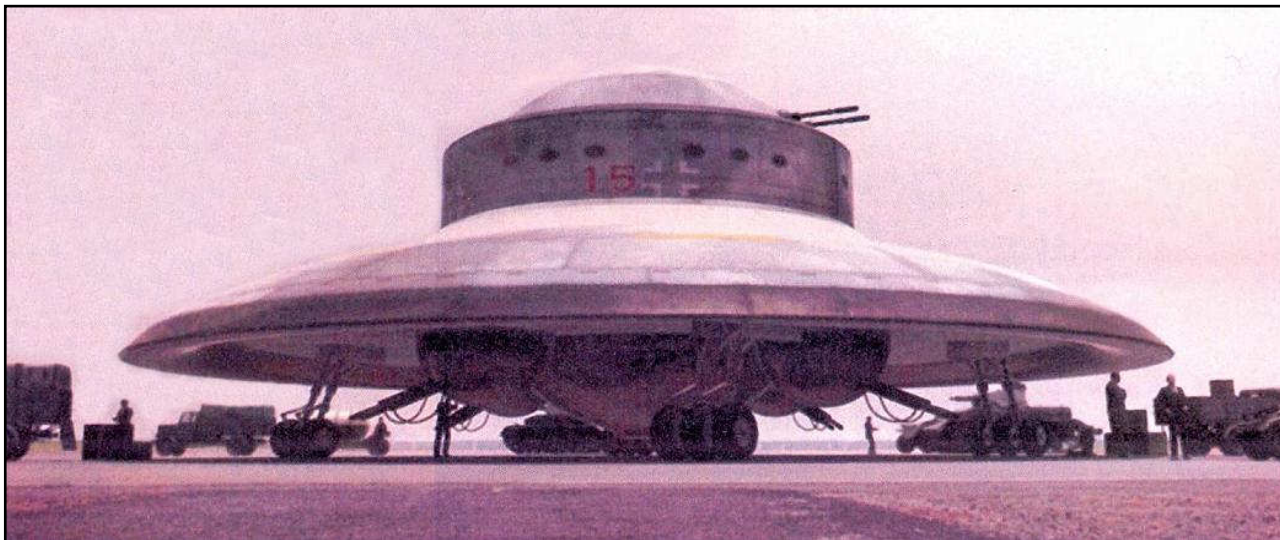
A nemzetiszocialisták támogatásával a Vril tagok hamarosan megépítették az első antigravitációs elven működő, kör alakú repülőgépet, az RFZ-1-et¹⁰. (A levitációs hajtómű olyan hatékonyak bizo-

⁸ A Vrilerinnen-nek nevezett csoportot négy médium alkotta. Vezetőjük a horvát származású, de Bécsben született Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Oršić / Мария Оршич volt. Ez feltehetően fedőnév. Ezek a lányok az Aldebaran csillagrendszerből érkeztek, és Hitler bukása után nyomtalanul eltűntek. Visszavitték őket a bolygójukra. (Tevékenységükről részletes leírást találhatunk a **Hihetetlen** magazin 2017. július-szeptemberi különszámában. Címe: **A 3. birodalom mágijája és okkult titkai.**)

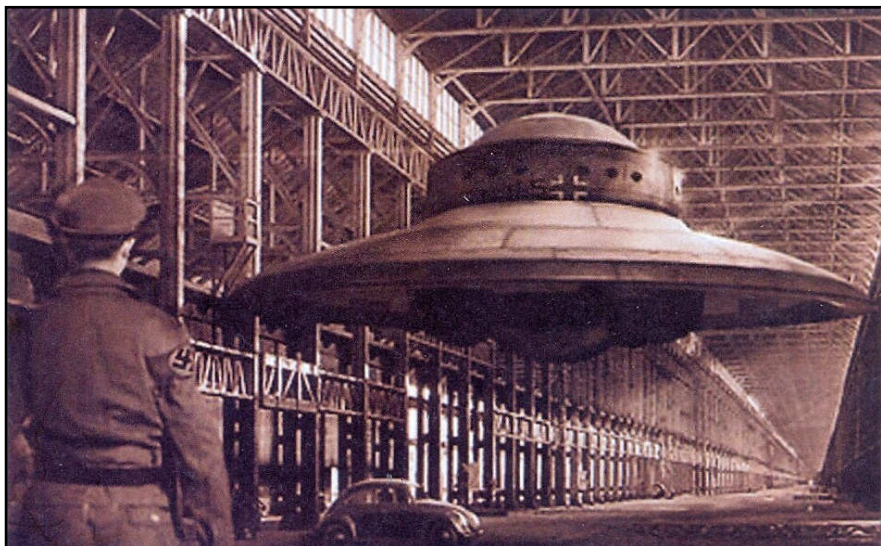
⁹ Az ősi iratok önmagukban nem lettek volna elegendők a földi UFO-k kifejlesztéséhez. Ehhez szükség volt az Aldebaran csillagrendszerben élő árja faj közvetlen segítségére. Amikor a náci rakéta-program vezéregyéniségét, Herman Oberthet megkérdezték arról, hogyan értek el ilyen szintű fejlődést az űrtechnológiában, a válasz ez volt: „Nem egyedül valósítottuk meg a legnagyobb fejlesztéseket, segítettek minket.” A kérdésre, kik Oberth így felelt: „Más világból való emberek.”

¹⁰ Rundflugzeug rövidítése (körrepülőgép)

nyult, hogy az egyik teszt során átszakította a szerelőcsarnok mennyezetét.) Ezt követte ugyancsak



1934-ben az RFZ-2, amelynél már mágneses impulzusvezérlést alkalmaztak. Az átmérője csupán 5 m volt, de már úgy repült, mint egy valódi UFO. Plazmaburok vette körül, amely a sebesség növekedésekor különböző színűre váltott. Ezzel párhuzamosan a Thule csoportot bekebelező SS is elkezdte saját antigravitációs hajtóművének a kifejlesztését. Az előzőekben már szintén említett Hans Kohler



kapitány Tachion konverterére alapozva, és a Vril rendszerénél szerzett ismereteket felhasználva 1938-ban elkészült az RFZ-4. Sokat lendített a kutatásokon, hogy a náci Németország 1937-ben szert tett egy lezuhant UFO-ra, amit behatóan tanulmányoztak. A leszűrt tapasztalatok alapján az SSE-4 csoport 1939-ben megalkotta az RFZ-5-öt, az első igazi űrrepülőgépet, melynek az átmérője több mint 20 m volt. A járművet Haunebu-ra keresztelték, és meglehetősen bonyolult szerkezet volt, de az elvárásnak megfelelően működött. Mivel a hajtóműve alul helyezkedett el, meglehetősen nagy befogadóképességű raktérrel rendelkezett.

Az antigravitációs kutatás számos visszaemlékezés által bizonyított mellékterméke a titokzatos foo fighter¹¹, amely oly sok bosszúságot okozott a szövetséges bombázóknak. Mivel Schauberger levitációs hajtóművének teljesítménye eleinte nem volt elegendő ahhoz, hogy pilótával irányított harci járművet mozgasson, kis korongokat, a Földön kívüli civilizációk kémlelő szondáihoz hasonló kb. 10 cm átmérőjű repülő szerkezeteket készítettek belőle. Ezek nem voltak alkalmasak arra, hogy megtámadják az ellenséges repülőgépeket, de távolról irányítani lehetett őket. Ezt nagy magasságban repülő felderítő gépekről végezték, radarhullámokkal. Ezért az ellenséges pilóták számára szinte a semmiből jelentek meg. A zavart azonban nem ez okozta. A szövetséges gépek közelébe érve szubatomi energiasugárzásuk leállította a motorok gyújtását, és lebénította a rádióösszeköttetést. Emiatt sok vadászgép lezuhant.

Az elrettentő hatást fokozta a repülő objektumokat körülvevő plazmaburok. Miután ezt a repülési elvet akkoriban egyetlen ország sem alkalmazta, az angol és amerikai pilóták azt hitték, hogy Földön kívüli objektumok támadtak rájuk. Hitüket táplálta, hogy nem tudták megsemmisíteni őket. A

Az elrettentő hatást fokozta a repülő objektumokat körülvevő plazmaburok. Miután ezt a repülési elvet akkoriban egyetlen ország sem alkalmazta, az angol és amerikai pilóták azt hitték, hogy Földön kívüli objektumok támadtak rájuk. Hitüket táplálta, hogy nem tudták megsemmisíteni őket. A

¹¹ Ez a kifejezés az angol „fool fighter” – bolond, örült harcosok szlengesített változata.

fedélzeti géppuskák lövedékei lepattantak a szubatomi energiáreszecskék alkotta áthatolhatatlan energiaburokról, így a repülő tűzgömbök minden bevetés után sértetlenül tértek vissza a támaszpontjukra. A foo fighter-ek bevetettségét azonban erősen korlátozta, hogy Schauburger elektromagnetikus motorjához üzemanyagként vízre volt szükség. Mivel a kis méret miatt a repülő szerkezetek csak kevés vizet tudtak magukkal vinni, kb. fél óra után vissza kellett rendelni őket feltöltésre. A foo fighter-ek körüli hisztériát fokozta, hogy időnként Földön kívüli UFO-k is megjelentek a szövetséges gépek körül. Ezek óriási plazmagömbbel rendelkeztek, és már akkor is szokásuk volt, hogy órákon át követették a földi repülőgépeket. Kíváncsiságuk érthető, hiszen civilizációnk először alkalmazott egy merőben új technikát. A légi ütközetekbe azonban sohasem avatkoztak be. A pszichológiai zavarkeltésben viszont akaratlanul is nagy szerepük volt.

A nyilvánvaló sikerek ellenére a német hadvezetés, az atombombához hasonlóan nem hitt az energiakeltés újfajta módjaiban, így nem fektettek kellő hangsúlyt ezeknek a szerkezeteknek a továbbfejlesztésére, gyártásba vitelére. Bevetésüket az is hátráltatta, hogy kezdetleges vezérlésük miatt csak 22,5; 45 és 90 fokos szögben lehetett velük irányt váltani, ami sebezhetővé tette őket. Virgil Armstrong, egykori CIA ügynök így jellemezte a repülésüket: „Függőlegesen startoltak és landoltak, de csak szögletesen tudtak repülni.” Hitler az ezoterikus kutatásokat érdekesnek találta ugyan, de nem gondolta, hogy ezek a találmányok képesek lennének eldönteni a közelgő háború kimenetelét. Helyette a V1 és V2 rakéták gyártását szorgalmazta, amelyek eleinte sok szenvedést és kárt okoztak a londoniaknak. Később azonban a brit pilóták rájöttek arra, hogy miként lehet a szárnyasbombákat letéríteni a pályájukról, és 1900 darabot meg is semmisítettek belőlük. Érdekes, hogy Hitler a sugárhajtású repülőgépek stratégiai jelentőségét sem ismerte fel, pedig 1938-ban a német hadvezetés már három gyártásra kész típussal is rendelkezett.

Amikor rájött a tévedésére, már nem volt módja a csodafegyverek hadrendbe állítására, mert a kémjelentések alapján a szövetségesek módszeresen lebombázták mind a Peenemündébe telepített titkos



kutatóbázist, mind a megszállt országokban működtetett gyárakat. Sajnos ekkor megsemmisültek a prototípusok, valamint sok fontos dokumentáció is, ami a háború után meglehetősen megnehezítette az első földi UFO rekonstrukcióját. Az életben maradt kutatókat az amerikaiak és az oroszok elhurcolták, de mindkét nagyhatalom kémiai hajtóművekre alapozta a rakéta-program folytatását. Elein-

te próbálkoztak ugyan az antigravitációs hajtóművekkel, de megfelelő elméleti ismertek hiányában nem tudtak úrrá lenni a felmerülő problémákon. Ezért egy idő után felhagytak a kísérletekkel, és a szubatomi alapon történő meghajtás fél évszázadra lekerült a napirendről. Csak napjainkban – a náci Németországban folytatott kutatások utólagos felderítése, a még fellelhető dokumentációk tanulmányozása után – kezd a világ rádöbbsenni arra, hogy milyen közel kerültünk ennek a jövőbe mutató technológiának a kiaknázásához. Kár, hogy ezek a felfedezések egy olyan hatalom fennhatósága alatt születtek, amely nem a világ szolgálatát, hanem a felette való uralmat tűzte ki céljául, így ez a rendszer törvénytörő bukása során maga alá temette a pozitív eredményeket is.

