

# Moteurs antigravité

## (Description opérationnelle)

**Mise à jour: 21 juin 2023.**

*Il s'agit d'une traduction automatique faite avec DeepL Translator.*

*Pour affiner le texte, utilisez Microsoft Translator:*

*<https://www.bing.com/translator> ou Google Translate:*

*<https://translate.google.com>*

Le domaine le plus passionnant de l'ésotérisme est l'ufologie. Le nombre de personnes qui s'y adonnent est tel qu'il est devenu une discipline à part entière. Le nom vient de l'acronyme **U**nidentified **F**lying **O**bject (objet volant non identifié). Les ovnis sont le nom officiel des vaisseaux spatiaux extraterrestres, mais dans le langage courant, on les appelle simplement soucoupes volantes. Jusqu'à présent, tout ce que nous savons de ces engins spatiaux est qu'ils sont équipés d'une propulsion anti-gravité. Mais nous pourrions en savoir plus. Les civilisations extraterrestres nous ont donné les idées et même les plans d'une demi-douzaine de vaisseaux anti-gravité, mais personne n'en veut. Pourtant, ces idées pourraient être mises en œuvre pour quelques milliers de dollars. Mais nous n'en voulons pas. Nous préférons continuer à produire nos missiles à usage unique, qui coûtent des centaines de millions de dollars. Nous ne pensons pas qu'il soit possible d'aller dans l'espace de manière simple et bon marché. Nos scientifiques ne sont même pas prêts à tester ces idées. Ils ne sont pas intéressés par la neutralisation de la gravité, par la lévitation à n'importe quelle vitesse. Même si l'énergie est gratuite et ne pollue pas le moins du monde l'air, contrairement à la propulsion chimique.

Depuis plus de cent ans, nos avions et nos hélicoptères sont propulsés par la flottabilité de Bernoulli. Cela signifie qu'ils ne peuvent pas voler sans air et sont inutiles comme vaisseaux spatiaux. Nous utilisons toujours des fusées fumigènes pour les voyages cosmiques. Bien que nous soupçonnions depuis des décennies qu'il existe un moyen plus moderne de voler dans l'espace - l'utilisation de la déviation de la gravité - personne n'est prêt à développer un moteur anti-gravité. Et pourtant, nous connaissons déjà un bon nombre d'inspirations extraterrestres. (Nous avons les plans de l'un d'entre eux.) La complexité de ces moteurs n'a rien à voir avec celle des avions à hélice et à réaction.<sup>1</sup> Ils seraient beaucoup plus faciles et beaucoup moins chers à fabriquer, et ils ne consommeraient pas non plus de carburant. Néanmoins, elle est ignorée, car toutes les affirmations des ésotéristes sont des "rumeurs de coucou, des balivernes".

La tragédie de la navette spatiale Columbia est également due à l'attitude aveugle et arrogante de nos scientifiques, qui n'ont aucune considération pour les résultats de la science de pointe. Sept scientifiques éminents et hautement qualifiés sont morts parce que les responsables de la recherche en aérodynamique ont refusé de s'occuper des moteurs antigravité. Six décennies après le lancement de l'exploration spatiale, nous lançons toujours nos astronautes dans l'espace comme des boulets de canon, et ils reviennent comme des étoiles filantes piégées en chute libre. La fusée tirée atteint alors la vitesse d'échappement ou non. Si ce n'est pas le cas, il rebondit sur la terre ou se consume dans l'atmosphère. Pas étonnant qu'ils explosent à cause de la charge inflammable utilisée pour les lancer, comme le vaisseau spatial Challenger et son équipage de sept personnes. Ou bien ils brûlent dans l'espace à cause de la vitesse irrésistible de la gravité, comme l'a fait récemment l'équipage de la navette spatiale Columbia. Les moteurs anti-gravité pourraient faire flotter notre vaisseau dans l'es-

---

<sup>1</sup> Il y a au moins une aussi grande différence entre eux qu'entre une voiture électrique et une voiture à essence. Une voiture purement électrique comporte beaucoup moins de pièces et peut être construite beaucoup plus rapidement et à moindre coût qu'une voiture équipée d'un moteur à explosion. Il est actuellement si cher parce que la batterie, qui est une nécessité, double le prix. La batterie est également un frein à son utilisation généralisée en raison de sa faible portée.

pace à n'importe quelle vitesse, et nous pourrions revenir à n'importe quelle vitesse. Nous ne risquons plus les explosions de moteurs chimiques ou les brûlures de chaleur par friction.

Sans compter que ce mode de propulsion rendrait les voyages spatiaux beaucoup moins chers. Dans nos anciennes fusées, il faut 5180 kg de carburant pour envoyer chaque kilogramme de charge utile dans l'espace. Ceci est principalement dû à la faible efficacité de la propulsion chimique. Non seulement le combustible est cher, mais l'efficacité de sa conversion en énergie est extrêmement faible. Dans ces conditions, la mise en orbite d'un satellite autour de la Terre coûte 250 millions de dollars. Et nous ne les lançons qu'à 100 km d'altitude. Les voyages dans l'espace sont un ordre de grandeur plus coûteux. Avec cette technologie, amener un kilogramme de charge utile sur Mars coûte 100 000 dollars. Et nous n'arriverons jamais à notre voisin planétaire dans les conditions actuelles, car un voyage spatial humain vers Mars coûterait 100 milliards de dollars. Même les États-Unis ne pourraient pas dépenser autant d'argent en un seul voyage.

Le fait de devoir jeter nos fusées après usage augmente considérablement le coût des voyages spatiaux. Nos vaisseaux spatiaux sont comme des cartouches. Quand ils sont épuisés, il faut les jeter. Ce n'est pas seulement le char, le corps, qui est détruit, mais aussi le système de guidage complexe et coûteux. La navette spatiale utilisée par les Américains ne fait pas exception, car elle aussi est envoyée dans l'espace par une fusée. Jusqu'à présent, plus de 4000 vaisseaux spatiaux ont été lancés dans le cosmos en utilisant cette méthode dépassée. Mais ils ne sont jamais allés plus loin que le système solaire. Avec nos vaisseaux spatiaux actuels, il faudrait deux fois la production totale d'énergie de la Terre pour atteindre l'étoile la plus proche.

Nos concepteurs de fusées sont conscients de cette situation, mais ils ne sont pas prêts à emprunter la nouvelle voie. Leur attachement à la technologie de l'âge de pierre a conduit à la production de poèmes de dérision sur l'agence spatiale américaine sur Internet. L'un d'eux se lit comme suit: "Quel est le diminutif de NASA? Need Another Seven Astronauts!"<sup>2</sup> Ce serait bien si les responsables des vols spatiaux pouvaient enfin décider de l'objectif à atteindre. Veulent-ils sortir dans le cosmos, ou veulent-ils rendre les magos complètement obsolètes? Ils n'ont même pas encore commencé le premier, mais pour le second, ils avancent à un rythme de sept miles. Pendant ce temps, des pierres tombales jalonnent leur chemin. Non pas des victimes inévitables, mais de ceux qui ont péri par stupidité, par étroitesse d'esprit. Nous refusons de croire que l'univers est plein d'énergie. Nous pensons encore en termes d'énergie fossile et d'hydrocarbures, et nous calculons la quantité d'énergie que nous devons emporter avec nous lors d'un long voyage. Nous sommes incapables de nous débarrasser d'habitudes séculaires.

Seules des civilisations extraterrestres peuvent nous sortir de ce gouffre. Mais aucune civilisation intelligente n'est prête à nous aider dans nos jeux ridicules avec nos fusées fumantes. D'après les informations provenant du troisième type de rencontres, ils regardent souvent nos stations spatiales et sourient de nos petits jeux, de nos tripotages avec nos fusées ridicules.

Peu de gens savent que Tesla est crédité de l'invention du moteur anti-gravité. Il a été le premier à produire ce dispositif, sans le vouloir. En 1890, dans son laboratoire de New York, il allume son oscillateur mécanique et tente d'en augmenter la fréquence pour atteindre la fréquence de résonance du bâtiment. Heureusement, il a échoué, sinon tout le bâtiment se serait effondré sur lui. Le craquement du bâtiment ne l'a pas dissuadé de poursuivre l'expérience, mais la grande quantité d'énergie Yang émise par l'oscillateur mécanique s'est infiltrée dans les équipements du laboratoire, faisant se lever les lourdes machines. Cela a tellement effrayé Tesla qu'il a brisé l'appareil avec un marteau. L'expérience a également provoqué le chaos à l'extérieur du bâtiment. Il y avait tellement d'agitation dans la rue que la police et les ambulances ont été appelées. Tesla et ses collègues ne pouvaient pas expliquer l'étrange phénomène, car ils ne savaient pas eux-mêmes ce qui se passait, et ils ont donc dit à la police qu'il devait s'agir d'un tremblement de terre.

Le générateur d'antigravité, que Tesla avait involontairement inventé, était dû à l'effet soliton, qui lui conférait son émission magnétonucléaire. Comme nous le savons, dans une excitation par soliton, l'énergie s'accumule. Au-delà d'un certain niveau, il devient si fort qu'il rayonne hors du générateur.

<sup>2</sup> níd enádö(r) szevn esztronótsz

Une fois que le rayonnement étherique concentré a produit un effet antigravitationnel, le générateur et l'équipement de laboratoire sont soulevés et commencent à flotter. Comme ces objets n'étaient pas équilibrés, leur soulèvement s'est accompagné d'un basculement. Cela a causé des dommages importants à leur environnement. Il n'est pas étonnant que Tesla ait été effrayé par ce chaos non conventionnel et qu'au lieu d'éteindre son générateur, il l'ait écrasé avec un marteau. L'effet soliton est donc très utile pour produire l'effet d'antigravité, mais il ne peut à lui seul produire la force nécessaire pour soulever un véhicule de plusieurs tonnes. Pour Eh, des moteurs plus efficaces sont nécessaires. Les ondes solitoniques peuvent déjà être utilisées pour les exciter, ce qui augmente encore leur efficacité.



Le rayonnement étherique concentré qui produit l'antigravité peut être généré de plusieurs façons. Nous commençons par le moteur le plus couramment utilisé, qui fonctionne sur le principe de l'excitation magnétique contrarotative.<sup>3</sup> Ce processus, encore inconnu de nos physiciens, est très facile à induire. Tout le monde connaît le principe du générateur synchrone depuis ses études secondaires. Lorsqu'un courant continu passe dans les bobines d'un rotor, les électrons libres qui sont excités génèrent des lignes de force électromagnétiques perpendiculaires à leur direction de déplacement. Ces lignes de force sont forcées dans les bobines du stator. Les électrons circulent alors dans les bobines et le générateur produit un courant. Pour cela, il faut bien sûr faire tourner le rotor, ce qui est fait par une turbine dans une centrale hydroélectrique ou nucléaire (le but ici n'étant pas de produire de l'électricité, on utilise un moteur asynchrone pour cette tâche). Comme un moteur asynchrone à court-circuit et à cage d'écureuil ne possède pas de bague collectrice, il ne nécessite aucun entretien). L'avantage d'un alternateur par rapport à une dynamo est que le courant induit peut être conduit directement au stator sans collecteur, ce qui élimine le besoin d'entretien des pièces mobiles et de friction (nettoyage des plaques de collecteur, remplacement des balais de carbone usés...).

Connectez maintenant le courant alternatif triphasé au stator du générateur et retirez le moteur asynchrone de son arbre. L'alternateur est alors transformé en moteur synchrone. Cependant, nous n'avons besoin ni d'un générateur ni d'un moteur électrique pour produire de l'électricité. Nous continuons donc à expérimenter. Invertissons le courant d'excitation de la partie tournante et continuons à exciter les enroulements du stator. Cela paralyse le rotor. Or, les pôles du stator, qui sont magnétisés périodiquement, ne peuvent pas repousser les pôles du rotor car ils sont magnétisés en sens inverse. Le pôle nord rencontre le pôle sud et le pôle sud rencontre le pôle nord. Comme ils s'attirent, le moteur s'arrête. L'excitation du stator et du rotor est toujours présente, les lignes de force électromagnétiques n'ont pas disparu, seul le moteur est paralysé et ne peut pas bouger (il n'est pas exclu que dans le cas d'un moteur triphasé, ce phénomène ne se produise que si le rotor contient également un enroulement triphasé. Dans ce cas, le rotor doit être alimenté par une onde sinusoïdale à phase décalée. La quantité de décalage doit être ajustée de manière à ce que le maximum de l'onde sinusoïdale du stator décalé de 120° l'un par rapport à l'autre rencontre le minimum de l'onde sinusoïdale du rotor).

Remontez maintenant le moteur asynchrone sur l'arbre du générateur et démarrez-le dans le sens inverse avec une polarité inversée. Dans cette disposition, les pôles opposés sont induits l'un dans l'autre. Cela aurait pour effet d'arracher encore plus d'électrons aux atomes de cuivre des bobines, ce qui paralyserait encore plus le rotor. Mais cela ne se produit pas maintenant, car le moteur asynchrone le fait tourner. Au lieu de cela, un phénomène étrange se produit. Au fur et à mesure que le nombre d'électrons détachés des atomes augmente, la fente dans le conducteur en cuivre devient plus grande. Comme l'univers ne peut tolérer l'espace, il essaie de le remplir d'éther. Par conséquent, de très grandes quantités de particules d'éther s'écoulent dans la bobine de cuivre. Il y en a tellement qui entrent qu'il y a un rayonnement. Les ions d'éther émis concentrés interagissent avec les gravitons pour produire un effet antigravitationnel.

<sup>3</sup> Une description détaillée est donnée dans le volume II de mon livre, **Panorama ésotérique** (chapitre VII, Bases techniques de l'ésotérisme).

Cette force répulsive se produit également dans l'espace, mais d'une manière différente. C'est la loi de Newton sur la conservation de la quantité de mouvement qui s'applique ici, et sa manifestation la plus spectaculaire se trouve dans les avions à réaction et les fusées. La progression de ces véhicules est rendue possible par le fait que le gaz ou l'air chaud s'échappant à grande vitesse du moteur entre en collision avec des particules d'énergie subatomique dans l'éther, et ce milieu dense agit comme un ressort pour pousser l'objet loin de lui-même, qui est propulsé par les molécules de gaz. L'élan ainsi acquis est d'autant plus grand que la densité de la matière qui se heurte au mur d'énergie de l'éther est élevée. Un élan presque illimité peut être atteint en faisant entrer en collision non pas la matière mais des particules d'énergie subatomique avec ce mur d'énergie omniprésent. La densité du rayonnement éthérique concentré est supérieure de plusieurs ordres de grandeur à celle des gaz, de sorte que la collision de cette manière donne au véhicule un élan incomparablement plus important que les systèmes de propulsion chimique que nous utilisons. C'est pourquoi les ovnis dotés d'une propulsion anti-gravité peuvent atteindre des vitesses allant jusqu'à 72 000 km/h dans l'espace.