Hitler csészealjaiból sajnos nem sok maradt. Mint tudjuk a háború végén mind a szövetségesek, mind az oroszok begyűjtötték az összes fellelhető dokumentumot, a bombázások után életben maradt tudósokat, és tovább folytatták a kutatásokat. Ebből aztán rengeteget profitáltak. Ma már tudjuk, hogy az atomba előállítási módjától kezdve az infravörös éjjellátó készüléken át a lopakodó repü-

lőgépen alkalmazott radarhullám-elnyelő festékig minden jelentős eredmény német találmány. A szupermodern vadászrepülőgépeink formatervei is sorra visszaköszönnek a 80 évvel ezelőtti náci Németországból származó fotókon. Még a szovjet fényképezőgép-gyártást is a Németországból elhurcolt tervrajzok alapozták meg. Csupán a név változott, a konstrukció az utolsó csavarig változatlan maradt. Az orosz gyártmányú fényképezőgépek azonban csak addig voltak népszerűek, külföldön is eladhatók, amíg nem történt meg a modellváltás. A szovjet tervezőmérnökök által készített új típusokkal már sok gond volt, kiütköztek rajta a szakmai tapasztalatlanság következményei.¹²

A legnagyobb fogásuk azonban a csúcstechnológia megszerzése volt. A Vörös Hadsereg gyors előrenyomulása során az N-1 és N-2 sorozatszámú körrepülőgépek terveit nem sikerült maradéktalanul megsemmisíteni. Egy erre a célra létrehozott alakulat sokat megszerzett a dokumentumokból. Egyúttal foglyul ejtettek több náci tudóst és rakétamérnököt is. Köztük volt Klaus Habermohl, a prágai csoport vezetője, és az N-2 típus tervezője. Mivel ezek a modellek már Viktor Schauburger Feuerball-jain alapultak, antigravitációs hajtóművel rendelkeztek. Így Habermohl közreműködésével az oroszok az 1940-es évek végén kifejlesztették a Gyiszkoplan-1 körrepülőgépet. A csészealj alakú repülőgép tesztrepülésére 1950-ben került sor. Megjelenése kísértetiesen hasonlított a fűtőmotoros harci repülőgépekhez. Az ehhez szükséges nagyméretű reaktort nem kellett legyártaniuk, mert a megszállt Breslauban (Wrocław) hozzájutottak Schauburger továbbfejlesztett antigravitációs hajtóművéhez. Az osztrák tudóst azonban nem tudták kézre keríteni, mert még idejében Amerikába szökött. Ezért a

¹² Az oroszok kiterjedt másolási tevékenységéről a mellékelt „A másolás országa” című dokumentum számol be. Az oroszok azonban nincsenek egyedül ezzel az ösztönös tevékenységgel. Más országok is ezt az utat választották a fejlődésnek. A II. világháború elvesztése után a japánok rádöbbenek arra, hogy a világtól való elzárkózás több évszázados politikája nem folytatható. Abból a gödörből ahová kerültek, csak a gyors fejlődés vezetheti ki őket. Igen ám, de hogyan? A széles körű fejlesztés sokba kerül. Egy olyan országban, amely korábban minden pénzét fegyverkezésre költötte, a fővárosát tönkrebombázták, két városát pedig atombomba-támadás semmisítette meg, ez nem járható út. A kitérés egyetlen lehetősége a másolás. Ezért az 1950-es években turisták ezrei lepték el a fejlett nyugati országok városait, és mindent lefényképeztek, minden adatot feljegyeztek. A helybeliek csak nevettek rajtuk, hogy mi értelme számukra jelentéktelen objektumokat fényképezni. Jobban járnának, ha a turistalátványosságok iránt érdeklődnének. A japánokat azonban jobban érdekelték az ipari létesítmények, és az ipari termékek. A begyűjtött információt aztán hazavitték, és módszeres elemzésnek vetették alá. Leszűrtek a tapasztalatot, és nekiálltak a nyugatihoz hasonló színvonalú termékeket előállítani. Ezeket aztán exportálták is. Miután rendkívül olcsón adták, a nyugati lakosok nem zárkoztak el a megvásárlásuktól. Sokra nem mentek vele, mert hamar rájöttek, hogy rossz minőségű árukat kaptak. Ezért a korabeli japán termékek színvonala gúny tárgyává vált. Úgy tréfálkoztak rajta, mint mi most a kínai áruk színvonalán.

De nem sokáig nevettek a japán termékeken. Minőségük ugyanis rohamosan javult, miközben az áruk nem növekedtek. Az 1970-es években a japán termékek színvonala már utolérte, sőt lekörözte a nyugatit. A híradástechnikában pedig tönkretette az európai és amerikai rádió- és tévégyártást. Zsebrádiót pl. a japánokon kívül senki sem gyárt, mert nem tudják olyan minőségben és olyan olcsón előállítani, mint ők. A walkman- és az mp3 gyártásban is vezető szerepre tettek szert. A Sony színes tévék minősége pedig legendássá vált. A HIFI berendezéseik, valamint a fényképezőgépeik és videokameráik is kelendő cikké váltak. Aztán jöttek a japán autógyárak, amelyek milliószámra ontották a fejlett és olcsó járműveiket a nyugati piacra. Ez ellen a nyugati országok már csak védővámval tudtak védekezni. A japánok igyekezete oda vezetett, hogy ők lettek a világ harmadik legfejlettebb ipari országa.

Ezt az utat járta Dél-Korea is. Nekik már nem volt szükségük hadseregnyi turista bevetésére. Elég volt a lemásolandó eszközöket, készülékeket megrendelni, és alapos tanulmányozásnak alávetni. Tapasztalataik kamatoztatása oda vezetett, hogy két legnagyobb elektronikai gyáruk, a Samsung és az LG csúcsmínőségű termékeket állít elő, amely a világ minden országában jól eladható. Ezen az úton halad a másolás világbajnoka Kína is. Ami a ruházati termékeiket illeti a minőségük még mindig meglehetősen gyatra, elektronikai termékeik színvonala azonban rohamosan javul. Ezt oly módon érték el, hogy licenceket vásároltak. Hordozható számítógépük, a Lenovo gyártási dokumentációját pl. az IBM-től vették meg. Azóta már saját fejlesztésű számítógépeik is vannak, melyek nem rosszabbak az eredeti IBM változatnál. Később licence vásárlásra sem volt szükség, mert az olcsó és nagyszámú kínai munkaerő kihasználása érdekében a nyugat-európai és amerikai cégek sorra telepítették át gyáraikat Kínába. Vele együtt átadták a teljes gyártási dokumentációt a kínai szakembereknek. Most már semmi mást nem kellett tenniük, mint lemásolni a tervrajzokat, és saját termékeket készíteni. Ez gyorsan ment. Ezzel a módszerrel legnagyobb haladást az okostelefonok gyártása terén érték el. Egy évtizede még mindenki fanyalgott, hogy a kínai mobiltelefonok műanyag burkolata ropog, processzoruk pedig meglehetősen gyenge. Az ezredforduló után azonban egymás után jelezték meg a kitűnő minőségű kínai okostelefonok a világpiacra. Manapság ugyanazért a pénzért a nyugatinál jóval fejlettebb, többet tudó mobiltelefont lehet tőlük vásárolni. A nyugati cégek nem gondoltak arra, hogy ezzel a mohó, profitnövelő törekvésükkel önmaguk alatt vágják a fát. Ingyenes csúcstechnológiát ajándékoztak Kínának, melynek az lesz az eredménye, hogy néhány év múlva Kína a világ vezető ipari országává válik. Ha ez a gazdaságban betöltött vezető szerep áterjed a politikára is, akkor a Nyugat elkezdhet aggodni.

hajtómű gyakorlati alkalmazásánál gondok adódtak. Szilárdsági problémák jelentkeztek, melynek kiküszöböléshez nem ártott volna ismerni a hajtómű működési mechanizmusát. E nélkül ugyanis nem lehetett elvégezni a szükséges módosításokat. A szakértelem hiányának tudható be, hogy az 1962-ben kipróbált Gyiszkoplán-2 lezuhant.

A tragédia félbeszakította az orosz csészealj programot. Csak a gorbacsovi éra alatt vették elő ismét a korábbi terveket, és kifejlesztettek egy új kéttonnás modellt, ami az Epik nevet kapta. Az 1990-es évek elején kipróbált repülőgéphez azonban már nem használták Schauburger antigravitációs hajtóművét. Az új jármű magasba emeléséről hagyományos gázturbinás repülőmotorok gondoskodtak. Időközben elkészült a futurisztikus kinézetű, 36 × 25 m nagyságú és 400 fő szállítására alkalmas változata, a Tarjelka (Tányér). Aztán felbomlott a Szovjetunió, és egymást követték a gazdasági nehézségek. Így nem volt, aki fedezze a gyártásba állítás 70 millió dolláros költségét. A nyugati befektetők nem láttak fantáziát a hagyományos technika átöltöztetett változatában. Ezért az 1999 nyarára ígért, 12 ezer méter magasságban repülő, és egyetlen üzemanyag-feltöltéssel 7000 kilométert megtevő monstrum már el sem készült. A hajtómű lecserélésével az orosz csészealj program vakvágányra futott. Hiába jött a Földön kívüli segítség, az orosz Berezin-nek átadott higanycirkulációs motor, valamint több lezuhant UFO roncsai. Ezek sem tudták megfordítani a kutatás helytelen irányát.

Hasonló nyomon járt a francia csészealj kutatás. A L' AERO 135-HP típusú körrepülőgép is csak külsőleg hasonlított az UFO-khoz. A René Couzinet¹³ által tervezett jármű hajtóműve szintén turbó-légcsavaros volt. Az 1950-es évek elején az angolok is foglalkoztak csészealj alakú járművek fejlesztésével. Megfelelő hajtómű hiányában Sky Ship modelljük sem jutott túl a lökhajtásos repülőgépek szintjén. Kezdetben az amerikai-kanadai csészealj kutatás is ebben a zsákutcában haladt, pedig ők még idejében megszerezték Richard Miethe-t, a náci N-3-as modell társkonstruktorát, és Rudolf Schriever-t, az N-2 tervezőjét. Az Avrocar és Omega modellek sikertelensége láttán a kanadaiak szintén felhagytak a kutatással. Hivatalosan azzal indokolták a programból való kiszállást, hogy túl sokba kerül. Akit a részletek is érdekelnek, olvassa el Andrew C. Stone és Richard Skyman: Hitler csészealjai című könyvét.

A szakirodalom által feltárt kudarc sorozat a nem megfelelő hozzáállásban keresendő. A különböző országok konstruktőrei nem jöttek rá arra, hogy a földön kívüli járművek diszkosz alakja nem a stabilitásának köszönheti az alkalmazását. A körrepülőgép nem jobb, mint a hagyományos delta-szárnyú kivitel. Egyetlen előnye a minden irányban való manőverezés képessége. A földönkívüliek azért használják ezt a modellt, mert felderítő repülést végeznek nálunk. Erre a célra legalkalmasabb a diszkoszforma. Bármely irányba pillanatok alatt fel tud szállni, el tud menekülni. A boltíves kiképzés folytán mélyen lemerülhet a tenger alá is. A rá nehezedő vízoszlop nyomása nem roppantja össze. Repülési mutatói azonban rendkívül rosszak. Levegőben csak akkor tud biztonságosan előre haladni, ha vezérsíkokat (oldalsó és felső szárnyakat) szerelnek rá. E nélkül instabillá válik, a legkisebb léglökés kibillentí az egyensúlyából, elfordítja a függőleges tengelyét, és lezuhan.