La propulsion principale dans le cosmos serait donc assurée par le moteur antigravité, et la manœuvrabilité serait assurée par des canons à réaction de faible puissance montés sur les côtés et sur le dessus, selon le principe de la conservation de la quantité de mouvement. (Les extraterrestres utilisent une solution plus simple. Soit le moteur principal est incliné, obligeant le véhicule à changer de direction, soit le côté du véhicule qui est contre la route est excité plus fortement. L'inconvénient de cette manœuvre simple est que le vaisseau spatial ne peut se déplacer latéralement qu'à angle droit et que, dans l'espace, il ne peut ni descendre ni sauter en arrière, ce qui n'est pas très avantageux dans une guerre spatiale. (La seule façon de voler à reculons est de faire demi-tour.) Toutefois, cet inconvénient ne s'applique pas près du sol, car pour se déplacer vers le bas, il suffit de couper le moteur. La gravité tire alors le véhicule vers le bas.

La contre-rotation du rotor nécessite probablement un puissant moteur asynchrone, mais sa consommation d'énergie n'est pas un problème pour les longs voyages dans le cosmos. Il n'est pas nécessaire d'avoir une grande batterie car un convertisseur Tesla peut fournir suffisamment d'énergie pour une période illimitée. N'oubliez pas l'excitation du soliton à la fin de l'expérience. L'excitation du stator doit se faire avec une onde soliton bidirectionnelle (demi-période positive et négative). Cela augmentera encore l'efficacité du déclencheur à cheveux anti-gravité. Il convient également d'étudier si le rotor peut être alimenté par la même onde soliton. Si c'est le cas, il faut également l'exciter de cette manière. Dans ce cas, une augmentation supplémentaire du rendement est obtenue, car les particules d'éther dans le rotor contribuent également à la séparation des électrons libres, ce qui intensifie l'émission antigravitationnelle du moteur. Pour une efficacité maximale de l'onde soliton, sa fréquence doit être accordée à la fréquence de résonance des bobines excitées. Outre la polarité du courant statorique et du courant d'excitation, le sens de rotation doit être pris en compte lors du fonctionnement de l'entraînement antigravité. Lorsque le rotor est entraîné en sens inverse, les deux champs magnétiques ne se renforcent pas, mais s'excitent mutuellement. Le rotor doit donc être déplacé dans une direction telle que les deux champs magnétiques se renforcent mutuellement.

L'effet répulsif des ondes gravitationnelles et du vril<sup>4</sup> l'un sur l'autre crée l'antigravité. La combinaison de la fréquence de résonance et de l'accumulation de charge créée par les ondes soliton fait que le vril devient si fort qu'il ionise les molécules d'air, créant une boucle de plasma autour du moteur. Sa couleur suit les couleurs de l'arc-en-ciel, c'est-à-dire le rouge au début, puis l'orange, le jaune, le vert, le bleu, et enfin le violet lors de la libération d'énergie la plus intense. La gaine de plasma qui entoure le vaisseau spatial reste dans l'espace, mais elle y est d'un blanc aveuglant. On ne peut la distinguer d'une étoile que lorsqu'elle se déplace).

Le champ de force, ou capacité de levage, est plus efficacement augmenté en augmentant la vitesse. Cependant, cela nécessite un moteur asynchrone triphasé, car la vitesse de rotation d'un moteur asynchrone monophasé ne peut être modifiée que de façon étroite et laborieuse. Si la vitesse des moteurs à courant continu peut être facilement réduite en abaissant la tension d'alimentation, cela n'est pas possible pour les moteurs à courant alternatif. Lorsque la tension d'alimentation est ré-

<sup>4</sup> Les civilisations extraterrestres appellent "vril" le rayon formé par les ions d'éther concentrés.

duite, ils se désynchronisent facilement et s'arrêtent. Ils surchauffent alors et se consomment. Cependant, en faisant varier la fréquence d'excitation, on peut faire varier leur vitesse sur une large plage. Le convertisseur de fréquence est un circuit électronique avec un triac qui contrôle la fréquence de la freq. L'alimentation triphasée rend également inutile l'utilisation d'un condensateur de démarrage (les moteurs asynchrones monophasés ne démarrent pas d'eux-mêmes). Ils ont besoin d'une phase auxiliaire qui dure quelques secondes. Ceci est créé par le condensateur de démarrage à haute capacité).



Le prochain moteur antigravité prometteur est le moteur à circulation de mercure. On trouve également des références dans les anciennes époques indiennes au fait que l'un des véhicules des dieux qui les visitaient, le "vimana", était également alimenté par le mercure. Citation du Mahabharata: "Grâce à la puissance du mercure qui actionne le vent for-go, le vimana pouvait parcourir de vastes distances dans le ciel." Traduite dans le langage de la physique, la "force dans le mercure" ne peut être rien d'autre que la somme des lignes de force magnétiques du système de propulsion, médiée par le mercure en tant que particule liquide en rotation. Cependant, ce type de moteur électrique n'était pas utilisé pour la propulsion mécanique, mais pour la production d'énergie subatomique. Par conséquent, le "tourbillon moteur" qui en émane fait probablement référence au rayonnement magnétique positif qu'il génère et qui soulève le véhicule vers le haut, neutralisant ainsi la force de gravité. Cette hypothèse est étayée par l'affirmation selon laquelle "la force du hi-gany déclenche le faisceau porteur et le char devient soudain un joyau dans le ciel".

Ce type de propulsion pourrait être très efficace. Selon le Livre des Védas, parmi les 113 différents types de vimana, il y en avait un qui "volait à la vitesse de la pensée" (cette remarque suggère que le voyage à travers le corps éthérique à des vitesses hyperspatiales était déjà connu à l'époque). Le vimana pouvait voyager non seulement dans les airs, mais aussi dans la mer, et il était souvent envoyé dans l'espace pour visiter l'une des villes spatiales en orbite autour de la Terre. La crédibilité de cette description technique ancienne est grandement renforcée par l'enregistrement précis de détails infimes. L'une d'entre elles est que lorsque le vimana "s'est élevé dans les airs, un son céleste a été entendu". À l'époque moderne, il est clair que cette explosion mystique du ciel n'était rien d'autre que l'explosion qui se produit lorsque la vitesse du son est dépassée. Ce phénomène est également confirmé par les données enregistrées avec précision qui montrent que la vitesse du vimana était de 5760 km/h en termes actuels, soit bien plus que la vitesse du son.

Malheureusement, ces véhicules ont été emportés par les extraterrestres qui sont décédés depuis, mais les Indiens en ont créé une réplique exacte dans la pierre. Les stupas des temples bouddhistes en Inde symbolisent les véhicules utilisés par leurs "dieux" pour leur rendre visite. C'est pourquoi l'Inde n'a aucun problème à croire à l'existence de civilisations extraterrestres. Vous en voyez la preuve partout. Les documents et les légendes des générations d'il y a des milliers d'années portent presque exclusivement sur ce sujet, qu'ils ont absorbé dès l'enfance. En Inde, tout le monde tient pour acquis qu'il existe des millions de mondes habités dans l'univers en dehors du nôtre.

Dans un autre volume du Livre des Védas, Samarangana Sutradhara, nous lisons 230 pages sur la construction des avions modernes, leur construction, leur fonctionnement et leur entretien en détail. Même la composition des différents combustibles est indiquée. Le problème est que le sens de ces mots s'est perdu au fil des millénaires. Les experts ne sont parvenus à traduire clairement le nom d'une seule substance, le mercure. Ce qui ajoute à la crédibilité de ces documents est le fait qu'il ne s'agit même pas de traductions de traducteurs, puisque la première traduction anglaise de ces descriptions a été faite en 1875, alors que notre monde ne possédait ni vaisseaux spatiaux ni avions. Ainsi, les linguistes ne pouvaient se fier qu'à ce qui était écrit dans le texte. L'applicabilité du terme "hi-gany" dans ce contexte est étayée par un rapport récent selon lequel, en 1979, des extraterrestres étrangement vêtus ont donné à un électricien appelé Berezin des informations sur un moteur à circulation de mercure. Ces croquis ont été étudiés dans de nombreux instituts de recherche de l'ancienne Union soviétique et la possibilité de ce moteur inconnu n'a pas été écartée.



Nous sommes un peu plus près de comprendre le fonctionnement du moteur à circulation de mercure grâce au témoignage d'un ingénieur américain spécialiste des fusées, Dan Fry. Au cours de son interrogatoire, il a également appris des extraterrestres qui ont fait atterrir la fusée en catastrophe que le mercure n'est pas excité électriquement. "Le mercure qui circule dans des tubes devient magnétique d'une manière qui le fait circuler aussi vite que la lumière, ou aussi vite que les électrons". Lorsque l'ingénieur a exprimé son incrédulité quant à l'impossibilité de faire cela à l'intérieur d'un tube, on lui a répondu: "Ce n'est pas le cas. Dès que le liquide quitte le tube, il le réintègre à l'autre extrémité. Cela rend la vitesse relative qui peut être atteinte infiniment grande."

Si cela est vrai, alors l'excitation, la génération d'électrons libres, est vraisemblablement réalisée par l'éther. Les atomes de mercure, regroupés dans une structure en treillis lié, entrent en collision avec les particules d'éther, qui séparent les électrons libres de leur enveloppe électronique la plus externe. Comme le mercure a une gravité spécifique très élevée, c'est-à-dire beaucoup d'atomes par unité de volume, l'émission d'électrons libres est également très intense. En conséquence, l'influx d'éther à l'autre pôle de l'aimant sera fort. Si ces particules d'énergie subatomique positive sont concentrées dans le réacteur situé au centre de l'OVNI, rien ne s'oppose à la neutralisation de la gravité et au soulèvement de l'engin. Il ne nous reste plus qu'à trouver comment et avec quoi le mercure peut être déplacé pour atteindre cette vitesse relativement élevée.

La seule solution techniquement réalisable est l'effet tunnel. Lorsque le mercure à l'extrémité du tube entre dans le réacteur, il se dématérialise sous l'effet des particules d'énergie subatomique concentrées. Le gaz d'éther restant voyage alors à une vitesse de 12 ordres de grandeur supérieure à celle de la lumière. Au début du tube, il se rematérialise en quittant la chambre du réacteur et, en raison de l'énorme différence de vitesse, il heurte le serpent de mercure qui circule dans le tube avec une force énorme. La vitesse presque infinie, suivie d'une décélération soudaine, provoque une telle résistance dans l'éther que c'est comme si une section du fluide en circulation avait heurté un mur de béton, provoquant le retrait d'une énorme quantité d'électrons de ses atomes. Ceux-ci sont aspirés par le pôle Yin opposé, et un grand nombre de particules d'éther s'écoulent dans leurs trous d'homme. C'est probablement ainsi que fonctionne le moteur à circulation de mercure transmis à Berezin.

Pour le déterminer, il faudrait fabriquer le moteur à circulation de mercure sur la base de la documentation. Ce n'est cependant pas facile, car le développement de ce moteur dépasse de plusieurs milliers d'années notre niveau technologique. Les chercheurs qui étudient le document n'ont aucune idée de la façon de construire un tel dispositif. Heureusement, le moteur à circulation de mercure est tellement répandu dans l'univers qu'il est possible de trouver des versions plus simples. La nature a également produit une telle variation. Ce n'est rien d'autre qu'un serpent, utilisé dans les temps anciens pour voler. Le serpent ne contenait pas naturellement du mercure, mais une sorte de fluide corporel magnétisable. Le liquide dans le serpent enroulé a été excité par l'éther. Il y avait également une petite bobine dans la tête du serpent, qui était étroitement liée à la grande bobine, le corps du serpent. Malheureusement, nous ne savons pas comment cette petite bobine était connectée à la grande bobine et quel effet elle avait sur elle. Selon la légende, si la petite bobine située dans la tête du serpent était protégée par un morceau de fer, elle devenait inopérante et arrêtait le rayonnement éthérique concentré émanant de la grande bobine en T, ou du corps du serpent. Cela suggère que cette petite formation ressemblant à un escargot devait être une sorte d'antenne.

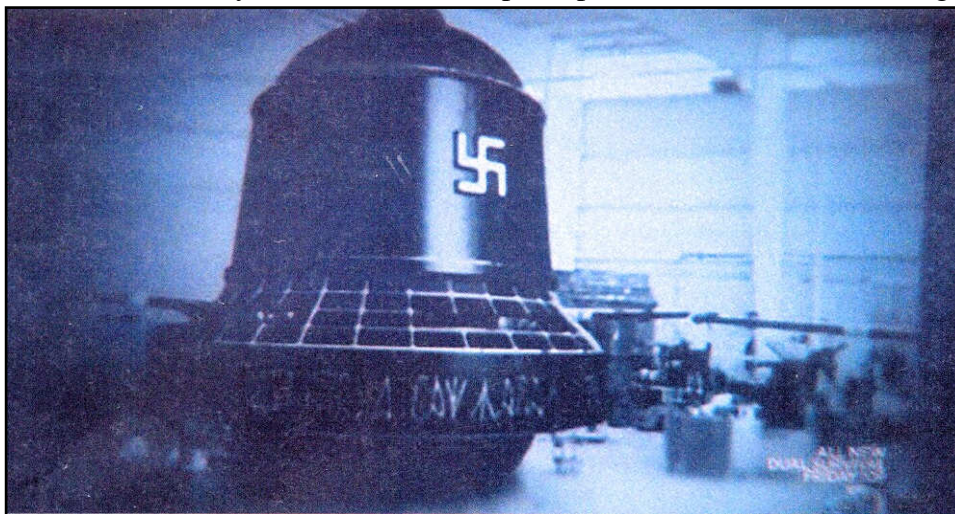
Malheureusement, les dragons, les serpents volants, les centaures et autres créatures hybrides ont disparu, et nous ne pouvons donc pas les étudier. Par exemple, l'étude du "feu du dragon" qui sort de la bouche des dragons mythiques nous surprendrait beaucoup. Il s'avérera bientôt qu'il n'a rien à voir avec le feu ordinaire.) Néanmoins, la création d'un moteur à serpent n'est pas une tâche impossible. Pour que ce moteur soit capable de soulever plusieurs tonnes de poids, nous devons à nouveau invoquer le principe de l'excitation contre-magnétique. Il n'y a pas de courant qui circule dans le mercure. L'excitation inverse est électromagnétique.

Tout d'abord, enroulez un long tube en plastique en forme de serpent en le pliant en deux et en commençant l'enroulement au milieu (ne le cassez pas, car le mercure ne pourrait pas y circuler, mais formez une petite boucle au milieu). Enroulez les deux tubes par paires, proches l'un de l'autre,

jusqu'à ce que vous arriviez à la fin. Insérez une pompe de circulation entre les deux extrémités et remplissez le système de mercure. Avant de le faire, tirez un électroaimant torique sur le tube. Dans ce dispositif, le sens de circulation du mercure dans la boucle située au milieu de la ligne en spirale est inversé, ce qui permet une excitation magnétique en contre-rotation. Cependant, cela nécessite l'excitation du conducteur métallique, actuellement le mercure. Le mercure étant un bon conducteur de courant, de nombreux électrons libres peuvent être séparés de ses atomes. Les lignes de force électromagnétiques nécessaires sont fournies par la bobine toroïdale. Pour maximiser l'efficacité, il est alimenté par une onde soliton. (Nous utilisons à cet effet le générateur de signaux recommandé pour le convertisseur Tesla). Pour maximiser l'efficacité de l'onde soliton, sa fréquence doit être accordée à la fréquence de résonance des bobines excitées. Dans ce cas, cependant, seule une petite section de la bobine de mercure est magnétisée. Pour magnétiser toute la longueur du mercure, il faut démarrer la pompe de circulation.

Maintenant, il y a beaucoup d'électrons libres dans tout le tube, donc un grand nombre d'ions d'éther y affluent. Mais cela ne suffit toujours pas à soulever la charge. Vous devez faire plus d'espace pour l'éther par ordre de magnitude. Cette tâche murale est désormais également réalisée par excitation contre-magnétique. Au centre du tuyau, le sens d'écoulement du mercure est inversé et les champs de force électromagnétiques du fluide métallique circulant dans des directions opposées sont forcés l'un vers l'autre. Cela libère un très grand nombre d'électrons sur toute la longueur du tube, donnant lieu à un afflux massif d'ions d'éther. Le serpent de mercure est en fait saturé de l'éther qui en émane. Cette force, en collision avec la force de gravité, peut soulever un véhicule de plusieurs tonnes. Mais là aussi, il faut tenir compte de la polarité du courant d'excitation. En outre, il faut tenir compte de la direction du flux de mercure. Si ce n'est pas le cas, la pompe doit être démontée et montée à l'envers afin que le mercure s'écoule dans la direction opposée. Le champ de force, ou capacité de levage, peut être augmenté en augmentant le courant d'excitation. Un grand avantage de l'entraînement par serpentin est qu'il ne contient aucune pièce mobile autre que la pompe de circulation. Il ne nécessite donc aucun entretien et ne tombe presque jamais en panne. En outre, sa construction est bon marché.

Le moteur serpentin est un excellent moyen de démontrer le principe de l'excitation contre-magnétique, ce qui permet d'étudier ce principe. Cependant, il n'est pas assez puissant pour être utilisé pour les voyages intergalactiques. Pour cela, un moteur à circulation de mercure est nécessaire. Nous y avons eu accès plus tôt, non seulement sous la forme d'une documentation, mais aussi sous la forme d'un prototype. Des chercheurs de l'Allemagne nazie ont reçu un OVNI doté d'un tel moteur de la part d'extraterrestres du système stellaire d'Aldebaran. Pour accroître son efficacité, la charge de mercure "Glocke" de l'engin en forme de cloche contenait du thorium et du peroxyde de béryllium. Le véhicule antigravité, rempli de Xerum 525 (oxyde de mercure et d'antimoine), n'a pu être détruit par les Allemands à la fin de la guerre. Les forces d'occupation américaines l'ont transporté en toute sécurité et l'ont testé près de la petite ville de Kecksburg, en Pennsylvanie. Incapable de le contrôler, il s'est écrasé dans les bois près de la ville. Selon le récit d'un résident local, le véhicule mesurait 3 à 4 mètres de haut et 2,5 à 3 mètres de diamètre. Sur sa carrosserie de couleur or ou bronze figuraient une felira sumérienne cunéiforme et une svastika nazie. Après cela, aucune nouvelle n'a été rapportée. Comme tous les appareils paranormaux, il était classé.





Le moteur antigravité le plus simple et le moins cher à produire est le moteur à cône implusif de type Hamel<sup>5</sup>. Son fonctionnement est également basé sur le principe de l'excitation contre-magnétique, mais sa commande est inhabituelle. Il n'est pas alimenté par l'électricité, mais mécaniquement. Plus précisément, il est actionné par un rayonnement de forme (rayonnement idom), bien connu de l'ésotérisme. L'énergie fournie par des aimants permanents placés dans un cercle est collectée par des nœuds géométriques (dans ce cas, des cônes en tôle d'aluminium de 0,25 mm d'épaisseur) et transmise par rayonnement concentré. La structure présentée à la figure 2 est une multiplication très ingénieuse et efficace de l'excitation magnétique contre-directionnelle. Il s'agit d'un moyen ingénieux de multiplier l'énergie gratuite de manière simple et bon marché.

L'histoire de la découverte du moteur à excitation en cascade est extrêmement calan-dique. L'initiation au secret a commencé le 21 octobre 1975, lorsque David Hamel, un vétéran de guerre vivant dans l'Ontario, au Canada, a été accueilli par des personnes d'apparence extraterrestre qui nous ressemblaient. Il est emmené jusqu'à une soucoupe volante où on lui montre en détail le moteur du véhicule. Le réacteur était constitué de deux cônes superposés et d'une balle. Les cônes vibrent rapidement, l'air circule entre eux à grande vitesse et la balle se déplace en cercle sur une plaque circulaire reliée au cône supérieur. Les cônes étaient soutenus par le fond et les côtés par des aimants répulsifs et des billes de granit, ce qui leur permettait de vibrer. La coque de l'OVNI avait des trous de ventilation à de nombreux endroits. Ceux-ci permettaient à l'air d'entrer et de sortir des cônes, se déplaçant rapidement entre eux. En ouvrant et fermant les ouvertures, le véhicule pouvait être déplacé. Les extraterrestres ont expliqué en détail le fonctionnement du moteur et ont donné de nombreuses informations utiles sur sa fabrication. Ils ont ainsi parcouru de grandes distances, démontrant la puissance et la facilité d'utilisation du moteur. Hamel a eu plusieurs visions au cours des mois suivants. Au cours de celles-ci, les extraterrestres ont complété la formation antérieure.

En suivant les instructions, Hamel s'est mis au travail et a construit le dispositif. Après plusieurs modèles à petite échelle, il a construit le prototype dans un tonneau en fer de 200 litres. Il a utilisé 3 cônes en aluminium pour l'excitation. Les jantes des cônes ont été fabriquées à partir de roues de vélo usagées. Il y a riveté les cônes, pliés à partir d'une fine feuille d'aluminium. Il a également construit un cadre en bois dans le tonneau, auquel il a attaché trois anneaux de fer placés l'un sous l'autre. Il a fixé des aimants permanents avec du ruban isolant aux anneaux de fer et aux jantes de pneus de vélo. La répulsion des aimants a permis aux cônes de flotter librement. Au repos, leurs extrémités ne touchaient pas le cône situé en dessous. Le cœur du moteur, l'oscillateur de base émetteur d'énergie, a été placé au bas de la structure. Il s'agissait de trois boules de granit et de deux anneaux magnétiques, pris en sandwich entre deux plaques de carton. Le sommet du cône supérieur a été scellé, et un anneau magnétique a également été intégré à la plaque de recouvrement. En face,

---

<sup>5</sup> Prononciation: hamel

David Hamel est né en 1924. Il était charpentier de métier, mais travaillait surtout sur des inventions. Il vivait au Canada avec sa femme Nora. Il a été contacté par des extraterrestres en 1975. Ils venaient d'une planète appelée Kladen. Un homme et une femme extraterrestres lui ont longuement enseigné l'utilisation de l'énergie éthérique, et finalement ils lui ont montré le moteur de leur OVNI. Ils l'ont emmené dans l'espace et ont expliqué son mécanisme au fur et à mesure. Ils sont là pour nous aider à nous débarrasser des systèmes énergétiques anciens et polluants (combustibles fossiles, hydrocarbures). Ils ont également déclaré que cette connaissance était le seul espoir de l'humanité d'échapper à un cataclysme très proche. Hamel a ensuite consacré tout son temps et son énergie à la construction de la tour de générateur qu'il avait présentée. Il s'est même installé dans une ferme isolée et a construit un exemple fonctionnel. Mais il n'a pas pu faire breveter son invention, car ses demandes au Bureau des inventions de Montréal avaient "disparu" par la poste.

Il a alors juré de ne jamais breveter aucune de ses idées, mais de les rendre publiques. Après avoir publié ses résultats dans un livre, il a été rejoint par des milliers de volontaires du monde entier. Il a publié leurs suggestions et commentaires sur son site web. Lorsque le nombre de développeurs est passé à plus de 10 000, le site web de M. Hamel a disparu du jour au lendemain. Toutes les suggestions et commentaires valables ont disparu avec lui. Connaissant le dévouement et l'engagement de Hamel, il est presque certain qu'il n'a pas supprimé toutes les informations sur le générateur de son propre chef. D'autres l'ont fait. Connaissant les manipulations des services de renseignement et les pouvoirs en coulisse, ainsi que les rapports de "l'homme en noir", il a agi sous l'influence de menaces de mort. Malheureusement, nous ne saurons jamais ce qui s'est passé exactement, car David Hamel est décédé en 2007.



il a placé un anneau magnétique du même type, qu'il a attaché à une tige filetée à travers un trou percé dans le haut du baril.

Ces aimants permanents ont été utilisés pour activer le réacteur et démarrer l'excitation. L'aimant supérieur déstabilisant, que l'on faisait descendre en faisant tourner la tige filetée, avait un effet répulsif sur le premier cône portant l'anneau magnétique inférieur, ce qui mettait les autres cônes en mouvement. En regardant par les trous de ventilation, il a vu que le mouvement des cônes n'était pas intense, mais seulement une vibration de faible amplitude. Après que rien d'inhabituel ne se soit produit, il a laissé l'équipement et s'est couché pour continuer ses expériences le matin. Mais dans la nuit, il s'est réveillé avec une forte détonation. Se précipitant dans l'atelier, il a vu que l'équipement avait été mis en pièces et que ses débris étaient éparpillés partout. Le réacteur a dû s'exciter entre-temps et s'est écrasé en apesanteur contre le plafond. Par la suite, il a pris soin de ne pas laisser le réacteur sans surveillance lorsqu'il était activé. Un an plus tard, il est capable de construire une machine volante qui peut être contrôlée. Il l'a testé non pas dans l'atelier, mais sur un échafaudage dressé à l'extérieur. Après l'activation, une forte accumulation de plasma est apparue autour du dispositif, d'abord rougeâtre, puis verdâtre et enfin blanc bleuté. L'appareil s'est ensuite soulevé du trépied et s'est envolé. Hamel a filmé l'événement. Certains de ses cadres ont été publiés dans un livre écrit sur lui. Les expériences sont rapidement devenues célèbres et Hamel est devenu l'embeur le plus connu de la région.

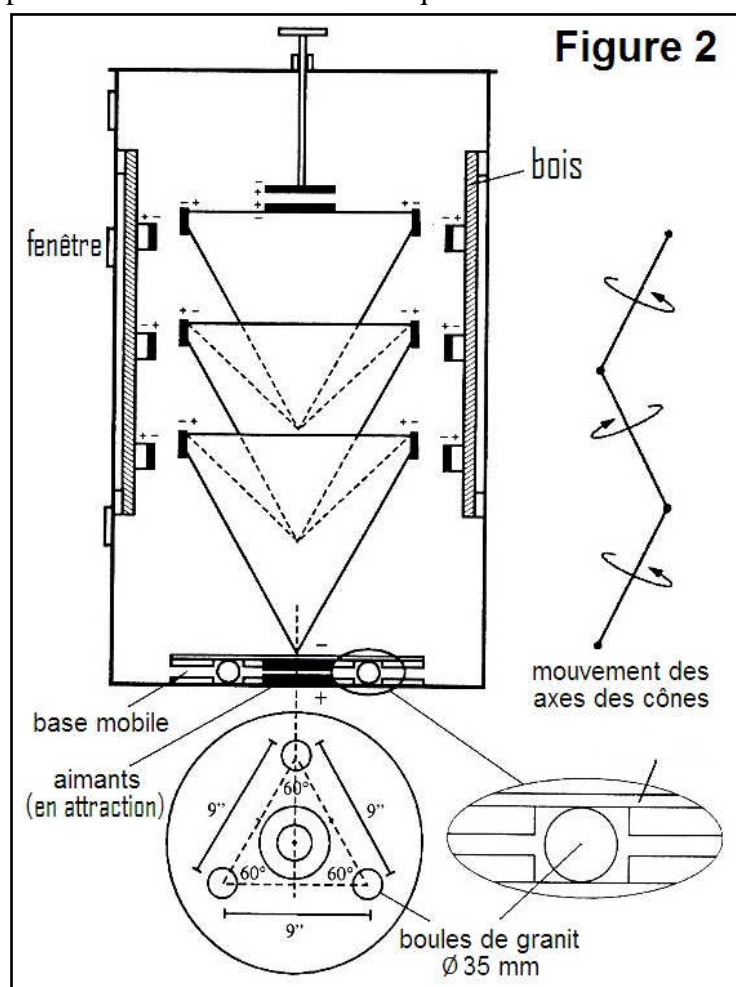
Mais son travail n'a pas été universellement acclamé. Ses voisins sont plutôt hostiles à son travail, car son engin perturbe fortement la réception de la radio et de la télévision. En 1980, il a donc décidé de s'installer dans la ferme isolée que les extraterrestres de Ma-Gas lui avaient montrée. En chemin, il s'est rendu au Bureau des inventions de Montréal, et l'incident qui s'y est produit a marqué un tournant dans la manière dont les choses allaient se dérouler. Pendant des années, il a envoyé diverses descriptions de son appareil à l'office des inventions pour le faire breveter. Cependant, le bureau a déclaré qu'il n'avait reçu aucun matériel de sa part, seulement la taxe pour le test de nouveauté, mais comme il n'y avait rien à breveter, il le rembourserait immédiatement. Hamel s'est alors mis en colère et a failli se battre avec les officiels. Il a finalement été évacué du bâtiment par des agents de sécurité. Par la suite, il s'est juré de ne jamais essayer d'obtenir de brevets. Il n'a pas voulu cacher son invention au public ou en faire un secret industriel. Il le montrait à tous ceux qui étaient intéressés et leur donnait toutes les informations dont ils avaient besoin pour le construire. Il s'en tient toujours à sa décision. Ceux qui lui rendent visite disent à l'unanimité qu'il est sincèrement heureux de vous montrer ses créations et leurs détails. Il n'a rien à cacher.