A levegőben ugyanis csak a Bernoulli törvény alkalmazásával lehet fent maradni, amelynek szigorúan előírt szabályai vannak. Ha az objektum olyan helyzetet vesz fel, hogy nem tud érvényesülni a szárnyfelület tetején kialakuló vákuum felszívó hatása, akkor nincs ami a gépet a magasban tartsa. Elég egy kis megbillenés, és máris nem érvényesül a gravitációt legyőző felfelé hajtó hatás. A Földön kívüli UFO-k azért nem zuhannak le, mert nem levegőben, hanem légüres térben repülnek. A hajtóműből kiáramló szubatomi energiárészecskék plazmaburkot hoznak létre a jármű körül, ami kiszorítja a levegőmolekulákat. Ez a levegő-távoltartó burok az UFO-val együtt halad, melynek következtében a járművük földközeli is ugyanolyan stabil, mint a világűrben. Vákuumban teljesen mindegy, hogy a repülő objektum milyen alakú. Lehet akár kocka formájú is. Súlytalanná téve repülni fog. Ha légüres térben halad, a légellenállás sem lassítja.

Konstruktőreink nem veszik figyelme azt sem, hogy az antigravitációs hajtómű fő feladata nem a repülés, hanem a levegőben tartás. A repülőgép üzemanyag-fogyasztásának túlnyomó részét nem az

¹³ róné kuzinyé

előre jutás emésztí fel, hanem a súlyos jármű levegőben tartása, a Bernoulli törvény kellő mértékű érvényesüléséhez szükséges sebesség elérése, és fenntartása. Maga a repülés, a léghellenállás leküzdése jóval kevesebb energiát igényel. A drótkötélen függő terhet akár egy ujjal is odébb lehet lökni, de a levegőben tartásához igen nagy erőre van szükség. Ezt a nagy erő kifejtést teszi szükségtelemmé az antigravitációs erőtér. A különbség legkirívóbban az UFO-k esetében nyilvánul meg. Itt a repüléshez nem is kell energia. Csak a gyorsításhoz és a fékezéshez, illetve földközelségben a gravitációs vonzás legyőzéséhez van szükség a hajtóműre. Gyorsításnál, illetve fékezésnél az éter közegellenállásának legyőzése után a jármű magától repül. Az éter stabilizálja a sebességét. A csillagok vándorlásához, és a bolygók körbe-körbe forgásához sem szükséges hajtómű.

A levitációs reaktor tehát elengedhetetlen a korszerű repüléshez. Az ehhez szükséges energia is ingyen van, mivel az anyagból szabadítjuk ki szubatomi energiárészecskék formájában. Agyonszennyezett világunkban nem elhanyagolható előnye még ennek a reaktornak, hogy környezetbarát, a legcsekélyebb mértékben sem szennyezi a levegőt. A levegőbe emelt több száz tonnányi jármű mozgatása, előre lendítése már nem emészt fel sok energiát. A kormányzás, illetve a meghajtás oldalirányú fúvókákkal (mini hajtóművekkel) is megoldható.

Amennyiben a jármű utasszállításra szolgál, akkor a legszerencsésebb forma az ék, illetve nyílhegy kiképzés. Ezzel lehet a legnagyobb sebességet elérni. A földönkívüliek is ezt használják személyszállításra. A repülő „háromszögek” akkor is biztonságosan repülnek, ha műszaki hiba folytán a plazmaburok megszűnik. Ekkor éktelen lármát keltve hagyományos módon repülnek. Nagy zajt csapnak ugyan, de nem zuhannak le, mint a kör alakú járművek. Mi is a deltaszárnyú kialakítást használjuk a hangnál nagyobb sebességgel haladó repülőgépeinkhez. A természet szintén a V-alakot favorizálja, mert ennek alkalmazása igényli a legkevesebb energiafelhasználást. A madarak is V-alakzatban repülnek, mert így az előttük haladó társuk szárnya által keltett felhajtóerő hatása alá kerülnek. Ezáltal akár 20%-kal csökkenhet a repülésre fordított energiájuk, illetve ennyivel hosszabb utat tehetnek meg. A V-alakzat kedvező repülési tulajdonságai a mesterséges objektumok esetén is érvényesülnek. Nem véletlen, hogy a csapatostól megjelenő UFO-k is ezt a repülési módot alkalmazzák. Teherszállításra a szivar alakú, vagyis az orrán kúpos hengeres test vált be leginkább. Ebbe fér el a legtöbb áru, ennek belső terét lehet a leggazdaságosabban kihasználni. Ez billeg a legkevésbé. Az elfektetett henger önmagában is stabil alakzat. Gondoljunk csak a hajdani Zeppelin léghajókra, milyen nyugodt járművek voltak. A gyúlékony üzemanyagtól eltekintve semmi baj sem volt velük. Még étterem is volt bennük, pazarul megterített asztalokkal. Ezeken egy pohár sem mozdult el repülés közben.

Nincs értelme tehát a körrepülőgépek erőltetésének. Mi azért ragaszkodunk rögeszmésen ehhez a kialakításhoz, mert az általunk látott UFO-k zöme ilyen kiképzésű. Ezért azt hisszük, hogy ez az ideális forma, ezzel lehet a legnagyobb sebességet elérni. Aztán csodálkozunk, hogy a próbarepülések során egyik a másik után zuhan le. Légüres teret keltő plazmaburokkal ugyanis nem tudjuk körbevenni. Főleg akkor nem, ha hagyományos gázturbinát szerelünk bele. Egy ilyen konstrukciójú járműbe kész öngyilkosság beleülni. Később, ha már sorozatban fogunk nagy teljesítményű antigravitációs hajtóműveket előállítani, akkor sem célszerű a diszkoszformát erőltetni. Körrepülőgépet csak a vadászpilóták számára és a felderítő repülésekhez kell készíteni. Erre a célra azonban megfelelő a kisméretű, három-négyszemélyes gép is.

Az antigravitációs hajtómű használatával az országúti közlekedés teljes egészében áttér a légi közlekedésre. Az üzemanyagköltség megszűnésével a légi közlekedés rendkívül olcsóvá és biztonságossá válik. A légi közlekedésben már most is csupán 1 halott jut 2,5 millió megtett kilométerre. Ehhez képest csak Németországban évente 800 ember veszti életét földfelszíni utakon történő közlekedési balesetben, világszerte pedig 1,3 millió ember válik közúti baleset áldozatává. A légi utak tehát nagyságrendekkel biztonságosabbak, ami nem a repülőgépek nagyobb üzembiztonságának, hanem a háromdimenziós közlekedésnek tudható be. Ma már a gépjárművek üzembiztonsága is igen nagy. A halálos baleseteknek csak elenyésző töredéke következik be a jármű meghibásodása miatt. A szerencsétlenségek túlnyomó része gyorsraja, szabálytalan előzésre, ittas vezetésre vagy a vezető figyelmetlenségére vezethető vissza. Levegőben történő közlekedésnél azonban nem kell az útra figyelni. A közlekedési irány szabadságfokának egy nagyságrenddel való megnövekedé-

se szinte kizárja két repülőgép összeütközését. A földfelszíni utakon elég egy rossz kézmozdulat, és a jármű máris átkerül a szemközti sávba, ahol frontálisan ütközik a szembe jövő autóval. A két sebesség összeadódik, és ilyenkor szinte elkerülhetetlen a halálos sérülés.

A levegőben egy rossz kormánymozdulat csupán irányváltást okoz, ami könnyen korrigálható. Az utakon egy meggondolatlan előzés is tragédiát okozhat, míg a levegőben ez szinte elképzelhetetlen. Még senki nem hallott olyat, hogy az egyik utasszállító repülőgép meg akarta volna előzni a másikat. Minek? Hiszen egy kis irányváltoztatással vagy alá- illetve fölé repüléssel könnyen elkerülheti. Aztán olyan sebességgel halad tovább, amilyenel tud. Miért repüljön ugyanazon az útvonalon, ahol a másik, amikor a levegőben ezernyi más útvonalon is repülhet, és nem kell számolnia szembe jövő forgalommal. A sportrepülőgépeknél előfordulhat ugyan ilyen virtuskodás, de itt a pilóta nem csak balra, hanem 360°-os szögben, bármilyen irányban előzhet. A légi utak száma szinte végtelen, és kiépítést sem igényel, mint az országút.

Visszatérve az eredeti témához a magukra maradt amerikai kutatók a későbbiek során valószínűleg felismerték az antigravitációs meghajtás nélkülözhetetlenségét. Erre a területükön lezuhant viszonylag sok UFO begyűjtött roncsai ébresztették rá őket. Lépéselőnyükre való tekintettel a szövetséges országokban lezuhant Földön kívüli járművek is náluk kötöttek ki. Így volt mit tanulmányozniuk. Ennélfogva lehet, hogy ők jó irányban haladnak. Erről azonban semmi hír sincs. Ezt a programot ugyanis leköltöztették a föld alá, a nevadai sivatag egy szuper titkos bázisára. Ennek még a megközelítése is lehetetlen, olyan szigorú őrizet alatt áll.

A fejlesztést az is nehezíti, hogy a náci Németországnak már az említése is „vörös posztó” a jelenlegi demokratikus társadalmakban, így komolyan egyetlen politikus sem mer az általuk elért eredményekre hivatkozni. Pedig a saját érdekünkben meg kell tanulni különválasztani a fasiszta politikát az általuk elért műszaki haladástól. Hitler és az általa alapított Nemzeti szocialista Párt vezetői valóban fasiszta tömeggyilkosok voltak, de ezért az általuk elért, kikényszerített tudományos eredményeket nem kellene megbélyegezni. Különböznék úgy járunk, mint az angol hadvezetés a 70 évvel ezelőtti csúcstechnológiával. Mint ismeretes az angol hírszerzés már 1938-ban hozzájutott a német hadiipari fejlesztésekhez, de a sugárhajtóműves vadászipar, a radar, a rádióirányítású szárnyas bomba, a ballisztikus rakéta, az éjjellátó készülék, a katapultülés és még sok más találmány kiverte a biztosítékot az öntelt katonai elemzők fejében. Ezért az „oszlói jelentést” egy hibbant agyú diktátor habókos lázálmának nyilvánítottak. Még a V1 és V2 rakéták Londonba történt becsapódása sem józanította ki a brit hadvezetést.

Ma már ezek az eszközök a hadviselés, és a honvédelem mindennapi eszközeinek számítanak. De erre 80 évet kellett várni. Ha akkor az angol és amerikai katonai szakértők komolyan veszik és alkalmazzák a német hadiipari fejlesztéseket, akkor most jóval előbbre tartanánk. Ugyanez a helyzet Hitler ufóival. Tudósaink úgy félnek tőle, mint ördög a tömjénfüsttől. Azt gondolják, hogy egy örült diktátor kiszabadította a szellemet a palackból, ezért minden igyekezetükkel próbálják visszazsukolni. Ahelyett, hogy hinnének benne, és folytatnák a félbemaradt kutatásokat. Ez esetben számíthatnánk a földönkívüli civilizációk segítségére is. Manapság sokan nehezményezik, hogy a kezdeti aktivitás után a földönkívüliek hátat fordítottak nekünk. Mind kevesebb az ufómegfigyelés, a harmadik típusú találkozás. Erről azonban mi tehetünk. Miben segítsenek, ha nem csinálunk semmit? Világunkat az egy helyben toporgás, a szerencsétlenkedés, a tehetetlenség jellemzi. Csak egy valamihez értünk, a siránkozáshoz, a nyavalygáshoz, a tehetetlenkedéshez. Dönteni, cselekedni senki sem mer. Eközben világunk mind jobban pusztul, egyre mélyebbre süllyedünk a saját piszkunkban.