Ce faisant, Hamel a rendu un service inestimable à la science. En fait, les informations qu'il a publiées ont conduit à la recherche et au développement dans le domaine de l'aéronautique dans le monde entier. Depuis les années 1990, les résultats sont publiés sur le World Wide Web, ce qui augmente encore le nombre de personnes participant à la recherche. Compte tenu du grand nombre d'expérimentateurs, une liste de diffusion a été créée au début de l'année 2000 pour faciliter l'échange d'informations sur la "technologie Hamel", que l'on peut trouver à l'adresse suivante: <http://www.egroups.com/group/hameltech> Ce site est ouvert à toute personne souhaitant s'impliquer dans les développements. En étudiant les témoignages ici, vous pouvez éviter les erreurs et les pièges commis par d'autres et éviter de devoir partir de zéro. Toutefois, vous devez vous attendre à ce que le matériel soit assez grand. Le nombre de lettres postées au cours de la seule année 2001 dépasse les 4400. Le fait qu'en août 2002, le nombre de lettres avait déjà atteint 7 500 témoigne de l'intérêt croissant. Il est également utile de lire ces conseils du point de vue de la sécurité. Ils attirent notamment l'attention sur le fait qu'il est strictement interdit de toucher les équipements activés et qu'il est déconseillé de s'en approcher.

Malheureusement, le mécanisme du dispositif a été occulté dès le départ, ce qui est particulièrement regrettable car cela empêche un développement et un déploiement ciblés. Comme nous n'avons reçu aucune information sur le sujet de la part des extraterrestres, nous devons le découvrir par nous-mêmes. Sur la base de ce que nous avons réalisé jusqu'à présent en matière d'ésotérisme, il est presque certain que nous avons affaire à une mise en œuvre spéciale de l'excitation magnétique contre-directionnelle. L'excitation est réalisée par des radiateurs profilés constitués de corps rotatifs et mis en cascade. Les radiateurs de forme conique captent l'énergie non pas de l'espace, mais des

lignes de force magnétiques rayonnant vers l'intérieur des aimants permanents montés sur leurs côtés. Ainsi, le cône supérieur est saturé d'énergie Yang, celui du milieu d'énergie Yin et celui du bas d'énergie Yang.

Toutefois, cette disposition n'est pas fonctionnelle à elle seule. En effet, la multiplication de l'énergie par contre-excitation nécessite qu'au moins un des aimants soit en mouvement continu dans la direction opposée. Heureusement, cela se fait tout seul. Grâce à la suspension flottante et sans friction des cônes, les ondes magnétiques qui les traversent les mettent en mouvement. Les ondes énergétiques subatomiques ne se propagent pas en ligne droite, mais en spirale. Le rayonnement Yang a un mouvement tourbillonnant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire positif, tandis que le rayonnement Yin a un mouvement tourbillonnant dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire négatif. Ainsi, les deux mouvements de spi-vortex sont induits dans les champs magnétiques de l'autre. Par conséquent, ils se renforcent mutuellement. Le cône supérieur, saturé d'énergie Yang, devient plus positif, tandis que celui du dessous devient plus négatif. Ce rayonnement énergétique accru est transféré au cône inférieur, également saturé d'énergie Yang, où il est amplifié à l'envi. Enfin, un intense rayonnement d'énergie Yang atteint la surface Yin du disque supérieur de l'oscillateur de base. En raison du mouvement circulaire du cône inférieur, les deux conditions de l'excitation



inverse, polarité opposée et mouvement continu, sont également remplies ici. Il en résulte une très forte énergie Yin dans l'anneau magnétique supérieur de l'oscillateur de base, qui n'est toujours pas rayonnée mais est transmise à l'anneau magnétique inférieur de l'oscillateur de base. L'anneau magnétique inférieur étant positionné de manière à être en attraction avec l'anneau supérieur, la polarité opposée est assurée pour la dernière multiplication d'énergie. La deuxième condition, le mouvement continu, est obtenue en laissant l'anneau magnétique supérieur se déplacer librement. Roulant sur les trois boules de granit, il effectue un mouvement circulaire sur l'anneau magnétique fixe et sous-salé.

Comme la plupart des structures produisant de l'énergie libre, il ne peut produire une énergie élevée qu'à la fréquence de résonance. La vitesse et la fréquence du mouvement déstabilisant doivent donc correspondre à la fréquence de résonance des cônes. Une autre condition préalable à un fonctionnement efficace est que l'énergie de chaque cône doit être induite au maximum dans le champ énergétique du cône inférieur. Cette condition est remplie lorsque les deux ondes énergétiques se croisent. Ce n'est que lorsque les cônes de la cascade sont inclinés dans des directions opposées pendant leur rotation que les ondes peuvent se croiser sous un certain angle. Cette exigence est apparemment difficile à satisfaire car, dans le cas de deux cônes emboîtés, si le cône supérieur s'incline vers la gauche, le cône inférieur s'incline également vers la gauche. Cependant, une idée astucieuse, le design "cône dans un cône", a résolu ce problème. L'idée est que les extraterrestres ont construit un cône intérieur dans le cône inférieur. Celui-ci a un angle d'ouverture beaucoup plus grand que les cônes extérieurs, ce qui modifie l'angle d'inclinaison. Lorsque le cône supérieur s'incline vers

la gauche, celui du dessous s'incline vers la droite. L'angle du cône intérieur est également important. Si elle est petite, le mécanisme ne basculera pas au-dessus du point mort et sa direction de basculement ne changera pas dans la direction opposée. S'il est trop grand, l'angle d'inclinaison du cône inférieur sera plus grand que celui du cône supérieur, ce qui réduira également la symétrie de la rotation du tourbillon magnétique et donc l'efficacité de l'extraction d'énergie. Nos patrons nous ont même donné la valeur idéale de l'angle d'ouverture dans leurs enseignements ultérieurs. Elle est de 53° pour le cône extérieur et de 90° pour le cône intérieur.

Le réglage optimal et la multiplication de l'énergie en cinq étapes entraînent un fort rayonnement magnétique à l'intérieur de la structure qui ionise l'air environnant et déclenche la formation de plasma. Comme l'ensemble du mécanisme est conçu pour avoir un pôle de type Yang à la base, la structure finira par laisser échapper de l'énergie antigravitationnelle. C'est pourquoi il s'élève dans l'air, devenant ainsi en apesanteur. Mais il ne se contente pas de se mettre en apesanteur, il peut également soulever une quantité considérable de poids, ce qui signifie qu'il peut être utilisé comme moteur de navette spatiale. Un grand avantage de ce moteur est qu'il donne également la possibilité de changer de direction. Il n'est pas nécessaire de procéder à une explosion latérale d'énergie subatomique qui, sur la base du principe de la conservation de l'élan, transforme le véhicule en fusée. Cela se fait en ouvrant et en fermant les bouches d'aération. Nous avons alors un fort flux d'air à l'intérieur du moteur, et l'ouverture des fenêtres latérales change la direction du vent, ce qui fait probablement pencher les cônes. Cela signifie que l'oscillateur de base n'est pas excité en cercles concentriques, mais de manière asymétrique. L'excitation est décalée latéralement. Ainsi, si l'excitation se trouve sur le côté gauche de l'axe de symétrie du plan en coupe, une plus grande quantité d'énergie sort du côté gauche de l'oscillateur de base. Cela affecte également le sens de déplacement du véhicule. L'augmentation de la poussée du côté gauche fait basculer le véhicule vers la droite, provoquant un changement de direction. Pour tirer parti de ce phénomène, il suffit de fixer un mécanisme sur le manche de direction du véhicule qui ouvre l'une des bouches d'aération du moteur du côté opposé au virage souhaité.

Les expériences menées jusqu'à présent ayant clairement démontré que ce type de propulsion fonctionne, le vol aérodynamique sera bientôt remplacé par la propulsion par jet subatomique combinée à la sustentation antigravitationnelle. Ce nouveau type de propulsion par impulsion permettra d'atteindre une vitesse de croisière supérieure de plusieurs ordres de grandeur à celle d'aujourd'hui. En même temps, il ne nécessite aucun carburant, ce qui réduira radicalement le coût des déplacements. En plus de la réduction de la durée et du coût des déplacements, le bruit associé à la remise en place aérodynamique sera éliminé. Cela suppose que l'ensemble du véhicule soit entouré d'une enveloppe de plasma, dont la création technique ne devrait pas être particulièrement difficile une fois que le phénomène de génération d'énergie subatomique sera compris et maîtrisé. Cet effet est déjà connu des physiciens et des concepteurs de fusées, puisqu'il est également présent dans le moteur ionique. Des micro-décharges sont créées le long de la coque du véhicule, et l'"enveloppe de plasma" formée par les ions produits a un effet de réduction de la traînée (ce qui n'est peut-être pas nécessaire, puisque nous avons vu dans les essais d'autres types de structures anti-gravité que cette enveloppe de plasma s'auto-génère). Le rayonnement concentré d'éther émis par le moteur enveloppe l'ensemble du véhicule comme une cape). Un autre avantage non négligeable du moteur à faisceau magnétique subatomique est qu'il est bon marché. Il permet d'en installer deux ou trois dans les avions. Ainsi, si l'un d'eux tombe en panne, il est possible de passer au moteur de rechange.

Comme les lignes de force tourbillonnaires sont également renvoyées dans le mécanisme qui les crée, il n'est pas nécessaire de faire tourner les cônes et l'anneau magnétique supérieur de l'oscillateur de base. Ils peuvent être mis en mouvement par la force d'inertie du ma-gu. C'est pourquoi l'entraînement par moteur de Steve Thompson, où le cône supérieur est maintenu en rotation par un arbre transversal relié à un moteur électrique, est totalement superflu. Mais une solution intéressante consiste à utiliser le réacteur conique planétaire comme source d'énergie. Chris Felton a placé une boucle de fil près de l'oscillateur de base, et de cette façon, il a expulsé le fort rayonnement magnétique qui en sortait et l'a converti en électricité. Il a utilisé l'électricité pour alimenter une lampe à

incandescence et un fer à repasser. C. Felton a publié plusieurs photographies du dispositif qu'il a créé. Un dessin détaillé de l'appareil de type 45GD se trouve sur le site Web de J. Szymanek: <http://members.nbci.com/XMCM/undergsci> Par ailleurs, pour augmenter l'efficacité, il convient d'utiliser un électroaimant en forme de fer à cheval au lieu d'une boucle. Dans ce cas, l'énergie rayonnée des deux côtés de l'oscillateur de base pourrait être exploitée. Une solution encore meilleure consiste à utiliser un électroaimant en forme d'anneau, qui peut convertir l'énergie magnétique rayonnée en courant de manière circulaire. Il serait également utile de faire tourner les pôles magnétiques du réacteur. Dans cette disposition, il n'y aurait aucun risque que la structure s'élève et la structure serait de plus en plus proche du sol.

Le développement d'un prototype adapté au vol spatial semble bien avancer, car les rapports à son sujet ont disparu du jour au lendemain. Les services de renseignement ont certainement été intrigués par ce dispositif et Hamel a disparu. Il a probablement été emmené dans un laboratoire souterrain. Il a connu le même sort que de nombreux chercheurs ésotériques aux États-Unis. En même temps, toutes les informations le concernant ont été effacées. Ils ont supprimé son site web, et avec lui tous ses messages et ses idées. Peut-être même ont-ils rayé son nom du registre civil comme s'il n'avait jamais existé. Ils ont fait du bon travail, car si vous tapez maintenant le nom de David Hamel dans Google ou le terme "moteur de cône d'imbibition", vous n'obtiendrez pas un seul résultat significatif. Son travail a été effacé de l'Internet sans laisser de trace. On peut supposer que son livre a également été rendu indisponible. Cependant, ils ne peuvent pas détruire les contributions et les idées qui ont été publiées. Les publications étrangères ne sont pas accessibles aux autorités américaines. Dans la littérature hongroise, le Dr. György Egely a été le plus détaillé sur le moteur Hamel et ses différentes variantes. Dans son livre *Introduction à la technologie spatiale*, volume III, il décrit en détail les principes de fonctionnement et les méthodes de construction de ces variantes (pages 178-184).

Ne nous laissons pas décourager par l'obsession des autorités américaines pour le cryptage, car les services secrets hongrois n'ont certainement pas besoin de ce dispositif ésotérique ni d'aucun autre. Car dans notre pays, l'ésotérisme a été officiellement classé comme une fraude, et tout le monde s'en moque. Nous sommes libres d'expérimenter ce dispositif. Sur la base des informations données ci-dessus, il est facile de construire ce moteur. Nous allons commencer l'expérimentation avec un seul cône. Malheureusement, Hamel n'a pas précisé quel type d'aimants il a utilisé pour faire léviter les cônes en aluminium. Nous allons donc en expérimenter plusieurs types.

L'aimant doit être suffisamment puissant pour empêcher le cône de tomber dans le tonneau. Il ne doit pas non plus être trop fort, car alors son mouvement sera paralysé et il deviendra insensible et paresseux. Commencez par l'aimant en ferrite le plus faible, poursuivez avec un aimant AlNiCo et, si nécessaire, utilisez un super aimant en néodyme. Nous devons également déterminer le matériau optimal pour l'aimant en forme d'anneau de l'oscillateur de base. Étant donné qu'en cas d'oscillation à haute fréquence, il est essentiel que l'objet à faire vibrer soit aussi léger que possible, il est probablement nécessaire d'utiliser des aimants en ferrite à faible densité dans les deux cas. Pour réduire encore le poids, il est conseillé d'utiliser des aimants en forme d'anneau plutôt qu'en forme de disque (il est également intéressant d'essayer des aimants en alliage métallique puissant).

Ce disque pourrait également nous être d'une grande utilité pour la production d'électricité. En raison de son intense décharge magnétique, il pourrait probablement produire plusieurs kilowatts d'électricité lorsqu'il est utilisé comme générateur. Il suffirait d'un électroaimant torique placé sous ou autour des anneaux magnétiques sous-salins.<sup>6</sup> Les ondes magnétiques qui en sortent sont induites dans la bobine de l'électroaimant, qui génère un courant continu pulsé à partir duquel un onduleur produit un courant sinusoïdal régulier de 230 volts. Toutefois, cela n'est pas nécessaire pour alimenter une cheminée, un poêle de cuisine ou une chaudière de salle de bains, car les éléments chauffants peuvent fonctionner en courant continu. Pour éviter une éventuelle excitation, il suffit de

<sup>6</sup> Afin d'éviter que le générateur ne s'envole, il faut inverser les anneaux magnétiques. L'énergie Yin s'échappe alors de la partie inférieure du générateur, ce qui a pour effet d'immobiliser l'appareil au sol. Si cela ne fonctionne pas, l'équipement doit être fixé à une base en béton armé dans une cage en acier.



connecter un condensateur de lissage de grande capacité à la sortie. Avec le générateur Hamel, des installations industrielles entières pouvaient être alimentées en électricité gratuitement. Quelques générateurs pourraient être installés en bordure de la centrale, à l'écart des bâtiments, et l'énergie qu'ils produisent pourrait être injectée dans les bâtiments via un onduleur. Comme cet équipement est encore moins cher à produire qu'un onduleur Tesla, il pourrait jouer un rôle majeur dans la décarbonisation de la production d'électricité polluante.



Ce n'est pas la fin de notre discussion sur la propulsion anti-gravité. Il faut également mentionner le moteur cristallin, qui émet les radiations les plus intenses. La façon la plus efficace de générer de l'énergie excédentaire est de convertir la structure atomique de l'élément 115, que nous n'avons produit qu'expérimentalement (l'élément 115, que nous avons produit en laboratoire, a été créé en bombardant une cible d'américium-243 avec des isotopes de calcium-48. Son nom est ununpentium<sup>7</sup>. Son point d'ébullition est de 3530 oC. Son temps de décomposition est de 0,001 s.) Il ne peut pas encore être produit dans un état stable. Cette situation ne changera pas avant longtemps, car la production d'éléments transuraniens de poids atomique élevé est extrêmement difficile et coûteuse. Malgré les coûts énormes, nous ne pouvons en produire que quelques milligrammes. Même ceux-là se décomposent rapidement.

La propriété de cette matière très lourde de couleur orange est que, lorsqu'elle est bombardée par des protons, elle se transforme en un élément 116, libérant d'énormes quantités de particules d'énergie subatomique positive. Si cet élément est mélangé à un matériau cristallin et placé dans un résonateur en verre en forme d'hémisphère, il peut être utilisé pour fabriquer une machine à force antigravitaire très efficace par excitation externe. Les civilisations extraterrestres les plus avancées utilisent déjà des réacteurs à trous de cristal pour alimenter leurs véhicules atmosphériques, bien que cela comporte des dangers. Ce puissant système peut facilement s'épuiser, libérant toute l'énergie d'un seul coup et provoquant une explosion terrifiante. L'ampleur de la dévastation est telle qu'un minuscule morceau de cet élément peut produire des centaines de mégatonnes de force explosive. Il ne peut donc être utilisé en toute confiance que par des civilisations de haute technologie où la possibilité de défaillance technique est presque inexistante.

On prétend que les experts du Centre de technologie extraterrestre du gouvernement américain ont déjà fait l'expérience directe des dangers de ce système. Selon des fuites, des extraterrestres du système stellaire Zeta Reticuli ont mis un certain nombre d'ovnis à la disposition d'une base de recherche souterraine dans le désert du Nevada pour les étudier et les tester. En raison du secret le plus strict, ces vols expérimentaux sont le plus souvent effectués de nuit et les véhicules ne sont utilisés que dans l'atmosphère terrestre. Cette technologie n'est donc pas sans danger pour nous (le moteur d'un des véhicules a explosé lors d'une expérience, tuant tous les chercheurs à bord), mais nous avons vraisemblablement reçu le dernier modèle afin de ne pas pouvoir le copier.

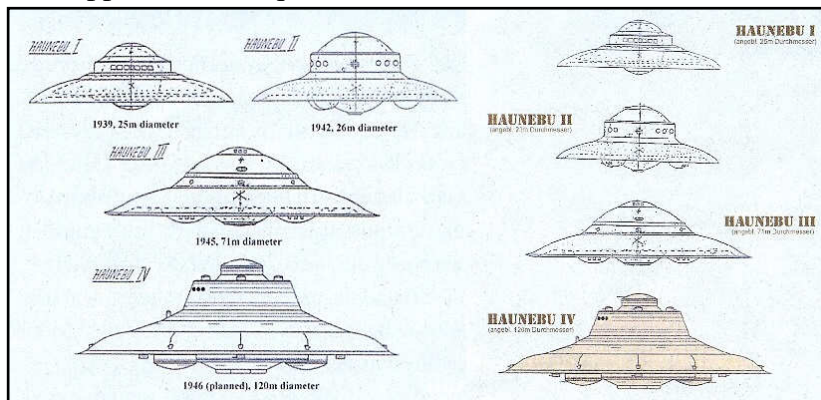
Puisque, selon les extraterrestres, 225 grammes de cet élément sont nécessaires pour un petit moteur d'OVNI, nous ne sommes pas encore menacés par les dangers de la libération explosive d'énergie subatomique enfermée dans du cristal. Notre niveau de développement est le plus proche de celui d'un réacteur anti-gravité à alimentation électrique, ce qui signifie que dans les prochaines années ou les prochains siècles, nous devons développer le type de vaisseau spatial anti-gravité

<sup>7</sup> Il s'agit d'un nom temporaire. Terme composé de mots d'origine latine et grecque. Cela signifie 1 - 1 - 5, c'est-à-dire le 115ème de la file. Il en va de même pour la plupart des éléments transuraniens. C'est ainsi que l'élément 112 est appelé ununbium, 113 ununtrium, 114 ununquadium, 116 ununhexium et 117 ununseptium. L'élément 109 a reçu un nom définitif: le meitnerium (Mt). L'élément 110 a été nommé darmstadtium (Ds), le 111 a été nommé roentgenium (Rg) et le 112 copernicium (Cn). En 2016, d'autres éléments transuraniens ont reçu des noms définitifs. L'Organisation internationale des chimistes a nommé l'élément 113 nihonium (Nh). L'élément 115 a été nommé moscovium (Mc), l'élément 117 tennessine (Ts) et l'élément 118 oganesson (Og). Conformément à la portée précédente de l'IUPAC, l'élément 114 est appelé flerovium (Fl) et l'élément 116 est appelé livemorium (Lv). Toutefois, ce "baptême" n'a pas résolu le problème suivant: ces éléments ne peuvent être produits que dans un laboratoire par un maître artisan. Cela les rend très instables, n'existant que pendant quelques secondes. Après cela, ils se décomposent d'eux-mêmes en éléments plus légers. (Pour une description détaillée des éléments transuraniens, voir Wikipedia).

actuellement utilisé par les civilisations d'Atlantis, de Mukula et de Vénus. L'expérience du vol d'un OVNI alimenté par du cristal nous permettra de nous assurer que, lorsque nous aurons notre propre véhicule, les vols d'essai et les perfectionnements ultérieurs ne seront pas une tâche insurmontable, freinant notre progression.



Il existe d'autres types de propulsion anti-gravité (par exemple, le réacteur annulaire), mais nous avons si peu d'informations à leur sujet que nous ne pouvons pas commencer à les développer. Le développement des quatre moteurs mentionnés ci-dessus se heurtera également à de nombreux

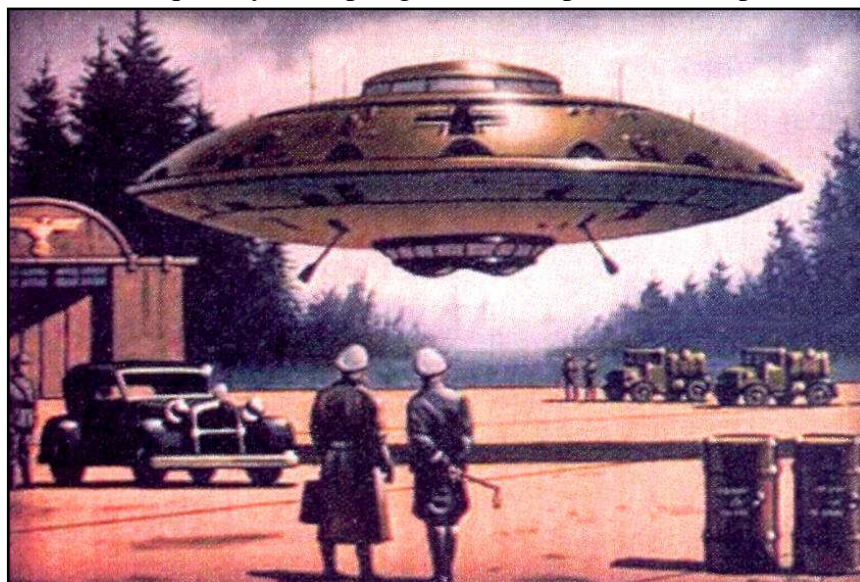


obstacles. Le principal obstacle est l'incrédulité et le secret. De nombreuses personnes ne croient pas en la faisabilité des dispositifs et équipements de production d'énergie excédentaire, et ne s'en préoccupent donc pas. Et ceux qui ont obtenu des résultats significatifs ne veulent pas coopérer les uns avec les autres. Les services secrets et les différentes puissances d'ap-

port sont à l'avant-garde du secret. Leurs dirigeants, saturés de pouvoir et d'importance, sont incapables de voir que notre civilisation est en danger et que seule la coopération internationale peut nous sortir de ce gouffre. Les résultats obtenus ne doivent pas être conservés dans un coffre-fort, mais être rendus publics, afin que tous ceux qui le peuvent puissent être associés à leur élaboration et à leur mise en œuvre rapide. Si nous ne sauvons pas la nature d'ici quelques années, le réchauffement de la planète deviendra irréversible et l'effondrement du climat sera inévitable. Et si la nature est détruite, nous serons détruits avec elle, ainsi que nos secrets.

Les choses n'ont jamais été aussi mauvaises avant. Pendant la Seconde Guerre mondiale, notre développement technologique était si avancé qu'il n'y avait pas grand-chose pour nous empêcher de

devenir une race cosmique. Des recherches récentes sur l'histoire de la technologie ont montré que les moyens modernes de réaliser la propulsion en antigravité ne sont pas aussi inexploités que nous le pensons aujourd'hui. Pendant longtemps, ce n'était qu'une rumeur, mais il s'avère aujourd'hui que l'Allemagne nazie avait ses propres ovnis il y a 70 ans. Tout a commencé à Vienne, avant la première guerre mondiale. C'est dans la capitale autrichienne qu'ont mûri les cultes ésotériques qui sont devenus plus tard la base de l'idéologie du Troisième Reich, et avec ces idées est venue la possibilité d'une technologie radicalement nouvelle. Les Templiers, les Rose-Croix et les doctrines secrètes des Francs-Maçons se trouvaient souvent dans les librairies du vieux quartier de la ville. C'est là qu'Adolf Schicklgruber, un jeune homme vivant dans un asile, a rencontré pour la première fois ces idées. Il a rapidement mis en pratique ses connaissances initiales, car il est entré en transe et s'est vu comme le maître du monde. Au début de la Première Guerre mondiale, il s'est engagé comme soldat



Il a rapidement mis en pratique ses connaissances initiales, car il est entré en transe et s'est vu comme le maître du monde. Au début de la Première Guerre mondiale, il s'est engagé comme soldat



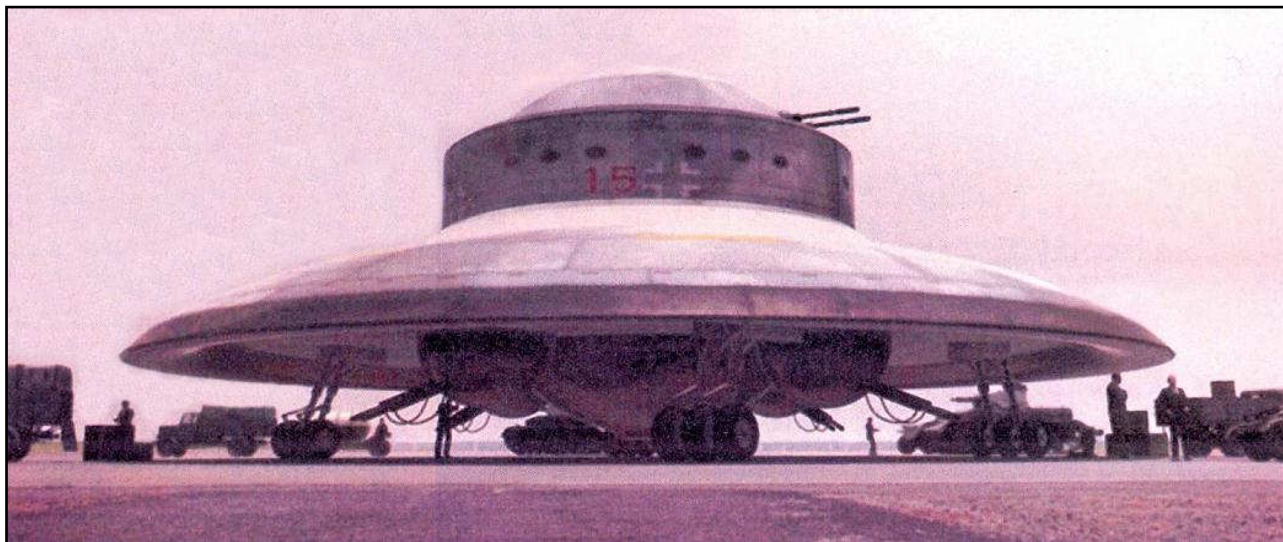
et, peu avant de prendre les armes, son unité a été attaquée au gaz moutarde. En conséquence, il a perdu la vue pendant plusieurs jours. Il a alors connu une "illumination" spirituelle plus profonde et plus longue que jamais. À cette époque, le groupe Thulé, et plus tard la société Vril, s'est formé dans un bordel viennois sous la direction de certains des plus éminents occultistes de l'époque. Sa signification est aujourd'hui assez déformée en raison de mauvaises interprétations et de détournements de traduction. À l'origine, il était probablement utilisé pour désigner l'émission de particules d'énergie subatomique positive, c'est-à-dire un rayonnement énergétique de signe opposé à la gravité).