A jelenlegi helyzetben nem várható pozitív változás ezen a téren. A németek ugyanis mostanában mással vannak elfoglalva. A napirenden levő terrorcselekmények folytán lassan már az utcára sem mernek kimenni. Bármikor hátba döfhetik, vagy a vonat elé lökhetik őket. Az egész világ értetlenül áll a német politikusok minden racionalizmust nélkülöző döntései előtt. Már az arab politikusok is azt mondják, hogy Németország öngyilkosságot követett el azzal, hogy beengedett 2 millió illegális bevándorlót, köztük 5000 terroristát. Százegernyi informatikust, orvost és egyéb jól képzett szakembert vártak. Helyettük iskolázatlan analfabétákat kaptak, akik csak az erőszakos hajlamaikat és

fanatizmusukat hozták magukkal. Eltartásuk horribilis összegbe kerül. Németországban tavaly 7500 milliárd forintnak megfelelő összeget költöttek a 2 millió bevándorló ellátására.¹⁴

Egyesek szerint ez a józan észnek ellentmondó döntés valamilyen tudatalatti készíttetés következménye. Így akarnak vezekelni a II. világháborúban elkövetett bűneikért. Mások szerint ez a helyzet a démonvilág készíttetésének tudható be. Ha ez az igazság, akkor a Sátán jó munkát végzett. Sikertült kiiktatni a legütőképesebb országot a fejlődési folyamatból. Ebben a helyzetben nem tehetünk mást, mint kikínlódjuk azt, amit a németek a kisujjukból is ki tudtak volna rázni. Ráadásul ők ismét számíthattak volna az Aldebaran csillagrendszerben élő árja őseik segítségére.¹⁵



Sikeres fejlesztés után következhet a várva várt gyártás. Az antigravitációs hajtóművel ellátott repülőgépeinket és űrhajóinkat magnéziumból célszerű megépíteni. Elsősorban azért, mert megfelelő ötvöző anyagokat használva a magnézium rendkívül szilárd. Ennek ellenére 30%-kal könnyebb az alumíniumnál, és nem károsítja a korrózió. A közhiedelemmel ellentétben a magnézium nem tartozik a ritkafémek közé. A Föld nyolcadik leggyakoribb eleme, bolygónkon nagy mennyiségben fordul elő. (Ez egy nagyon jó arány, hiszen a világon mindenütt nagy mennyiségben használt vas is csak az ötödik helyen áll.) A földkéreg 2,5%-át magnézium alkotja. A tengervíz is tartalmaz 0,13% magnéziumot oldott klorid formájában. (Ez okozza a kesernyész ízt.) Széles körű használatának egyetlen akadálya, hogy könnyen reakcióba lép más elemekkel. Ezért a természetben csak vegyületekben fordul elő, ami megdrágítja a kinyerését. A magnézium a környezetet is kíméli. Könnyen újrahasznosítható. Újabban az autógyártók is kezdik felfedezni. Szép, fémes csillogása, ezüstfehér színe szükségtelemné teszi a felületkezelést. Nem kell festeni, nem rozsdásodik meg. A kevésbé fejlett Földön kívüli civilizációk szintén ebből a fémből építik az űrhajóikat, mert az alumíniumnál könnyebb, és az acélnál szilárdabb. Mivel jól mágnesezhető, a jóval nehezebb lágyvasat is helyettesítheti. Ennek az elektromágneses hajtóműgyártásban, az űrhajó körüli plazmaburok előállításában van nagy jelentősége.

Formába öntése azonban kifinomult technológiát igényel. Rugalmatlan hexagonális kristályszerkezete ugyanis gondot okoz az öntésnél, a sajtolásnál, a megmunkálásnál. Megfelelő ötvözetekkel azonban ez a hátrány kiküszöbölhető. Alkalmazásának biztonsági kockázata sincs. Bár elégetve vakító fehér fénnel ég, csak porrá őrölve gyújtható meg. (Mellesleg régen a magnéziumport, illetve -szalagot az elektromos vaku elődjeként használták. Aztán gyújtóbombát készítettek belőle.) Itt az ideje értelmesebb célokra használni a magnéziumot. Nem mindegy ugyanis, hogy egy űrjárműnek mekkora a súlya. Az a hajtómű, amely 5 tonnás acélszerkezetet képes magasba emelni, 4,6-szeres méretben is megépíthető, magnéziumból. Magnéziumból készítve tehát közel ötször akkora járműveket repíthetünk az űrbe, mint acélból, vagy közel ötszörösére növelhetjük a sebességüket. Egyébként a földönkívüliek (kis szürkék) is ezt a fémet használják űrhajóik alapanyagául. Hullámdiszperzív spektroszkóppal végzett elemzés szerint a Roswellben lezuhant UFO 97%-a magnézium, és 3%-a cink¹⁶ ötvözetből készült, 1-4 mikron bizmutréteggel¹⁷ bevonva. Más források szerint a kis szürkék az elektromos- és ezáltal a mágneses vezetőképesség növelése érdekében járműveiket ezüst és réz ötvözetével vonják be.

Használata nem járna horribilis költséggel. Amíg az alumínium háromszor drágább az acélnál, a magnéziumkarosszéria csupán ötszörös árat eredményez. Ez még mindig olcsóbb, mint a hasonló

¹⁴ A többi befogadó ország sem járt jobban. Finnországban pl. egy bevándorló integrálása 200 millió forintba kerül.

¹⁵ Az árják II. világháború alatt nyújtott segítségéről Az **Ezotéria kiteljesedése** című könyvem I. kötetében olvashatunk az Érdekes hírek című rovatban.

¹⁶ A cink növeli a magnézium rugalmasságát, korrózióállóságát, és csökkenti az olvadáspontját, mely által könnyebben önthetővé, hegeszthetővé válik.

¹⁷ A bizmut szerepével egyelőre nem vagyunk tisztában. Mivel a bizmut erősen diamágneses anyag, látszólag rontja a magnézium elektromos vezetőképességét és mágnesezhetőségét. Erős mágneses térben azonban a bizmut mágnesessé válik, és részt vesz a jármű körüli plazma kialakításában. Az jármű körüli erős mágneses teret a hajtóműből kiáramló antigravitációs sugárzás hozza létre. Mivel mágneses sugárzás hatására a bizmut taszító hatást fejt ki, az is lehet, hogy a navigálást könnyíti meg. Pontos szerepét majd a későbbi kutatások fogják kideríteni.

szilárdságú szénszálerősítésű műanyag¹⁸ alkalmazása, ami hússzor drágább az acélnál. A másik ígéretes fém a titán. Szintén gyakori elem a Földön. A földkéreg 0,44%-át alkotja. Ezüstszerű, fényes felületű fém. Fajsúlya ugyan kétszerese az alumíniuménak, de 40%-kal könnyebb, mint az acél. Ezért szintén könnyű fémnek számít. Jól megmunkálható, kétszer erősebb, mint az alumínium, szilárdsága vetekszik az acéllal. (Ion Planting eljárással felületi keménysége ötszörösére növelhető. Az így módon készített tárgyak nagyon hasonlítanak a korrózióálló acélhoz.) Nem véletlen, hogy a repülőgép- és űrhajógyártásban jelenleg is nagy mennyiségben használják. Az elektromos- és hővezető képessége azonban nagyon kicsi. Paramágneses anyag, csak kis mértékben mágnesezhető. A megfelelő alapanyag kiváltása során érdemes lenne megvizsgálni azt az új acéltípust is, amelyet nemrég fejlesztettek ki dél-koreai kutatók. Alumínium hozzáadásával olyan acélötvözetet készítenek, amely könnyebb, mint az acél, nem korrodál, és a titánnál is szilárdabb.

Budapest, 2018.01.28.



Az antigravitációs hajtóművek valószínűleg nagy érdeklődést fognak kiváltani a műszaki társadalomban. A kristályos hajtómű megépítésére egyelőre semmi esélyünk. A kígyó hajtómű és a Hamel-hajtómű fejlesztése egy kisvállalkozónak sem okoz problémát, mert a hozzávalók olcsón beszerezhetők. Az elektromágneses ellenirányú mágneses gerjesztésén alapuló hajtómű fejlesztése már okozhat némi gondot. A háromfázisú változat megépítése költséges és bonyolult. Az sem biztos, hogy a fentiekben ismertetett elrendezésben működni fog. Ezért célszerű előtte az elvet kipróbálni. Ennek az egyfázisú modellnek a megépítése nem kerül sokba, és egyértelműen bizonyítható vele a működőképesség.

Ehhez csupán két rezonanciafrekvencián gerjesztett elektromágneket kell ellenkező irányban megpörgetni. Az egyiket rögzítsük szigetelőlapra (pl. vastag textilbakelitlemezre), a másikat pedig erősítsük egy villanymotor tengelyére, és helyezzük a rögzített tekercs fölé úgy, hogy ne érjen hozzá. (Ehhez csúszógyűrűs táplálásra van szükség.) Ezután gerjesszük mindkét tekercset rezonanciafrekvenciájukra hangolt váltóárammal úgy, hogy a két szinuszjel egymáshoz képest 180°-os fáziseltolásban legyen. Ekkor a két tekercs mágneses térereje vonzza egymást, kézzel nem lehet elmozdítani a felsőt az alsótól. Ekkor kapcsoljuk be a villanymotort, ami a mágneses térerő ellenében forgatja a felső tekercset.

Erre a két ellentétes irányú mágneses mező oly mértékben beleindukál egymásba, hogy nagy mennyiségű éteri részecskék áramolnak a tekercsekbe. A beözlő éterionok kisugárzódnak belőle, amelyek a Földből kisugárzódnak gravitonokkal kölcsönhatásba lépve antigravitációs hatást váltanak ki. A hatásfok jelentősen fokozható, ha szinuszjelek helyett szolitonhullámot (félbevágott szinuszjelet) használunk. A rezonanciafrekvencia és a szolitonhullámok által létrehozott töltéskumulálódás együttes fennállása esetén olyan erőssé válik a vril, hogy ionizálja a levegőmolekulákat, és ezáltal plazmaburkot hoz létre a hajtómű körül. (A szolitonhullámal történő kísérletet szabad téren kell végezni, mert ha elszabadul a szerkezet, átszakítja a plafont.)



Védőöltözetre is szükség van. Az erős mágneses sugárzás ugyanis lemeríti, illetve túltölti testünk meridiánjait, ami komoly betegségekhez vezet. (Leggyakoribb következménye a leukémia.) Sajnos a mágneses sugárzás elleni védekezés szinte lehetetlen, mert ezek a parányi részecskék minden anyagon akadálytalanul átáramlanak. Gondoljunk csak a gravitációra. Akárhová bújunk a gravitonok hatnak ránk, semmi sem árnyékolja le a gravitációs vonzást. Szerencsére a földgolyó gravitációs kisugárzása nem olyan nagy, hogy megbetegítene bennünket, egyébként is ellensúlyozza a csakráinkon beáramló éteri részecskesugárzás. (Ez a két sugárzás adja az életerőt, a vitalitást. Nélkülük 5 percnél tovább nem tudnánk élni.) Az erős mágneses sugárzás azonban felborítja meridiánjaik egyensúlyát, ami előbb-utóbb súlyos betegségekhez vezet. Ez esetben nem segít a radioaktív sugárzásoknál alkalmazott vastag ólomfal. A mágneses sugárzás ellen csak egy dolgot lehet tenni: szétszórni. Erre leg-

¹⁸ A szénszálakat szénatomokból készített nanocsövekből alakítják ki, melyeknek belső átmérője százvezred milliméter.

alkalmasabb a gyapjúszőr. A birkagyapjú finom csavart szálai apró tükörként viselkednek, és a rájuk eső mágneses sugarakat különböző irányba eltérítik. Ezáltal a sugárzásnak csak kis hányada jut be a testünkbe. Az általa okozott meridián-lemerülést vagy -töltést a csakrák ki tudják egyenlíteni.

Az ókorban, amikor még közöttünk jártak az istenek az emberek irhabundával (subával)¹⁹ védekeztek a belőlük kiáramló szubatomi energia ellen. (Ezt a szem- és egészségvédő módszert Zeusz javasolta nekünk.) A birkabőr, illetve birkagyapjú az egyetlen általunk hozzáférhető anyag, ami hatékonyan visszaveri a mágneses energiát. A mitológia szerint Zeusz is dús szőrmével borított állatbőrrel óvta meg fiát az erős sugárzástól. Amikor Héraklész ragaszkodott hozzá, hogy apja jelenjen meg előtte teljes isteni dicsőségében, egy kecske bőrét emelte maga elé, ami leárnyékolta a testéből kiáramló, vakítóan erős bioenergiát. Az árpa korpája is alkalmas erre a célra, de testünk vastag korpával történő behintése meglehetősen bonyolult lenne. (A ókorban a zsidók árpakorával töltött agyagkorsóban tárolták a minden anyagot, még a gyémántot is vajként vágó samirt.)