Le personnage clé de notre histoire a entre-temps recouvré la vue et, en 1919, il se présente comme caporal de réserve à Munich, où il se livre à des activités d'espionnage. Il y a rencontré Dietrich Eckart, qu'il a longtemps respecté comme son professeur. En 1920, les membres du groupe Thulé et de la société Vril se sont rencontrés dans une ancienne loge de forestier près de Berchtesgaden. C'est lors de cette cérémonie qu'est apparu pour la première fois le Dr Leo Schuman, dont le domaine d'expertise est désormais connu sous le nom de recherche sur les énergies alternatives. Sont également présents deux médiums chargés de déchiffrer les "messages divins" écrits dans l'écriture secrète des Templiers.<sup>8</sup> Ces textes, écrits à l'origine en sumérien, contenaient des instructions sur la manière de mettre en œuvre une technique qui pouvait

"nous aider sur notre chemin vers les étoiles". L'explication ancienne semble s'être avérée utile, car c'est sur la base de cette théorie que la société Vril a commencé à développer l'avion du futur.



**Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Oršić**



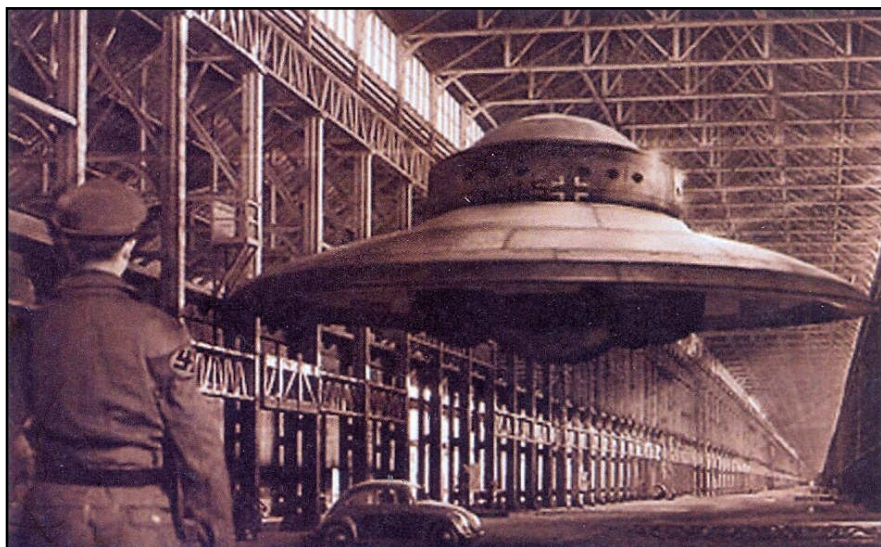
Pendant près de deux ans, ils ont expérimenté le moteur à lévitation et, en 1924, ils ont présenté un modèle fonctionnel.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Le groupe appelé les Vrilerinnen était composé de quatre médiums. Leur chef était Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Oršić / Мария Оршич, née à Vienne, mais d'origine croate. Il s'agit vraisemblablement d'un alias. Ces filles venaient du système stellaire d'Aldebaran et ont disparu sans laisser de trace après la chute d'Hitler. (Leurs activités sont décrites en détail dans le numéro spécial de juillet-septembre 2017 du magazine **Hihetetlen. A 3. birodalom mágiája és okkult titkai**).

<sup>9</sup> Les documents anciens n'auraient pas suffi à eux seuls à développer les OVNI sur Terre. Cela a nécessité une assistance directe de la race aryenne du système stellaire d'Aldebaran. Lorsqu'on a demandé au cerveau du programme de fusées nazi, Herman Oberth, comment ils avaient atteint un tel niveau de développement dans la technologie spatiale, la

Entre-temps, l'inventeur autrichien Viktor Schauberger, mentionné plus haut, s'est joint aux travaux. La méthode d'électrogravitation qu'il avait mise au point a contribué de manière significative à la découverte scientifique du cœur de la nouvelle technologie, une source d'énergie bon marché et fiable, indépendante du carburant, pour l'avenir. C'est la raison pour laquelle Schauberger, devenu chancelier du Reich et connu sous le nom d'Adolf Hitler, le convoque en 1934 pour qu'il rende compte de ses découvertes. Après cette réunion, les ordres occultes ont disparu de la scène et les membres de la Société Vrîl ne s'occupaient plus que de questions techniques. Ils ont néanmoins réussi à découvrir ensemble que les messages figurant sur les tablettes royales de Su-mer ne provenaient pas des dieux, mais nous avaient été légués par une civilisation extraterrestre supérieure. Les Sumériens auraient été colonisés à partir du système solaire d'Aldébaran, dans la constellation du Taureau, et il est possible que leur disparition sans laisser de trace soit l'œuvre de ces extraterrestres (ils prétendent que deux planètes habitées tournent autour du soleil d'Aldébaran, à 68 années-lumière de distance, qui forment ensemble l'empire sumérien). Elle est le foyer des Aryens, les ancêtres des peuples germaniques de la Terre. Ce sont les personnes qu'Hitler recherchait de manière si obsessionnelle pour soutenir sa théorie des races.

Avec le soutien des nationaux-socialistes, les membres de Vrîl construisent bientôt le premier avion antigravité circulaire, le RFZ-1<sup>10</sup> (le moteur de lévitation s'est avéré si efficace qu'il a arraché le plafond de la salle de montage lors d'un essai). Il est suivi en 1934 par le RFZ-2, qui utilise la



commande par impulsions magnétiques. Il ne mesurait que 5 m de diamètre, mais il volait comme un véritable ovni, entouré d'une enveloppe de plasma qui changeait de couleur à mesure qu'il prenait de la vitesse. Dans le même temps, les SS, qui font désormais partie du groupe de Thulé, commencent à développer leur propre système de propulsion antigravité. Basé sur le convertisseur Tachion du capitaine Hans Kohler, également mentionné ci-

dessus, et utilisant les connaissances acquises du système Vrîl, le RFZ-4 a été achevé en 1938. Ces recherches ont été grandement facilitées par le fait que l'Allemagne nazie avait obtenu un ovni écrasé en 1937, qui a été étudié en détail. En 1939, le groupe SSE-4 utilise l'expérience acquise pour créer le RFZ-5, le premier véritable avion spatial de plus de 20 m de diamètre. Le véhicule a été baptisé Haunebu et était une structure plutôt complexe, mais il a fonctionné comme prévu. Comme son moteur était situé au fond, il avait une soute assez grande.

Un sous-produit de la recherche sur l'antigravité, comme en témoignent de nombreux souvenirs, est le mystérieux foo fighter<sup>11</sup>, qui a causé tant d'ennuis aux bombardiers alliés. Comme le moteur à lévitation de Schauberger n'était initialement pas assez puissant pour déplacer un véhicule de combat piloté, il a été utilisé pour fabriquer de petits disques, des engins volants d'environ 10 cm de diamètre, semblables aux sondes espionnes des civilisations extraterrestres. Ceux-ci n'étaient pas capables d'attaquer les avions ennemis, mais pouvaient être contrôlés à distance. Cela se faisait à partir d'avions de reconnaissance volant à haute altitude, en utilisant des ondes radar. Ils sont donc apparus de nulle part aux pilotes ennemis. Mais ce n'est pas la cause de la confusion. Lorsque les avions alliés s'approchaient, leur rayonnement énergétique subatomique empêchait leurs moteurs de

---

réponse a été la suivante: "Nous n'avons pas réalisé les plus grandes avancées seuls, nous avons été aidés". Lorsqu'on lui a demandé qui était Oberth, il a répondu: "Des gens d'un autre monde."

<sup>10</sup> Abréviation de "Rundflugzeug" (avion circulaire).

<sup>11</sup> Ce terme est une version argotique de l'anglais "fool fighter".

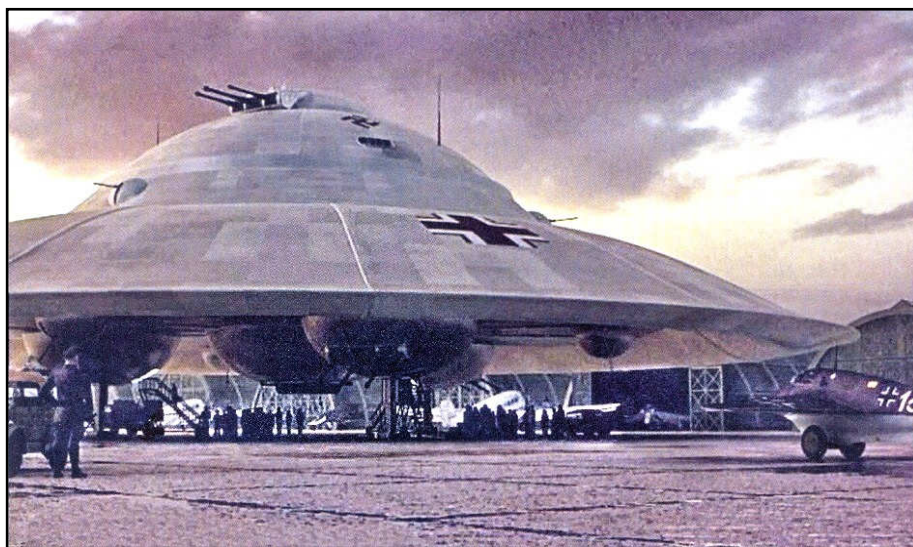


fonctionner et paralysait leurs communications radio. Cela a provoqué le crash de nombreux chasseurs.

L'effet dissuasif était renforcé par le nuage de plasma entourant les objets volants. Comme ce principe de vol n'était utilisé par aucun pays à l'époque, les pilotes britanniques et américains pensaient être attaqués par des objets provenant de l'extérieur des États-Unis. Leur conviction était alimentée par le fait qu'ils ne pouvaient pas les détruire. Les obus des mitrailleuses embarquées rebondissaient sur la coque énergétique impénétrable constituée de particules d'énergie subatomique, si bien que les boules de feu volantes revenaient indemnes à leur base après chaque mission. La possibilité de déployer les chasseurs foo était toutefois fortement limitée par le fait que le moteur électromagnétique de Schauburger nécessitait de l'eau comme carburant. Comme la petite taille des machines volantes ne leur permettait de transporter qu'une petite quantité d'eau, elles devaient être rappelées pour être ravitaillées au bout d'une demi-heure environ. L'hystérie entourant les "foo fighters" est renforcée par l'apparition occasionnelle d'ovnis extraterrestres autour des avions alliés. Ceux-ci avaient d'énormes noyaux de plasma et avaient déjà l'habitude de suivre les avions au sol pendant des heures. Leur curiosité est compréhensible, car c'est la première fois que notre civilisation utilise une technique totalement nouvelle. Mais ils ne sont jamais intervenus dans les batailles aériennes. Mais ils ont involontairement joué un rôle majeur dans la confusion psycho-chimique.

Malgré les succès évidents, les dirigeants militaires allemands ne croyaient pas, comme pour la bombe atomique, aux nouvelles façons de produire de l'énergie, et n'ont donc pas accordé suffisamment d'importance à la poursuite du développement et de la production de ces dispositifs. Leur déploiement a également été entravé par le fait que, en raison de leurs commandes rudimentaires, ils ne pouvaient être utilisés pour changer de direction qu'à des angles de 22,5, 45 et 90 degrés, ce qui les rendait vulnérables. Virgil Armstrong, un ancien agent de la CIA, a décrit leur vol: "Ils décollaient et atterrissaient verticalement, mais ne pouvaient voler qu'à angle droit." Si Hitler trouve les recherches ésotériques intéressantes, il ne croit pas que ces inventions puissent décider de l'issue de la guerre à venir. Au lieu de cela, il a appelé à la production de missiles V1 et V2, qui ont d'abord causé beaucoup de souffrances et de dommages aux Londoniens. Plus tard, cependant, les pilotes britanniques ont trouvé un moyen de dévier les bombes à ailettes de leur orbite et en ont détruit 1 900. Il est intéressant de noter qu'Hitler ne s'est même pas rendu compte de l'importance stratégique de l'avion Su-GAW, alors qu'en 1938, le commandement allemand disposait déjà de trois types prêts à être produits.

Lorsqu'il s'est rendu compte de son erreur, il n'a plus pu déployer les armes miracles, car, selon les rapports d'espionnage, les Alliés ont systématiquement bombardé la base de recherche secrète de



Peenemünde et les usines dans les pays occupés. Malheureusement, les prototypes ont ensuite été détruits, ainsi qu'une grande partie de la documentation importante, ce qui a rendu la reconstruction du premier OVNI sur Terre après la guerre assez difficile. Les chercheurs survivants ont été emmenés par les Américains et les Russes, mais les deux puissances se sont appuyées sur la propulsion

chimique pour poursuivre le programme de fusées. Ils ont d'abord essayé la propulsion anti-gravité, mais ils n'ont pas pu surmonter les problèmes rencontrés en raison d'un manque de connaissances théoriques. Les expériences ont donc été abandonnées et la propulsion subatomique n'a plus été à

l'ordre du jour pendant un demi-siècle. Ce n'est qu'aujourd'hui, après les recherches effectuées dans l'Allemagne nazie et l'étude de la documentation qui existe encore, que le monde commence à se rendre compte à quel point nous sommes proches de l'exploitation de cette technologie qui nous rapprochera du futur. Il est dommage que ces découvertes aient été faites sous le règne d'un pouvoir qui ne cherchait pas à servir le monde, mais à le dominer, et que la chute inévitable de ce régime ait enterré les résultats positifs.