Az irha és a gabonakorpák mellett érdemes lenne megvizsgálni a csillámpala szubatomienergia-árnyékoló képességét is. A teotihuacáni Nap-piramis előtt található egy föld alatti kamra, amely több rétegű csillámlemezzel van borítva. A csillám tudvalevően jó hő- és elektromos szigetelő. Ráadásul ellenáll az organikus savaknak. Vajon milyen tevékenység zajlott ebben a szendvicsszerűen szigetelt föld alatti kamrában, hogy ilyen komoly szigetelésre volt szükség? Csak nem koncentrált szubatomi energiasugarakkal végzett anyagátalakítás, rendkívül szilárd fémek létrehozása folyt benne? A több méter vastag kő- és földréteg már önmagában is komoly hőszigetelő. Fémek föld alatti olvasztásánál nincs szükség csillámlemezekre. Mivel a koncentrált szubatomi energiasugárzás az üreg falában elnyelődve még évezredek múlva is kimutatható, célszerű lenne a helyszínen mágneses térerősségmérést végezni. Ez fényt derítene a rejtélyre. Ha bebizonyosodna a csillámpala éteri sugárzással szembeni árnyékoló hatása, az lehetővé tenné védőfal kialakítását.

Budapest, 2018.02.04.



Sajnos az eltelt egy évben semmi sem történt az antigravitációs hajtóművek fejlesztése, és az ingyenenergia kiaknázása terén. Pedig ezen a két területen tehetnénk a legtöbbet technikai fejlődésünk előrelendítése és a globális felmelegedés leállítására érdekében. A Hamel-hajtómű kifejlesztése mindkét gondunkra megoldást kínál. Ez a könnyen, gyorsan és rendkívül olcsón gyártható hajtómű képes lenne kiemelni az űrkutatást abból a posványból, amelyben több mint 70 éve tipródik. Rakétatervező szakembereink még mindig azokat a füstölgő rakétákat használják, melyeket a németek fejlesztettek ki 1943-ban. Az elmúlt közel egy évszázadnyi idő alatt semmilyen előrelépés nem történt ezen a téren. Ennek a korszerűtlen kémiai hajtóműnek tudható be, hogy NASA-nál több mint 400 millió dollárba kerül egy rakéta előállítása, és évekig tart, míg elkészül. A SpaceX által gyártott rakéta előállítása is 54 millió dollárba kerül. Ez az Elon Musk cége által gyártott űrjármű azonban többször használható, de még így is 83 millió dollárba kerül egy-egy kilövés.

Ezzel szemben a Hamel-hajtómű előállítása nem kerülne többre 100 dollárnál. Maximum ennyit tesz ki a három papírvékony alumínium lemezből készült tölcser, a vastartály és a négy mágnesgyűrű, valamint a három kögolyó beszerzése. A hajtómű köré természetesen karosszériát is kellene építeni, de ez sem kerülne többre egy gépjármű előállításánál. Ez esetben ugyanis nem kellene speciális anyagokat használni az üzemanyag szivárgásának elkerülésére. Hővédő pajzsra sincs szükség, mert ezt az űrhajót nem kell ágyúgolyóként kilőni. Kis sebességgel is fel lehet lebegtetni az űrbe. Mivel „üzemanyaga” a világegyetemben végtelen mennyiségben rendelkezésre áll, nem kell sietni, hogy kikerüljön a Föld vonzáskörzetéből. Ennélfogva nem zuhan vissza. Visszaérkezését pedig nem befolyásolja a gravitációs erő. Ezért kis sebességgel is le lehet lebegtetni. Nem ég el a levegőmoleku-

¹⁹ A suba egy szőrével kifelé fordított birkabunda, amely a lábfejtől nyakig az egész testet befedte. Az erdélyi birkapásztorok esőben ezt terítették magukra. Kifelé fordítva a birkabunda a meleg ellen is véd. (Gyártói szerint a gyapjú ágy-nemű télen melegít, nyáron hűt.) Nekünk szükségünk lesz még egy birkabőrből készült kucsmára, és egy kesztyűre is. A szokványos irhakesztyű nem jó megoldás, mert a birkaszőrnek nem belül, hanem kívül kell lennie.

lák okozta súrlódástól. A jármű körül megteremtett plazmaburok esetén pedig utazósebessége nagyságrendekkel meghaladja a kémiai hajtóműves rakéták sebességét. (A sztratoszférán túl akár 72 000 km/h sebességgel is képes repülni.)

Ennek ellenére senki sem hajlandó foglalkozni a fejlesztésével. A hajlandóságot nagymértékben hátráltatja az elméleti alapok hiánya. Mivel nem ismerik a működési elvét, a repüléstechnikai szakemberek sem foglalkoznak vele. Pedig ennek a hajtóműnek a működési elve az elektromágneses hajtóműveknél is egyszerűbb. Ott nem csak az ellenirányú mágneses gerjesztést kell megvalósítani, hanem a szolitonos gerjesztést is biztosítani kell. Itt azonban nincs villamos gerjesztés. Az antigravitációs erőter létrehozásáról a rezonancia gondoskodik. Ennél a hajtóműnél semmi mást nem kell tenni, mint a bázisoszcillátor felső mágnesgyűrűjét rezonanciafrekvencián megrezgetni. Ekkor a fématomok örült táncba kezdenek, melynek során elvesztik a külső pályán keringő elektronjaikat. Az univerzum azonban nem tűri az űrt, ezért igyekszik azt étterrel kitölteni. Ezért igen nagy mennyiségben áramlanak be éteri részecskék a mágneskorongba. Ott az atomok tánca folytán beleütköznek az atommagba, ami tovább növeli a rezgésüket. Ekkor újabb elektronokat vesztenek.

Végül az éterionok beáramlása olyan mértékű lesz, hogy a mágneskorong körüli levegőt ionizálja, kialakul körülötte a plazmaburok. Az ionizáláshoz és a gravitáció lenullázásához azonban koncentrált mágneses kisugárzásra van szükség. Ezt is a fématomok végzik. Minél nagyobb mennyiségben áramlanak be az éteri részecskék a mágneskorongba, annál nagyobb a valószínűsége annak, hogy ütköznek a levált elektronokkal és az atommaggal. Mivel taszítják egymást, a lökdösődés odáig vezet, hogy az éteri részecskék összesűrűsödnek, koncentrált mágneses sugárzássá válnak. Egy idő után már így sem férnek el fémbe, ezért a mágneskorong kitolja magából az összesűrűsödött éttert. Megindul az antigravitációs sugárzás.

Ez csak a látható következménye az éterionok feldúsulásának. Számunkra ennél fontosabb fejlemény, hogy kapcsoltsba lépnek a Földből kiáramló gravitonokkal. Mivel a szubatomi energia világában a pozitív részecskék (éterionok) és a negatív részecskék (gravitonok) taszítják egymást antigravitációs hatás alakul ki. A földgolyó elrúgja magától az antigravitációs hajtóművet, és mindazt, amit köré építettek, vagyis az űrhajót.

Ne tévesszük össze ezt a hatást a mágnesességgel. A mágnesekből nyugalmi állapotban kiáramló hullámok a ferromágneses anyagokban található spinekből, illetve mágneses doménekből erednek. Ez a fajta mágnesesség nem vált ki antigravitációs hatást. A világ legerősebb mágnesa, a 25 Tesla indukciójú elektromágnes sem ugrál az asztalon, amikor rákapcsolják a gerjesztőáramot. Pedig megtehetné, mert a floridai egyetem National High Magnetic Field Laboratory kutatóközpontjában készített elektromágnes gerjesztéséhez 160 000 A áramerősségre van szükség. Mivel ekkora áram már izzítja a tekercset, hűtéséhez 13 ezer liter vizet tartalmazó hűtőrendszer szükséges. A Floridai Állami Egyetemen 2017-ben készített 41,4 Tesla mágneses indukciójú elektromágnes bekapcsolásakor sem tapasztaltak ilyen jelenséget.²⁰ (A nagyon erősnek tekintett neodímium és szamárium kobalt szupermágnesek indukciója még a 2 Tesla értéket sem éri el.)

Az eltérő viselkedésnek tudható be az is, hogy a permanens és elektromágneseknél az ellentétes pólusok vonzzák, míg az azonos pólusok taszítják egymást. Vagyis éppen ellenkezőleg viselkednek, mint a szubatomi energiarészecskék. Egy valamiben azonban azonos a viselkedésük, mindkét mágnesesség képes villamos áram gerjesztésére. De nem azonos mértékben. A szubatomi energiarészecskék sokkal hatékonyabbak ezen a téren. Ezért is lenne kíváncsi kihasználni ezt a képességüket. Általuk nem csak ingyen juthatnánk villamos energiához, hanem hatékonyan is. Sokkal kisebb méretben sokkal több áramot lehetne velük előállítani, mint bármely más berendezéssel.

Kifejlesztésüknek legnagyobb akadálya, hogy nem ismerjük a működési mechanizmusukat. Ugyanez a helyzet az antigravitációs hajtóművekkel. Ha tisztában lennénk azzal, hogy mi, és hogyan hozza létre az antigravitációs hatást, célirányossá válna a fejlesztés. Ha látszik a cél, akkor a hozzá vezető utat is meg lehet találni. Lehet, hogy némi kitéréssel, de előbb-utóbb célba érünk. A Hamel-hajtómű fejlesztésénél sokan azért futnak zsákutcába, mert nem veszik figyelembe, hogy az antigravitációs hatást nem az alumínium kúpok ide-oda bolyongása hozza létre, hanem a rezgésük. A bolyongó mozgásra a hajtómű, illetve az űrjármű irányíthatósága miatt van szükség. Ha kinyitnak az oldalán

²⁰ Ennek az elektromágnesnek a kifejlesztése 35 millió dollárba került.

egy-egy ajtót, akkor a szélirány változása miatt a kúpok jobbra-balra, előre-hátra dőlnek. Ekkor nem koncentrikus körök formájában gerjesztik a bázisoszcillátort, hanem aszimmetrikusan. A gerjesztés oldalirányba tolódik, melynek következtében azon az oldalon több energia áramlik ki a hajtóműből. Ez irányváltásra készíti a járművet. Ez a bolygómozgás azonban önmagában nem készíti az alsó mágnesgyűrűt nagy mennyiségű szubatomi energiárészecske kibocsátására.

Ahhoz, hogy ez megtörténjen, az alumínium kúpoknak rezegniük kell. Méghozzá a mágneskorongok rezonanciafrekvenciáján. Ez a frekvencia több kilohertz is lehet. Vagyis olyan gyors, hogy szabad szemmel nem látható a kúpok rezgő mozgása. A korábbi fejlesztők itt követték el a legnagyobb hibát. Mint a mellékelt képeken látható²¹ a vastag mágneskorongok ráragasztásával olyan vaskos, nehéz alumínium kúpokat hoztak létre, amelyek képtelenek magas frekvencián rezegni. Ezeknek a drabális kúpoknak a lomha mozgásával csak lekvárt lehetne keverni. Az alumínium kúpok súlyának csökkentése érdekében kisméretű ferritgyűrűket kellene használni. Célszerű lenne megpróbálni, hogy a hűtőszekrények ajtajában található mágnescsík alkalmas-e erre a célra. Ennek felragasztása sokkal egyszerűbb mind a kúpokra, mint a fémhordóra. Ha beleesik a kúp, még nem szabad feladni a kísérletet. Meg kell rendelni a mágnesszalagot nagyobb térerővel felmágnesezve. Aztán meg kell figyelni, hogy a folyamatos körkörös mágneses erőter nem akadályozza-e a kúpok billegését. Minél kisebb erő szükséges a kúpok kibillentéséhez, annál valószínűbb, hogy képesek lesznek rezgő mozgásra is.

Mindez csak kísérletezés kérdése. Ha a hajtómű működik, akkor már csak türelem dolga, a meghajtó mechanizmus finomítása, a hatásfok növelése. Az antigravitációs hajtómű működőképességéről úgy győződhetünk meg, hogy kiemeljük a szerkezetből a bázisoszcillátort, vagyis a két mágneskorongot tartalmazó egységet. Ezt követően mesterségesen hozzuk rezgésbe őket. Ebben az összeállításban a felső mágneskorongot nem az alumínium kúpok rezgetik, hanem egy rezgő mozgást végző villanymotor. Erre a célra legalkalmasabbnak a vibrációs csiszológép motorja látszik. Szereljük le a rezgőcsiszolóról a csiszolóváson rögzítését végző adaptert, szereljük a motort egy állványra, majd engedjük rá a bázisoszcillátorra úgy, hogy a motor tengelye megrezgesse a felső mágneskorongot. Ha a rezgetés frekvenciája nem elég nagy, próbálkozhatunk a rezgőkéses villanyborotvák (pl. Braun, Remington) motorjával is. Ha ez sem elég nagy, frekvenciaváltóval növeljük a szinuszos áram frekvenciáját.

A Hamel-hajtómű használatba vétele biztonsági szempontból is előnyös lenne. Ezt ugyanis nem lehet lelőni, sugárfegyverrel lebénítani. Miután nem tartalmaz elektromos alkatrészt, az elektromosságnak még az irányításában sincs szerepe, a sugárfegyverek nem tudják lebénítani az elektronáramlást. (A gépkocsiból történő UFO-s emberrablásoknál az érintettek minden esetben elmondták, hogy amint fölértek az űrjármű, leállt a gépkocsijuk, megszűnt a motor gyújtása, sőt a jármű lámpái is kialudtak.) Ez annak tudható be, hogy a koncentrált éteri sugárzás magához vonzza az elektronokat, és emiatt leáll az áramlásuk. A Hamel-hajtóműnél ez nem történhet meg, ami egy későbbi űrháború során nagy előnyt jelenthet.

Aki még ezután is kételkedik az éter anyagba áramoltathatóságában, és antigravitációs hatásában tekintse meg ezt a videót: <https://www.youtube.com/watch?v=GeyDf4ooPdo> Az Anti-Gravity Wheel? videóban egy fiatalember bemutatja, hogyan lehet egy súlyemelésre használt nehéz acélkorongot szinte súlytalanná tenni. A két kézzel is nehezen felemelhető acélkorongot a társa pisztolyfúróval néhány percig nagy fordulatszámon pörgette. Ezt követően a fiatalember már könnyedén megemelte, sőt a feje felett lóbálta. A súlycsökkenés oka hogy a pörgetés során a centrifugális erő következtében nagyszámú éteri részecske szorul bele az acélkorongba. Ennek mértéke nem akkora, hogy ionizálná a körülötte leve levegőmolekulákat. A Föld gravitációs kisugárzása azonban ez esetben is taszító hatást vált ki a nagyszámú éterionra, ami az acélkorong súlycsökkenését eredményezi. Ez a kísérlet valószínűleg a begyöpösödött agyú tudósokat is meggyőzi arról, hogy mégis létezik az éter. Ha nem, akkor

²¹ A kúpok mozgása ezeken az angol nyelvű videókon is tanulmányozható:

<https://www.youtube.com/watch?v=MP4Y6nzaPRg>

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

<https://www.youtube.com/watch?v=Hf55OPeJx7k>

mi szorul az célkorongba? A levegő? Akadékoskodó tudósok ennek a videónak láttán a giroszkópos erőt emlegetik. Azt azonban nem tudják megmondani, hogy mi hozza létre a giroszkópos erőt.²²

Budapest, 2019.02.14.



Tehát a paradigmaváltás, a kozmikus társadalmak sorába történő emelkedés legnagyobb akadály, hogy nem tudjuk milyen elven működnek ezek a készülékek, berendezések. Már pedig, ha valaki nem tudja, hogy egy gép milyen elven működik, akkor nem képes megvalósítani. Még akkor sem, ha egy mintapéldányt adnak a kezébe. Forgatja, nézegeti, majd megpróbálja leutánozni. Hasonló méretben, hasonló kialakításban lemásolja, de nem működik. Jelenleg ez a szerencsétlenkedés folyik a titkosszolgálatok és a különféle háttérhatalmak föld alatti kutatólaboratóriumaiban. Vannak ugyan működő UFO-ik, melyekkel próbarepüléseket végeznek, de ezeket nem ők alkották. Kölcsön kapták különböző földönkívüli civilizációktól, hogy tanulmányozzák őket. Azt sem tiltják, hogy lemásolják őket, és létrehozzanak egy saját antigravitációs repülőgépet. De nem megy.

Nem megy, mert nem értik a működési mechanizmusát. Nem csoda, mert nincsenek helytálló fizikai felismerések. Nem vagyunk tisztában azokkal a fizikai jelenségekkel, amelyek ezeknek a készülékeknek, járműveknek a működése során fellépnek. Tele van a szakirodalom különböző ködös megfogalmazásokkal. Ezek egyike, hogy „az antigravitációs hajtómű a teret a repülőgéphez hajlítja, ekkor a jármű annak részévé válik”. A másik: „A reaktor egy hihetetlenül fejlett antianyag rendszer, amely működésével eltorzítja a gravitációt. Aztán hozzáteszik még, hogy: „Ha a teret és az időt is elhajlítjuk, akkor egy másodperc alatt megtörténik a helyváltoztatás.” Ennél nagyobb marhaságot már csak egy nagy tudós találhat ki. Ez a „féreglyuk” elmélet, ami Einsteintól származik. Tudóstársával Nathan Rosennel 1935-ben alkotta meg ezt a feltételezést. A XX. század végén a féreglyuk elmélet legfőbb népszerűsítője az ünnepezt brit fizikus, Steven Hawking volt.

Azzal már egy általános iskolás gyerek is tisztában van, hogy jelenlegi űrhajóinkkal még a legközelebbi csillagokra sem tudunk eljutni, mert ehhez évmilliókra lenne szükség, és annyi energiára, ami a Föld teljes energiakészletét felemésztené. A kozmikus utazás vágya azonban igen nagy, ezért a sci-fi szerzők korunk tudósaival karöltve belekapaszkodtak a féreglyuk elméletbe. Mivel Einstein sem volt teljesen meggyőződve a féreglyukak létezéséről, keresett egy kibúvót alóla. Azt mondta, hogy két távoli pont között ez a kapcsolat instabil, és a legkisebb zavar esetén bezárul. Napjaink tudósai azonban azt állítják, hogy a féreglyukaknak léteznek „átjárható” változatai. Ezek a féregjáratok. Ezekben „egy taszító gravitációt kifejtő anyag- vagy energiafajta a féreglyuk belsejét stabilizálja, és nyitva tartja”. Na, több sem kellett a tudományos fantasztikus regények íróinak és az UFO-kutatóknak. Azonnal belekapaszkodtak a féregjáratokba, és jelenleg ezzel van tele a szakirodalom.

Az igazság azonban az, hogy nincsenek féreglyukak. A teret nem lehet meghajlítani.²³ Erre még a gigantikus gravitációs kisugárzással rendelkező fekete lyukak sem képesek. De nincs is rá szükség. A kozmikus utazások ugyanis nem fizikai testben történnek. A Star Trek című filmsorozatban gyakran emlegetett hiperűrsebesség étertestben megy végbe. Az űrhajóval kirepülnek a sztratoszférán kívüli űrbe, ahol dematerializálják a járművet, és az utat étertestben teszik meg. Mivel az éteri részecskék 12 nagyságrenddel kisebbek, mint az elektronok, a sebességük is 12 nagyságrenddel nagyobb. Így nem véletlenek azok az UFO-elrablásokból származó beszámolók, hogy az utat az anyabolygójukig egy pillanat alatt tették meg. Étertestben, illetve asztrálestben ugyanis a 100 ezer fényév átmérőjű Tejútrendszer egyik szélétől a másikig 2 másodperc alatt eljuthatunk. A bennünket látogató, illetve felügyelő földönkívüli civilizációk pedig többnyire néhány száz vagy ezer fényévre

²² Ezt a kísérletet korábban egy hivatásos tudós is bemutatta. Nem gondolta, hogy ez a karrierje végét jelenti. Az esetről szóló beszámoló ezen a webcímen található: <https://index.hu/tudomany/gyro0619/>

²³ Einstein térgörbülettel kapcsolatos elméletét Tesla is erősen kritizálta. Logikai következtetésekkel támasztotta alá, hogy: „A feltételezett térgörbület teljességgel lehetetlen. Minden erről szóló irodalom hiábavaló, és feledésre van kárhozotva.”

vannak tőlünk. Anyabolygójuk közelébe érkezve aztán újra materializálják önmagukat és űrhajójukat, és légterükbe már fizikai testben lépnek be.

Ennyi téveszme befolyása alatt nem csoda, hogy nem tudunk előre lépni. Amíg nem teremtünk rendet a fejekben, addig ezen a téren nem számíthatunk sikerre. Folytassuk azzal, hogy az időt sem lehet elhajlítani. Az idő a gravitációs tér által létrehozott dimenzió, ami a benne zajló változások ütemét jelzi. Minél nagyobb a gravitációs erő, annál lassabban múlik erőterében az idő. Idő ott is van, ahol látszólag nincs gravitációs erő. A világegyetemben felhalmozódott anyag ugyanis az istenek világát sem hagyja érintetlenül. A Védák könyve és a Mahábhárata szerint az ősrobbanástól a világegyetem összeomlásáig 50 milliárd év telik el, de az istenek világában ez az időtartam 200 évre zsugorodik. A közel gravitációmentes térben annyira felgyorsul az idő múlása, hogy a Mindenható jelenlegi uralkodása csupán 200 évig tart. Aztán kialakul egy új világegyetem, és a Mindenható előlről kezdi a teremtést.²⁴ Segítői, az újrateremtést levezénylő kisebb és nagyobb rangú istenek, már közelebb vannak a gravitációs erőterrel rendelkező csillagokhoz és bolygókhoz, mivel létre kell hozniuk őket. Ők már közvetlen érintkezésbe kerülnek az idővel, de nem hajlítják el. Erre ugyanis semmi szükség nincs. Ők előre-hátra mozognak az idősíkon.

Bármilyen távolságra visszamehetnek a múltba, de előre is mehetnek a jövőbe. Ezt már az ezotéria szakemberei is tudják, ezért kiöltötték azt a téveszmét, hogy az univerzumban a múlt, a jelen és a jövő egyszerre létezik. Ez sem igaz. Csak a múlt létezik stabilan. A jelen változóban van. A jövő pedig teljesen bizonytalan. Az a jövő, amit az istenek az idősíkon előre haladva látnak, a pillanatnyi jövő. Azt látják, hogy a jelenlegi helyzetnek a jövőben milyen következményei lesznek. A jövő azonban a jelenben bármikor megváltoztatható. Mi élünk is ezzel a lehetőséggel. Tetteinkkel a jelen minden pillanatában változtatjuk a jövőnket. Jó és rossz irányba egyaránt. Mivel a legkiszámíthatatlanabb lény a világon az ember, még maga az Úristen sem tudja, hogy milyen lesz a valódi jövőnk.²⁵

Ennek tudható be a jóslatok megbízhatatlansága is. A legtöbb jó s szélhámos, de akadnak köztük néhányan, akik kristálygömbbe vagy elméjük tükrébe merülve képesek belelátni a jóslást kérő jövőjébe. De ezek a jóslatok is sokszor kudarcot vallanak. A körülmények kényszerítő hatása vagy a jóslást igénybe vevő váratlan döntései teljesen megváltoztathatják a jövőjét. Elég egy rendhagyó elhatározás, és máris másként alakul, más irányt vesz a jövője. Környezetünk változása is kikényszerítheti jövőnk változását. Hiába próbáljuk megvalósítani reménybeli jövőnket, ha a megváltozott körülmények ezt nem teszik lehetővé.