Malheureusement, il ne reste pas beaucoup de soucoupes d'Hitler. À la fin de la guerre, comme nous le savons, les Alliés et les Russes ont rassemblé tous les documents qui pouvaient être trouvés, les scientifiques qui avaient survécu aux bombardements, et ont poursuivi leurs recherches. Ils en ont largement profité. Nous savons maintenant que toutes les réalisations majeures, de la fabrication de l'atome à l'appareil de vision nocturne à infrarouge en passant par la peinture absorbant les ondes radar utilisée sur les avions furtifs, sont des inventions allemandes. Le design de nos avions de chasse su-permodernes est également repris sur des photos de l'Allemagne nazie d'il y a 80 ans. Même la production soviétique de caméras était basée sur des modèles pris en Allemagne. Seul le nom a changé, la construction est restée la même jusqu'à la dernière vis. Mais les appareils photo fabriqués en Russie n'étaient populaires et vendus à l'étranger que jusqu'au changement de modèle. Les nouveaux tipis, fabriqués par les ingénieurs de conception soviétiques, avaient déjà connu de nombreux problèmes, et les conséquences de l'inexpérience professionnelle devenaient évidentes.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Les vastes activités de copie des Russes sont décrites dans le documentaire d'accompagnement "The Land of Copying". Mais les Russes ne sont pas seuls dans cette activité nationale. D'autres pays ont choisi cette voie de développement. Après avoir perdu la Seconde Guerre mondiale, les Japonais ont réalisé que des siècles d'isolement du monde ne pouvaient être poursuivis. Seul un progrès rapide pouvait les sortir de la fosse dans laquelle ils étaient tombés. Oui, mais comment? Le développement à grande échelle est coûteux. Dans un pays qui a dépensé tout son argent en armements, dont la capitale a été bombardée et deux de ses villes détruites par des bombes nucléaires, ce n'est pas la voie à suivre. La seule façon de s'en sortir est de le copier. Ainsi, dans les années 1950, des milliers de touristes ont envahi les villes des pays occidentaux développés, photographiant tout, enregistrant chaque détail. Les habitants se sont moqués d'eux, se demandant quel était l'intérêt de photographier ce qu'ils considéraient comme des objets insignifiants. Ils feraient mieux de s'intéresser aux attractions touristiques. Mais les Japonais étaient plus intéressés par les installations industrielles et les produits industriels. Les informations qu'ils ont recueillies ont ensuite été ramenées chez eux et soumises à une analyse méthodique. Ils ont filtré l'expérience et ont entrepris de fabriquer des produits d'un niveau similaire à ceux de l'Ouest. Ils ont ensuite été exportés. Comme ils étaient extrêmement bon marché, les Occidentaux n'étaient pas dissuadés de les acheter. Ils ne sont pas allés très loin, car ils se sont vite rendu compte qu'ils recevaient une pièce de pacotille de mauvaise qualité. En conséquence, la qualité des produits japonais de l'époque est devenue un objet de dérision. Ils s'en moquaient comme nous nous moquons aujourd'hui de la qualité des produits chinois.

Mais ils ne se sont pas moqués longtemps des produits japonais. Leur qualité s'améliorait rapidement, tandis que leurs prix n'augmentaient pas. Dans les années 1970, la qualité des produits japonais avait rattrapé et même dépassé celle des produits occidentaux. Et dans le domaine de la technologie des communications, elle détruisait la production européenne et américaine de radio et de télévision. Par exemple, seuls les Japonais fabriquent des radios de poche, car ils ne peuvent pas les produire à un prix aussi bas et avec la même qualité. Ils ont également pris la tête de la production de baladeurs et de mp3. Et la qualité des téléviseurs couleur Sony est devenue légendaire. Leurs équipements HIFI, ainsi que leurs appareils photo et caméscopes, sont également devenus des best-sellers. Puis sont arrivées les entreprises automobiles japonaises, qui ont déversé des millions de leurs véhicules perfectionnés et bon marché sur le marché occidental. La seule défense dont disposaient les pays occidentaux était les droits de douane protecteurs. Les efforts des Japonais les ont amenés à devenir le troisième pays industrialisé le plus avancé du monde.

La Corée du Sud a suivi le même chemin. Ils n'avaient plus besoin d'une armée de touristes. Il leur suffisait d'ordonner que les équipements et les dispositifs soient copiés et soumis à une étude approfondie. Leur expérience a permis à deux de leurs plus grandes usines d'électronique, Samsung et LG, de fabriquer des produits de qualité supérieure qui se vendent bien dans tous les pays du monde. La Chine, championne du monde de la copie, suit la même voie. La qualité de leurs produits vestimentaires est encore assez médiocre, mais celle de leurs produits électroniques s'améliore rapidement. Ils y sont parvenus en achetant des licences. La documentation de production de leur ordinateur portable, Lenovo, par exemple, a été achetée à IBM. Ils ont depuis développé leurs propres ordinateurs, qui ne sont pas pires que la version originale d'IBM. Par la suite, il n'a plus été nécessaire d'acheter une licence, car pour profiter de la main-d'œuvre bon marché et abondante en Chine, les entreprises d'Europe occidentale et d'Amérique ont successivement déplacé leurs usines en Chine. Avec elle, toute la documentation de production a été confiée à des spécialistes chinois. Il ne leur restait plus qu'à copier les plans et à fabriquer leurs propres produits. Cela a été fait rapidement. C'est ainsi qu'ils ont fait les plus grands progrès dans la production de smartphones. Il y a dix ans, tout le monde se plaignait que les téléphones mobiles chinois avaient des boîtiers en plastique craquelé et des processeurs plutôt faibles. Mais après le tournant du

Mais leur plus grosse prise était l'acquisition d'une technologie de pointe. Dans l'avancée rapide de l'Armée rouge, les modèles d'avions de croisière des séries N-1 et N-2 n'ont pas été détruits. Une unité spéciale a été mise en place pour acquérir un grand nombre de ces documents. Au même moment, plusieurs scientifiques nazis et ingénieurs en fusées ont été capturés. Parmi eux se trouve Klaus Habermohl, chef du groupe de Prague et concepteur du type N-2. Comme ces modèles étaient déjà basés sur le Feuerball de Viktor Schauberger, ils étaient équipés de moteurs anti-gravité. Ainsi, avec l'aide d'Habermohl, les Russes ont développé l'avion de croisière Gyiskoplan-1 à la fin des années 1940. Un vol d'essai de l'avion en forme de soucoupe a eu lieu en 1950. Son apparence était étrangement similaire à celle du Foo Fighter. Ils n'ont pas eu à construire le grand réacteur nécessaire à cet effet, car ils avaient accès au moteur anti-gravité amélioré de Schauberger dans la ville occupée de Breslau (Wroclaw). Cependant, le scientifique autrichien n'a pas pu être capturé car il a fui en Amérique à temps. L'application pratique du moteur était donc problématique. Il y avait des problèmes de stabilité, qui n'auraient pas pu être évités sans connaître le mécanisme du moteur. Sans cela, les modifications nécessaires ne pourraient pas être apportées. C'est ce manque d'expertise qui a provoqué le crash du Gyiskoplan-2, qui a été testé en 1962.

La tragédie a interrompu le programme de soucoupes russes. Ce n'est que pendant l'ère Gorbatchev que les conceptions antérieures ont été revues et qu'un nouveau modèle de deux tonnes a été développé, appelé Epik. Cependant, le moteur antigravité de Schauberger n'a plus été utilisé pour l'avion testé au début des années 1990. Le nouveau véhicule a été soulevé dans les airs par des motos volantes conventionnelles alimentées par des turbines à gaz. Entre-temps, une version futuriste de la Tarjelka (plaque), mesurant 36 x 25 m et pouvant transporter 400 personnes, avait été construite. Puis l'Union soviétique s'est effondrée et des difficultés économiques ont suivi. Il n'y avait donc personne pour couvrir le coût de 70 millions de dollars de sa mise en production. Les investisseurs occidentaux ne voyaient pas l'intérêt d'une version rebadgée d'une technologie conventionnelle. Par conséquent, la monstruosité, promise pour l'été 1999, qui devait voler à 12 000 mètres et parcourir 7 000 kilomètres avec un seul ravitaillement, n'a jamais été construite. Avec le remplacement du moteur, le programme de soucoupe russe est sur la mauvaise voie. L'aide extraterrestre, le moteur à circulation de mercure livré au Berezin russe et les débris de plusieurs ovnis écrasés sont restés vains. Même ceux-ci n'ont pas pu inverser le mauvais cours de la mission.

La recherche française de soucoupes a suivi un chemin similaire. L'avion de croisière L' AERO 135-HP ne ressemblait qu'en apparence à un OVNI. Conçu par René Couzinet<sup>13</sup>, il était également équipé d'un turbopropulseur. Au début des années 1950, les Britanniques travaillaient également à la mise au point de véhicules en forme de soucoupe. Faute d'un moteur approprié, leur modèle de Sky Ship n'a pas dépassé le stade de l'avion à moteur poussé. Au départ, les recherches américano-canadiennes sur les soucoupes étaient également dans cette impasse, jusqu'à ce qu'elles acquièrent Richard Miethe, co-concepteur du N-3 nazi, et Ru-dolf Schriever, concepteur du N-2. Les Canadiens ont également abandonné les recherches après l'échec des modèles Avrocar et Omega. La raison officielle invoquée pour le retrait du programme était qu'il était trop coûteux. Si vous voulez plus de détails, lisez le livre d'Andrew C. Stone et Richard Skyman, Hitler's Saucers.

Les échecs identifiés dans la littérature sont dus à une mauvaise approche. Les concepteurs des pays dissidents ne se sont pas rendu compte que la forme en disque des véhicules extraterrestres n'était pas due à leur stabilité. L'autogire n'est pas meilleur que le modèle conventionnel à aile delta. Son seul avantage est sa capacité à manœuvrer dans toutes les directions. Les extraterrestres utilisent ce modèle car ils effectuent des missions de reconnaissance. La forme disco est celle qui con-

---

millénaire, les smartphones chinois d'excellente qualité sont apparus les uns après les autres sur le marché mondial. Aujourd'hui, pour le même prix, vous pouvez acheter un téléphone portable beaucoup plus avancé et performant chez eux qu'en Occident. Les entreprises occidentales n'ont pas pensé à se couper la gorge dans cette course à l'avidité et au profit. Ils ont offert gratuitement à la Chine des technologies de pointe, ce qui permettra à la Chine de devenir le premier pays industrialisé du monde d'ici quelques années. Si ce leadership dans l'économie se répercute sur la politique, l'Occident pourrait commencer à s'inquiéter.

<sup>13</sup> róné kuzinyé



vient le mieux à cette fin. Il peut s'envoler dans n'importe quelle direction en un instant, il peut s'échapper. Son design arqué lui permet de plonger profondément sous la mer. Il n'est pas écrasé par la pression de la colonne d'eau. Mais ses caractéristiques de vol sont extrêmement faibles. En l'air, il ne peut avancer en toute sécurité que s'il est équipé de gouvernes (ailes latérales et supérieures). Sans cela, il devient instable, le moindre coup de vent le déséquilibre, fait tourner son axe vertical et s'écrase.

Le seul moyen de rester en l'air est d'appliquer la loi de Bernoulli, qui obéit à des règles strictes. Si l'objet prend une position dans laquelle l'effet de succion de la dépression au sommet de l'aile ne peut prévaloir, il n'y a rien pour maintenir l'avion en vol. Il suffit d'un léger tangage pour que l'effet de propulsion vers le haut, qui permet de vaincre la gravité, ne joue plus. La raison pour laquelle les OVNI's ne s'écrasent pas est qu'ils ne volent pas dans l'air, mais dans le vide. Les particules d'énergie subatomique émises par le moteur créent une bulle de plasma autour du vaisseau, qui déplace les molécules d'air. Cette enveloppe pare-air voyage avec l'OVNI, ce qui signifie que leur véhicule est aussi stable près du sol que dans l'espace. Dans le vide, la forme de l'objet volant ne fait aucune différence. Ça pourrait être un cube. En apesanteur, il flottera à nouveau. Si elle est dans le vide, elle ne sera pas ralentie par la traînée.

Nos concepteurs ne tiennent pas non plus compte du fait que la principale fonction d'un moteur antigravité n'est pas de voler, mais de le maintenir en l'air. La grande majorité de la consommation de carburant de l'avion n'est pas consommée pour la propulsion, mais pour maintenir le véhicule lourd dans les airs, en atteignant et en maintenant la vitesse nécessaire pour satisfaire la loi de Bernoulli. Le vol lui-même, en surmontant la traînée, nécessite beaucoup moins d'énergie. Une charge suspendue à un câble métallique peut être repoussée avec un doigt, mais une force importante est nécessaire pour la maintenir en l'air. Cette grande force est rendue inutile par le champ de force anti-gravité. La différence est particulièrement frappante dans le cas des ovnis. Ici, le vol ne nécessite pas d'énergie. Seuls l'accélération et le freinage, ainsi que le dépassement de la force gravitationnelle près du sol, nécessitent une propulsion. Pour l'accélération et le freinage, le véhicule vole de lui-même après avoir surmonté la résistance de l'éther. L'éther stabilise sa vitesse. Aucune propulsion n'est nécessaire pour déplacer les chillagons ou pour faire tourner les planètes en cercle.

Le réacteur de lévitation est donc essentiel pour le vol moderne. L'énergie nécessaire est également gratuite, car elle est libérée de la matière sous forme de particules d'énergie subatomique. Dans notre monde pollué, un autre avantage non négligeable de ce réacteur est qu'il est respectueux de l'environnement, ne polluant pas le moins du monde l'air. Déplacer et propulser des centaines de tonnes de véhicules dans les airs ne consomme pas beaucoup d'énergie. La direction et la propulsion peuvent être assurées par des jets latéraux (moteurs miniatures).

Si le véhicule est destiné au transport de passagers, la forme la plus appropriée est un dessin en forme de coin ou de flèche. C'est la meilleure façon d'atteindre une vitesse maximale. Il est également utilisé par les extraterrestres pour le transport en eaux profondes. Les "triangles" volants peuvent voler en toute sécurité, même si l'enveloppe de plasma tombe en panne à cause d'un défaut technique. Puis ils volent de manière conventionnelle, en faisant un grand bruit. Ils font beaucoup de bruit, mais ils ne s'écrasent pas comme les véhicules circulaires. Nous utilisons également la conception de l'aile delta pour nos avions qui se déplacent plus vite que la vitesse du son. La nature favorise également la forme en V parce qu'elle utilise le moins d'énergie. Les oiseaux volent également en forme de V parce qu'ils sont soumis à la poussée de l'aile de l'oiseau qui les précède. Cela peut réduire jusqu'à 20 % l'énergie qu'ils utilisent en vol et leur permettre de parcourir de plus longues distances. Les caractéristiques de vol favorables de la forme en V s'appliquent également aux objets fabriqués par l'homme. Ce n'est pas une coïncidence si les OVNI's qui apparaissent des troupes utilisent également ce mode de vol. Pour le transport de marchandises, le corps cylindrique en forme de cigare, c'est-à-dire avec un nez conique, est le plus approprié. Il peut transporter le plus de marchandises et son espace intérieur est le plus économique. Il a le moins d'oscillations. Le cylindre aplati est une forme stable en soi. Il suffit de penser aux dirigeables Zeppelin du passé, à quel point ils étaient silencieux. A part le carburant inflammable, il n'y avait rien d'anormal. Ils avaient même des restaurants avec des tables somptueusement dressées. Pas un verre n'a été déplacé pendant le vol.



Il n'y a donc aucun intérêt à pousser les avions de croisière. Nous insistons de manière obsessionnelle sur cette conception car la plupart des OVNI's que nous avons vus ont cette configuration. Nous pensons donc que c'est la forme idéale, c'est le moyen d'obtenir la plus grande vitesse. On se demande alors pourquoi, lors des vols d'essai, les vols s'écrasent les uns après les autres. On ne peut pas le faire tourner en rond avec une coquille de plasma qui crée un vide. Surtout pas si nous installons une turbine à gaz conventionnelle. C'est un suicide de s'asseoir dans une machine volante de cette conception. Plus tard, lorsque nous allons produire en masse des moteurs antigravité de grande puissance, il n'est pas conseillé de forcer la forme du disque. Les avions de croisière ne devraient être conçus que pour les pilotes de chasse et les vols de reconnaissance. Cependant, une petite voiture à trois ou quatre places peut également convenir à cet effet.