Tovább haladva a téveszmék sorában az antianyagot se keverjük bele ebbe a folyamatba, mert nincs antianyag. Ha lenne, a két anyag egy pillanat alatt egyesülne egymással, amitől összeomlana a világegyetem. Az nem létező antianyagnak tehát semmi köze sincs az antigravitációs erőter kialakulásához. Mások a nullponti energiát szajkózzák, de lehet hallani kvantumvákuumról is. Kevesen tudják, hogy ezek a nyakatekert kifejezések a Nobel-díjas orosz fizikustól, Andrej Szaharovtól származnak. Ő az 1960-as években fejtette ki elméletét, mely szerint: „A gravitáció annak a „sűrűdésnek” az eredménye, melyet a nulla pontos energiamezőbe, vagy kvantumvákuumba be- és abból kilépő atomi és szubatomi részecskék okoznak. Azt már nem részletezte, hogy mit ért nullponti energián és kvantumvákuumon. Ez a nullponti energia aztán annyira beivódott a köztudatba, hogy az összes örökmozgóval, antigravitációs hajtóművel és egyéb tudósokat idegesítő többletenergia-előállító készülékkel foglalkozó feltaláló erre hivatkozott.

Ezeket a találmányokat aztán a szabadalmi hivatalok rendre elutasították, mondván: „A fizika alaptörvényeinek ellentmondó találmányokkal nem foglalkoznak”. Komolyan veszik a tudósoknak azt az álláspontját is, mely szerint: „Az ingyenenergiát előállító szerkezetek ellentmondanak az energiamegmaradás törvényének, valamint a termodinamika első és második főtételének.” Az üzemanyag nélkül űrrepülésről pedig az a véleményük, hogy: „Az antigravitációs hajtómű nem valósítható meg, mert a fizika mai ismeretei szerint egy ilyen gépnek korlátlanul rendelkezésre álló energia-óceánra lenne szüksége.” A valóság viszont az, hogy az antigravitációs hajtómű modellje annyira

²⁴ A Védák-könyvéről és a Mahábháratáról részletes tájékoztató az **Ezoterikus körkép** című könyvemben található, különböző helyeken.

²⁵ Tesla ezt így fogalmazta meg: „a végtelen számú esetleges jövő”.

egyszerű és olcsón előállítható, hogy egy általános iskolai gyerek politechnika órán egy hét alatt megépíthetné, és előállítása még 100 dollárba sem kerülne. (Azért kell gyereket megbízni ezzel a feladattal, mert a gyerekeknek még nincsenek előítéleteik. Elhiszik, amit mondanak nekik. Ha az mondják neki a tanárai, hogy ezt meg lehet csinálni, akkor meg fogja csinálni. A felnőttekkel az a probléma, hogy már nem hisznek senkiben és semmiben. Annyit hazudoztak nekik az életük során, és annyi mindenben csalódtak, hogy minden új eszme iránt érzéketlenné váltak.)

A nullaponti vagy nulla pontos energia kifejezés már közel áll a valósághoz, mert valószínűleg arra az energiára utal, ami az ősrobbanás során kiáramlik az univerzumba. A jelenlegi tudásunk szerint az univerzum összeomlása után a világmindenség egy pontba vagy kisméretű gömbbe sűrűsödött össze. Aztán felrobbant, és a robbanás kezdetén, vagyis nulla másodpercben kizárólag energiárészecskék áramlottak ki belőle. Ezt a kezdeti energiát nevezik nulla pontos, vagyis nulla időpontban keletkezett energiának. Ez az energia azonban nem más, mint az éter. Az éter alkotóelemei pedig az éterionok. Miért nem lehet így nevezni a szabadenergiát? Ez persze nem oldja meg az ingyenenergia előállításával foglalkozó feltalálók helyzetét, mert a tudósok az éter létezését is tagadják. Ha nem így lenne, hamar kiderülne, hogy az összes találmányuk az éter munkára fogásával termeli az ingyenenergiát. Ennél szerencsétlenebb kifejezés a vákuumenergia. Kitalálói arra utaltak vele, hogy olyan energia, amely a vákuumban is megtalálható. Az éter, illetve éteri részecskék azonban nem csak a vákuumban, hanem minden anyagban benne vannak. Kitöltik az atomi részecskék közti teret.

Célszerűbb lenne azzal foglalkozni, hogy mi történik az anyagban az éteri részecskék sűrűsödése esetén. Minél több éterion áramlik be az anyagba, annál több energia áramlik ki belőle. Ez hozza létre az antigravitációs hatást. Nem ártana megfigyelni, hogy mi áramlik ki belőle? A koncentrált energiárészecskék, vagy az általuk keltett mágneses hullámok? Aztán azt is jó lenne tudni, hogy mitől sűrűsödnek az éteri részecskék. Az ellenirányú mágneses gerjesztés során sok elektron szakad le az atomok külső elektronhéjairól. Rezonanciafrekvencián történő rezgetés esetén még több elektron szakad le róluk. Saját rezgési frekvenciájukon történő rezgetés esetén ugyanis szinte megvadulnak az atomok. Úgy esnek le róluk az elektronok, mint eső után a megrázott fáról az esőcseppek. Túl erős rezgetés esetén oly mértékű a mozgásuk, ami legyőzi az atomokat összetartó mikrogravitációt, és az anyag atomjaira, illetve molekuláira esik szét. De mi történik a rezonanciafrekvencián rezgett anyagban? Azt tudjuk, hogy rengeteg éterion áramlik bele. Nagyságrendekkel több, mint az anyag nyugalmi állapotában. Ott mi történik velük? Mitől koncentrálnak, mitől sűrűsödnek össze? A vadul táncoló atomi részecskéknél ütközve az anyag préseli őket egymáshoz? Ennek során további új keletkezik az anyagban, amit újabb éteri részecskék töltenek ki. Ezek is egymáshoz préselődnek, ami tovább növeli a térerőt, az antigravitációs kisugárzást?

A pénzügyián kívül az antigravitációs hajtómű megvalósításának legfőbb akadálya a hitetlenség. Az emberek nem hiszik el, hogy ez lehetséges. A tudósok beléjük sulykolták, hogy ez lehetetlen. Mindaz, amit az ezoterikusok állítanak szélhámosság, kuruzslás. Ezért aztán pénzt sem lehet szerezni ezekre a kutatásokra. Az állam manapság zsákszámba ontja a pénzt a különböző „zöld” beruházásokra (napelem parkok, szél erőművek), de az igazán hatékony és maximálisan környezetkímélő energiaelőállító ötletek megvalósítását nem támogatja. Ha egy ilyen pályázat érkezik a politikusok, a bürokraták asztalára, menten pánikba esnek, és igyekeznek „tovább passzolni a labdát”. Megkérdezik a Tudományos Akadémiát, hogy mi a véleménye a projekt megvalósíthatóságáról. A választ már tudjuk, senkit sem ér meglepetésként. Így aztán mindenki megnyugszik, a pályázatot pedig visszautasítják. Aztán minden megy tovább a maga görbe útján. A levegőszennyezés, a globális felmelegedés tovább folytatódik. A végállomás a klímaösszeomlás lesz. Ha tönkremegy a természet, az emberiség is elpusztul. Az átlagember nem is sejti, hogy milyen veszély vár rá. Civilizációnk balga birkanyájként vonul a „vágóhídra”.

Budapest, 2019.03.10.



A tartós űrben tartózkodáshoz, a hatékony munkavégzéshez a járműben gravitációs erőterre is szükség van. Súlytalanság állapotában az űrhajóban csak korlátozott életvitel folytatható, és egy idő után különböző betegségek (pl. szív- és keringési rendellenességek, szívzsugorodás, csonttritkulás, izomsorvadás, vörösvérsejt-csökkenés) lép fel. Űrhajóinkban és űrbázisainkban jelenleg nem biztosított a padlószintből kiáramló mesterséges gravitációs vonzás. Pedig elvileg már most is megvalósítható lenne, mert azt már tudjuk, hogy mesterséges gravitáció egy nagyobb méretű űrállomás (pár száz méteres átmérő) esetén annak tengely körüli forgatásával létrehozható. Ilyen méretű űrhajó előállítása azonban igen költséges lenne, és a forgatása is nagy energiát igényelne. Kis forgatási sebesség esetén pedig az ily módon előálló gravitációs vonzás ereje meglehetősen kicsi lenne, meg sem közelítené a számunkra szükséges 1 g értéket.

Mechanikus úton tehát elő lehet állítani mesterséges gravitációs teret, de nem tudjuk, hogy ezt milyen fizikai jelenség idézi elő. Miután körpályán történő mozgatról van szó, nagy valószínűséggel szerepet játszik benne a centrifugális és a centripetális erő. Ezért mielőtt továbblépünk, tisztázzuk ennek a két erőnek a lényegét. A centrifugális erő esetén a rendszer saját tengelye körül forog. Ezért nem mozdul el. Csak a rendszerben levő anyag szabadulhat ki belőle a centripetális erő következtében. Így működik a mosógépek centrifugája. Egy bizonyos körsebesség felett már akkora tehetetlenségi erő hat a vízcseppekre, hogy kirepülnek a rendszerből (a mosógép kilyuggatott üstjéből.) Centripetális erő esetén az egész rendszer elszabadul. Kirepül a körpályából. Ezt csak egy kényszererő akadályozhatja meg. Pl. egy vasgolyóra kötelet kötünk, és azt elkezdjük a fejünk felett pörgetni. Ekkor a kényszererőt a kötel biztosítja. Általánosan ismert kényszererő teszi lehetővé a bolygók Nap körüli forgását. Ez esetben a kényszererőt a Nap tömegvonzása biztosítja. Ha ez a kényszererő és a centripetális erő egyensúlyba kerül, akkor a bolygók orbitális pályára állnak, vagyis nem zuhannak bele a Napba, de nem is szabadulnak el tőle.

A fizikusok ezt a jelenséget úgy jellemzik, hogy a centripetális erő a körmozgás középpontjába mutat, a centrifugális erő meg onnan kifelé. A centrifugális és centripetális erő tehát lényegében ugyanaz. Ha benne vagyunk a rendszerben, akkor ezt a fajta körpályán fellépő tehetetlenségi erőt centrifugális erőnek, míg ha kívülről szemléljük, akkor centripetális erőnek nevezzük. A két erő gyakran egyszerre lép fel, pl. a bolygóknál. Földünkön is egyszerre tapasztalható centrifugális és centripetális erő. A centrifugális erőt bolygónk tengely körüli forgása okozza. A viszonylag kis forgási sebesség miatt azonban ez nagyon kicsi. Emiatt a centripetális erő is kicsi. Ennek tudható be, hogy forgása közben nem repülünk le a Föld felszínéről. Tehát már tisztában vagyunk a két erő irányával, de fogalmunk sincs arról, hogy valójában mi hozza létre a centrifugális és centripetális erőket. A fizikusok erről említést sem tesznek. Valószínűleg azért, mert fogalmuk sincs róla. Ha sejténék, sem mernének előállni vele, mert az éternek még a létezését is tagadják.²⁶ A centrifugális és centripetális erő ugyanis a tehetetlenségi erő következménye. A tehetetlenségi erő egy speciális, körpályán fellépő változata. A tehetetlenségi erőt pedig az éter váltja ki. Körpályán történő mozgás esetén az éteri részecskék folyamatosan beleütköznek az anyagi részecskébe (atommagba, elektronokba). Ez az ütközés ellenerőt vált ki, ami az anyagot odébb taszítja, körpálya esetén a rendszerből való kiszakadásra kényszeríti.

Ez a felismerés csak egy kis lépés előre, mert még mindig nem tudjuk, hogy lesz ebből gravitáció. Tény, hogy egy nagyméretű kör alakú test (pl. egy űrbázis) pörgetése során gravitációs erő lép fel, de miért? Ez is az éteri energiárészecskék beáramlásának következménye? Azt már tudjuk, hogy

²⁶ Tudósaink még mindig az einsteini doktrínánál tartanak. Einstein 1915-ben így vélekedett erről a jelenségről: „A gravitációs tömeg valahogyan meggörbíti a hipotetikus négydimenziós téridő kontinuumot, és ez a deformálódás keringeti a bolygókat a Nap körül. Más szavakkal a gravitáció nem erő, ami tovaterjed, hanem feltehetően annak eredménye, hogy a tömegek maguk körül eltorzítják a téridő szövetét valamilyen csodálatos módon. Így ahelyett, hogy a Nap vonzaná, a Föld feltehetően a legközelebbi, egyenes vonalnak megfelelő pályát követi, ami számára elérhető a nap körüli görbült téridőn keresztül.” Erre szokták mondani, hogy ha valaki nem ért valamit, akkor ködösít. Korunk tudósai pedig jócskán túltettek mesterükön a ködösítésben. Ők már a húrelmélettel dobálóznak: „A húrelmélet kijelenti, hogy minden anyagi és erő jellegű részecske, de még a tér, sőt az idő is egydimenziós, rezgő húrokból keletkezik, melyek kb. egy billiomod-trilliomod-trilliomod centiméter (10^{-33} cm) hosszúak, viszont nulla a vastagságuk, és amelyek egy tízdimenziós univerzumban tartózkodnak, aminek a hat további térdimenziója felcsavarodik olyan kicsire, hogy nem is észlelhető!” Ez már kész agyrém.

az antigravitációs erőt az éteri részecskék nagymértékű anyagba áramlása hozza létre, De hogy lesz ebből gravitációs kisugárzás? Ha erre sikerülne rájönnünk, akkor semmi akadálya sem lenne a koncentrált gravitációs hullámot kibocsátó generátor előállításának, melyet a padló alá helyezve meg tudnánk szüntetni a súlytalanságot az űrhajóinkon. A gravitonkeltés és -sűrítés azonban egyelőre várat magára. Nagy valószínűséggel ez is egy roppant egyszerű eljárás, de még nem ismerjük a módját.

Feltételezések szerint az antigravitációs hajtómű az ellenkező oldalán koncentrált gravitációs sugárzást bocsát ki. Ha így van, akkor semmi sem kell tennünk, mert a hajtóműnek ez a vége az űrhajó belseje felé néz, így magától megvalósul a mesterséges tömegvonzás. Feltehetően a nagy sebességgel pörgetett űrjárműben is ez a jelenség lép fel. Ekkor az egész jármű antigravitációs hajtóművé alakul. Kifelé antigravitációs, befelé pedig gravitációs hullámokat bocsát ki magából. Most nem ellenirányú mágneses gerjesztés, és nem rezonanciafrekvencián történő gerjesztés hozza létre ezt a hatást, hanem a centrifugális erő. A körpályán történő keringés folytán az éteri részecskék állandóan beleütköznek az atomi részecskébe. Ezáltal szabadelektronok válnak le a külső elektronhéjukról. Ezek újabb ütközéseket váltanak ki az éterionokkal. A sok ütdéstől az atomok is elkezdnek rezegni. Emiatt olyan káosz alakul ki az anyagban, ami nem engedi az éterionokat távozni az anyagból. Ráadásul a sok ütközéstől az éterionok egymáshoz préselődnek, sűrűsödnek. Az így felszabadult üres teret újabb éteri részecskék töltik ki. A végeredmény antigravitációs hajtómű lesz.

Felmerül a kérdés, hogy ha a forgó űrjármű kifelé antigravitációs hullámokat bocsát ki magából, akkor miért nem repül el? Földközeli a Földből kiáramló gravitációs hullámoknak ki kellene lökni a járművet az űrbe, kint a kozmoszban pedig az éterfálnak nekifeszülő antigravitációs sugárzásnak kellene elmozdulásra kényszeríteni a járművet. Ez azonban nem történik meg. Ennek oka, hogy ez a sugárzás a jármű minden oldalából kiáramlik, ezért semerre sem tud elmozdulni. Emiatt lebeg, és egy helyben marad. Befelé azonban nincs semmi kényszerítő erő, a belső gravitációs tér összegeződik, és létrehozza a mesterséges gravitációs erőt. Ennek a feltételezésnek az igazolására ki kellene fejleszteni legalább egyfajta antigravitációs hajtóművet, hogy ellenőrizhessük a pólusaikon kiáramló hullámok jellegét. Az antigravitációs hajtómű az űrjármű körüli plazmaburkot is magától megteremti, de ez a jelenség szintén ellenőrzésre szorul. Sok tehát a bizonytalanság, a tisztázandó kérdés, amit elméleti úton nem lehet eloszlatni, kideríteni. A tisztázáshoz szükség van a gyakorlati megvalósításra. El kellene indulni ezen az úton, de ebben a felszínes világban ezt senki sem tartja fontosnak. Az emberek figyelmét a médiából áradó sok ostobaság, a celebek idétlenkedési kötik le. A sorsdöntő problémák senki sem érdekelnék.

Budapest, 2019.03.12.



A sci-fi filmekben látható repülő deszkák sokak fantáziáját megmozgatta. Az ősi írások szerint az évezredekkel ezelőtt bennünket látogató vénuszi civilizáció is ilyen repülő deszkákat használt. Ezeket a járműveket antigravitációs hajtóművel látták el. (A vénusziak repülő deszkája viszonylag nagy volt. Hárman-négyen is elfértek rajta, és a leesés ellen korlátok védték az utasokat.) A vágy, az igény a mi civilizációnkban is létrehozta ezt a fajta járművet, de még nem a legkorszerűbb változatban.

2019-ben is látványos katonai parádéval ünnepelték Bastille ostromát, vagyis a francia forradalom kezdetét Párizsban. A Champs-Élysées sugárúton zenére vonultak fel a hadsereg különböző egységei. A közönség az idén most láthatta először a francia különleges alakulat legújabb fegyverét, a repülő katonát. A francia mérnökök egy olyan szerkezetet fejlesztettek ki, amellyel a katona akár 2 kilométer magasságban, óránként 150 kilométeres sebességgel is haladhat.



A mérnökcsoport vezetője a francia **Franky Zapata**. Találmánya a **Flyboard Air** folyamatos fejlesztés alatt áll. A következő cél a La Manche csatorna átrepülése. A 4 db 250 lóerős gázturbinás hajtómű az üzemanyagot a pilóta hátára erősített kerozintartályból kapja. A hajtómű 4 rádiófrekvenciás távirányítású kifúvó csőből áll. A jármű kormányzását a kifúvó nyílásokból kiáramló gáz, valamint a pilóta testhelyezete végzi. (Egyensúlyának változtatásával változik a repülő deszka iránya is.) Egy töltéssel max. 2,5 kilométernyi utat lehet megtenni. A szerkezetbe épített egyensúlyérzékelő gondoskodik arról, hogy a pilóta ne zuhanjon le a járműről. Ha a pilóta megváltoztatja a testhelyzetét, az egyensúlyt oly módon korrigálja, hogy alkalmazkodik hozzá. Ezáltal biztonságosan táncolni is lehet rajta. Az automatika minden testhelyzetben biztosítja az egyensúlyt. Ennek a képességnek az elsajátítása legalább 50 órás gyakorlatot igényel.

Videók: <https://www.youtube.com/watch?v=WQzLrvz4DKQ>
https://www.youtube.com/watch?v=_WNhW9LLmn0
https://indavideo.hu/video/A_legujabb_legdeszka_mukodese?utm_source=kilepes
<https://www.youtube.com/watch?v=i7xGBGdod0A>

Mint a videofelvételeken is látható a karosszéria már adott, irányításához értő pilótákkal is rendelkezünk. Már csak a gázhajtóművet kellene lecserélni antigravitációs hajtóműre, és akkor korlátlan ideig maradhatnánk vele a levegőben, és korlátlan távolságokat tehetnénk meg vele. Az antigravitációs hajtómű nagy előnye lenne még, hogy plazmaburkot hoz létre a jármű és a pilóta körül, ami megvédi az időjárási viszonyoktól, és bizonyos esetekben láthatatlanságot is biztosít. (Ennek módját lásd a mellékletben: **V.S. Gebrennikov - Az én világom.**)

Időközben megtörtént a La Manche csatorna átrepülése. Július 25-én az első kísérlet még kudarccal végződött. Félúton, tankolás céljából le akart szállni az őt váró hajó fedélzetére, amikor a tengerbe esett. (A számítottnál hamarabb elfogyott a hátizsákjában levő üzemanyag, így nem érte el a hajót.) Szerencsére nem történt baja, épségben kimentették a vízből. Pedig a repülést gondosan előkészítették. Az időpont kiválasztása sem volt véletlen. Az indulás napra pontosan a szintén francia Blériot technikatörténeti repülésének 110 éves évfordulóján történt. Augusztus 4-én a második kísérlet már meghozta a sikert. A Calais és Dover közötti 36 kilométeres távot 20 perc alatt tette meg. Most nem volt probléma a félúton történő tankolással. Légdeszkájával 150 méter magasságba emelkedett, és óránként 160 kilométeres sebességgel haladt. A továbbfejlesztett Flyboard Air gázturbinás hajtóművének összteljesítményét 1500 kW-ra emelték. A repülést az alábbi videók rögzítették:



<https://www.youtube.com/watch?v=ISh43enbLTk>
<https://www.youtube.com/watch?v=XI-DL3hJFZE>
<https://www.youtube.com/watch?v=lwbsrUuz2cQ>
<https://www.youtube.com/watch?v=nyCsDE8TfLg>

Blériot fából és vászonból készített repülőgépe óránként még csak 100 kilométeres sebességgel haladt, ezért neki fél óráig tartott az út. Azóta ezt a napot tekintik a légi közlekedés kezdetének. Ekkor kezdődött el a repülőgépek fejlesztésének máig tartó folyamata, ami aztán az űrrakéták fejlesztésébe torkollott. Remélhetőleg Franky Zapata mostani sikeres repülése egy új fejezetet nyit a légi közlekedés történetében. A világszerte nagy figyelmet keltő „repülő ember” valószínűleg ráirányítja a figyelmet az antigravitációs hajtóművekre. Használatuk során már nem lesz szükség üzemanyagra, így számunkra is megnyílik az út a kozmosz határtalan világa felé.

Budapest, 2019.08.04.



DEKLARÁCIÓ

Az itt közölt információkat bárki szabadon használhatja. Ehhez nem kell engedélyt kérni, és fizetni sem kell érte. Felhasználója azonban belép egy fejlesztői közösségbe, amely kötelezettséggel is jár. Ez a kötelezettség az információ-megosztás. Ma már köztudott, hogy a globális felmelegedés klímaösszeomlással fenyeget, ami a természet megsemmisülését eredményezi. A szegénység és a különféle betegségek felszámolása sem halogatható tovább. A túlvilági üzenetek szerint megmenekülésünk lehetősége a tudásban rejlik. Mivel a hivatalos tudomány nem képes megoldani ezeket a problémákat, paradigmaváltásra van szükség. Ezt az óriási feladatot azonban csak nemzetközi összefogással, össznépi cselekvéssel lehet végrehajtani.

Aki részt vesz ebben a folyamatban, nem zárhat ki senkit az általa elért eredmények használatából. Az általa hozzáadott többletinformációt, nem titkosíthatja, és nem szabadalmaztathatja. Így ezen a ma még el nem ismert, sőt a tudósok által kiátkozott szakterületen minden eredmény közkinccsé válik. Az anyagi veszteségért kárpótoljon bennünket az a tudat, hogy a paradigmaváltás minden civilizáció történetében egyszer fordul elő. Ha részt veszünk benne, egy nagy kalandot fogunk átélni, és később büszkékké leszünk rá, hogy részt vehettünk civilizációnk legizgalmasabb küzdelmében. Aki az előttünk álló néhány évtized alatt kiemelkedő eredményt ér el, örökre beírja nevét civilizációnk történelmébe. Az idő sürget bennünket, ezért ne pazaroljuk erőnket profithajszolásra. Életünk fontosabb, mint a pénzünk. Ezért ne hagyjuk, hogy földhözragadt ösztönvilágunk uralkodjon felettünk. A nagy cél érdekében működünk együtt mindenkiel, aki ezen a szakterületen jelentős eredményt képes elérni. Összefogással többre megyünk, mint egymástól elszigetelt fejlesztésekkel. Túlélésünk érdekében ne akadályozzuk az információ szabad áramlását.

Budapest, 2022. január 21.



KUN Ákos

© Kun Ákos
Budapest, 2023.

E-mail: info@kunlibrary.net
kel@kunlibrary.net
kunlibrary@gmail.com