Pour en revenir au sujet initial, les chercheurs américains qui ont été laissés à eux-mêmes ont probablement reconnu plus tard la nécessité de la propulsion antigravité. Ils en ont pris conscience grâce aux épaves récupérées des très nombreux ovnis qui se sont écrasés dans leur région. Ils avaient également l'avantage d'être le site d'atterrissage des vaisseaux extraterrestres qui s'écrasaient dans les pays alliés. Ils avaient donc beaucoup à étudier. Par conséquent, ils sont peut-être dans la bonne direction. Mais il n'y a pas de nouvelles à ce sujet. Ce progiciel a été déplacé sous terre dans une base super secrète du désert du Nevada. Il est impossible d'y accéder, tant il est gardé.

Avec l'utilisation du moteur anti-gravité, le transport routier sera complètement déplacé vers le transport aérien. En éliminant le coût du carburant, le transport aérien deviendra extrêmement bon marché et sûr. Le transport aérien ne compte déjà qu'un seul décès pour 2,5 millions de kilomètres parcourus. À titre de comparaison, 800 personnes sont tuées dans des accidents de la route sur des routes de surface rien qu'en Allemagne et 1,3 million de personnes sont tuées dans des accidents de la route dans le monde. Les voyages en avion sont donc plusieurs fois plus sûrs, non pas en raison de la plus grande sécurité opérationnelle des avions, mais grâce au transport tridimensionnel. La sécurité des véhicules à moteur est désormais également très élevée. Seule une infime partie des accidents mortels est due à une défaillance du véhicule. La grande majorité des accidents sont causés par un excès de vitesse, un dépassement, l'alcool au volant ou l'inattention du conducteur. En revanche, lorsque l'on conduit dans les airs, il n'est pas nécessaire de prêter attention à la route. Une augmentation d'un ordre de grandeur du degré de liberté dans la direction du déplacement exclut presque toute collision entre deux avions. Sur les routes de surface, un mauvais mouvement de la main suffit à faire passer le véhicule sur la voie opposée, où il entre en collision frontale avec la voiture venant en sens inverse. Les deux vitesses se combinent, et les blessures mortelles sont presque inévitables.

En l'air, un mauvais tour de volant n'entraîne qu'un changement de direction, qui peut être facilement corrigé. Sur la route, un dépassement imprudent peut provoquer une tragédie, alors que dans les airs, c'est presque impensable. Personne n'a jamais entendu parler d'un avion de transport de passagers essayant d'en dépasser un autre. Pourquoi? Un petit changement de direction ou un vol au-dessus ou au-dessous peut facilement l'éviter. Puis il continue à la vitesse qu'il peut. Pourquoi emprunter la même route que l'autre quand on peut emprunter un millier d'autres routes en l'air et ne pas avoir à se soucier du trafic en sens inverse. Les avions de sport peuvent avoir ce genre de turbulences, mais ici le pilote peut dépasser dans n'importe quelle direction, pas seulement à gauche, mais à un angle de 360°. Le nombre de voies aériennes est presque infini, et elles ne nécessitent aucun aménagement comme une autoroute.

L'évolution est rendue plus difficile par le fait que la simple mention de l'Allemagne nazie constitue une "affiche rouge" dans les sociétés démocratiques actuelles, de sorte qu'aucun homme politique n'ose se référer sérieusement à ses réalisations. Pourtant, il est dans notre intérêt d'apprendre à séparer les polémiques fascistes des progrès techniques qu'ils ont réalisés. Hitler et les dirigeants du parti national-socialiste qu'il a fondé étaient effectivement des tueurs de masse fascistes, mais leurs réalisations scientifiques forcées ne doivent pas être stigmatisées pour autant. Sinon, nous finirons comme le leadership militaire britannique avec la haute technologie d'il y a 70 ans. Comme vous le savez, les services secrets britanniques ont eu accès aux développements industriels militaires

allemands dès 1938, mais l'avion de chasse, le radar, la bombe à ailettes radiocommandée, le missile balistique, le dispositif de vision nocturne, le siège éjectable et bien d'autres inventions ont soufflé les esprits des analystes militaires arrogants. Le "rapport d'Oslo" a donc été considéré comme le rêve d'un dictateur au cerveau détraqué. Même l'impact des missiles V1 et V2 sur Londres n'a pas dégrisé les dirigeants militaires britanniques.

Aujourd'hui, ces dispositifs sont des outils courants de guerre et de défense. Mais il a fallu attendre 80 ans. Si les experts militaires britanniques et américains avaient alors pris au sérieux les développements militaires allemands et les avaient appliqués, nous serions aujourd'hui bien plus avancés. C'est la même chose avec les OVNI d'Hitler. Nos scientifiques le craignent comme le diable craint la fumée d'encens. Ils pensent qu'un dictateur fou a libéré le génie de la bouteille, alors ils font tout leur possible pour le repousser. Au lieu d'y croire et de poursuivre les recherches qu'ils ont laissées inachevées. Dans ce cas, nous pourrions compter sur l'aide de civilisations extraterrestres. Aujourd'hui, de nombreuses personnes s'indignent du fait qu'après l'activité initiale, les extraterrestres nous ont tourné le dos. Il y a de moins en moins d'observations d'OVNI, de moins en moins de rencontres du type Har-Mart. Mais nous sommes à blâmer pour cela. Comment peuvent-ils nous aider si nous ne faisons rien? Notre monde est un monde de stagnation, de misère, d'impuissance. Nous ne sommes bons qu'à une seule chose: pleurnicher, nous plaindre, être impuissants. Personne n'ose décider ou agir. Pendant ce temps, notre monde s'écroule, nous nous enfonçons de plus en plus dans notre propre crasse.

La situation actuelle n'est pas susceptible d'apporter un changement positif à cet égard. Les Allemands sont occupés à d'autres choses. Avec les actes terroristes à l'ordre du jour, ils commencent à avoir peur de sortir dans la rue. Ils peuvent être poignardés dans le dos ou poussés devant un train à tout moment. Le monde entier est déconcerté par les décisions irrationnelles des politiciens allemands. Même les politiciens arabes disent que l'Allemagne s'est suicidée en laissant entrer 2 millions d'immigrants illégaux, dont 5 000 terroristes. Des centaines de milliers d'informaticiens, de médecins et d'autres professionnels hautement qualifiés étaient attendus. Au lieu de cela, ils ont reçu des personnes analphabètes et non éduquées qui n'ont apporté avec elles que leurs tendances violentes et leur fanatisme. Leur entretien coûte une somme effroyable. En Allemagne, l'année dernière, l'équivalent de 7 500 milliards de forints a été dépensé pour 2 millions d'immigrants.<sup>14</sup>

Certains affirment que cette décision, qui défie le bon sens, est le résultat d'une impulsion subconsciente. C'est leur façon d'expié leurs péchés de la Seconde Guerre mondiale. D'autres pensent que cette situation est le résultat d'une pulsion démoniaque. Si c'est vrai, alors Satan a fait du bon travail. Il a réussi à éliminer le pays le plus puissant du processus de développement. Dans cette situation, nous n'avons d'autre choix que de torturer ce que les Allemands auraient pu arracher de leurs petits doigts. De plus, ils auraient pu compter une fois de plus sur l'aide de leurs ancêtres aryens dans le système stellaire d'Aldebaran.<sup>15</sup>



Après un développement réussi, la production tant attendue peut commencer. Nos avions et vaisseaux spatiaux anti-gravité devraient être construits en magnésium. C'est principalement parce que le magnésium est extrêmement solide lorsqu'il est utilisé avec les bons matériaux d'alliage. Pourtant, il est 30% plus léger que l'aluminium et n'est pas affecté par la corrosion. Contrairement à la croyance populaire, le magnésium n'est pas un métal rare. C'est le huitième élément le plus abondant sur Terre et on le trouve en grande quantité sur notre planète (c'est une très bonne proportion, puisque le fer, utilisé en grande quantité partout dans le monde, n'est que le cinquième élément le plus abondant). Le magnésium constitue 2,5 % de la croûte terrestre. L'eau de mer contient également 0,13 % de magnésium sous forme de chlorure dissous. (C'est ce qui explique son goût amer.) Le seul inconvénient à son utilisation généralisée est qu'il réagit facilement avec d'autres éléments.

<sup>14</sup> Les autres pays d'accueil n'ont pas fait mieux. En Finlande, par exemple, l'intégration d'un immigrant coûte 200 millions de forints.

<sup>15</sup> Vous pouvez lire l'aide apportée par les Aryens pendant la Seconde Guerre mondiale dans le volume I de mon livre **Accomplissement ésotérique**, dans la section Interesting News.

Il n'existe donc à l'état naturel que dans des composés, ce qui rend son extraction coûteuse. Le magnésium est également bon pour l'environnement. Il est facilement recyclable. Récemment, les constructeurs automobiles ont également commencé à le découvrir. Son bel éclat métallique et sa couleur blanc argenté rendent tout traitement de surface inutile. Pas de peinture, pas de rouille. Des civilisations extraterrestres moins avancées construisent également leurs vaisseaux spatiaux à partir de ce métal, car il est plus léger que l'aluminium et plus résistant que l'acier. Comme il est hautement magnétisable, il peut être utilisé à la place du fer doux, beaucoup plus lourd. Cela revêt une grande importance dans la fabrication des systèmes de propulsion électromagnétique et dans la production de gaines de plasma autour des engins spatiaux.

Cependant, son moulage nécessite une technologie sophistiquée. Ses mains cristallines hexagonales inflexibles posent des problèmes lors du moulage, du pressage et de l'usinage. Toutefois, avec les bons alliages, cet inconvénient peut être surmonté. Il n'y a pas non plus de risque pour la sécurité. Bien qu'il brûle avec une lumière blanche éblouissante, on ne peut l'enflammer qu'en le réduisant en poudre. (Soit dit en passant, la poudre ou le ruban de magnésium était autrefois utilisé comme précurseur de l'éclair électrique. Il est temps d'utiliser le magnésium à des fins plus judicieuses. Le poids d'un vaisseau spatial fait une différence. Un moteur capable de soulever une structure en acier de 5 tonnes 4,6 fois plus grande peut être construit en magnésium. Ainsi, en utilisant du magnésium, nous pouvons fabriquer des véhicules près de cinq fois plus grands que ceux en acier, ou multiplier leur vitesse par près de cinq. C'est également le métal utilisé par les extraterrestres (petits hommes gris) pour fabriquer leurs vaisseaux spatiaux. Selon l'analyse par spectroscopie dispersive par ondes, l'OVNI qui s'est écrasé à Roswell était composé à 97 % de magnésium et à 3 % d'alliage de zinc<sup>16</sup>, recouvert d'une couche de 1 à 4 microns de bismuth<sup>17</sup>. D'autres recherches suggèrent que les Petits Gris enduisent leurs véhicules d'un alliage d'argent et de cuivre pour augmenter la conductivité électrique et donc magnétique.

Son utilisation ne serait pas extrêmement coûteuse. Alors que l'aluminium est trois fois plus cher que l'acier, la carrosserie en magnésium ne coûte que cinq fois plus cher. Cela reste moins cher que l'utilisation de plastique renforcé de fibres de carbone<sup>18</sup> de résistance similaire, qui est vingt fois plus cher que l'acier. Le titane est un autre métal prometteur. C'est aussi un élément commun sur Terre. Il constitue 0,44 % de la croûte terrestre. C'est un métal gris argenté avec une surface métallique. Sa gravité spécifique est deux fois supérieure à celle de l'aluminium, mais il est 40% plus léger que l'acier. Il est donc également considéré comme un métal léger. Il est facilement usinable, deux fois plus résistant que l'aluminium, et sa résistance est comparable à celle de l'acier (sa dureté superficielle peut être quintuplée par l'implantation d'ions). Ce n'est pas une coïncidence si les objets fabriqués de cette manière ressemblent beaucoup à l'acier résistant à la corrosion.) Ce n'est pas non plus une coïncidence s'il est actuellement utilisé en grande quantité dans la fabrication des avions et des vaisseaux spatiaux. Cependant, sa conductivité électrique et thermique est très faible. C'est un matériau paramagnétique, faiblement magnétisable. Un nouveau type d'acier, récemment mis au point par des chercheurs sud-coréens, pourrait être envisagé comme substitut à un matériau approprié. En ajoutant de l'aluminium, on a créé un alliage d'acier plus léger que l'acier, qui ne se corrode pas et est plus résistant que le titane.

Budapest, 28.01.2018.



<sup>16</sup> Le zinc augmente l'élasticité et la résistance à la corrosion du magnésium et abaisse son point de fusion, ce qui le rend plus facile à couler et à souder.

<sup>17</sup> Le rôle du bismuth n'est pas encore compris. Le bismuth étant un matériau fortement diamagnétique, il semble altérer la conductivité électrique et la magnétisabilité du magnésium. Cependant, dans un champ magnétique fort, le bismuth devient magnétique et participe à la formation d'un plasma autour du véhicule. Le fort champ magnétique qui entoure le véhicule est créé par le rayonnement anti-gravitationnel émis par le moteur. Comme le rayonnement magnétique fait se repousser le bismuth, il peut aussi faciliter la navigation. Les recherches futures révéleront son rôle exact.

<sup>18</sup> Les fibres de carbone sont formées de nanotubes constitués d'atomes de carbone dont le diamètre interne atteint des centaines de milliers de millimètres.

Les moteurs anti-gravité sont susceptibles de susciter beaucoup d'intérêt de la part de la communauté des ingénieurs. Il n'y a aucune chance de construire un moteur cristallin pour le moment. Le développement du moteur du serpent et du moteur Hamel n'est pas un problème pour un petit entrepreneur car les ingrédients sont bon marché. Le développement d'un moteur basé sur l'excitation contre-magnétique d'électro-aimants pourrait poser problème. La construction d'une version triphasée est coûteuse et compliquée. Il n'est pas non plus certain qu'il fonctionnera dans l'arrangement décrit ci-dessus. Il est donc conseillé de tester d'abord le principe. Ce modèle monophasé ne coûte pas cher à construire et peut être utilisé pour démontrer clairement sa viabilité.

Il suffit de faire tourner deux électroaimants excités à des fréquences de résonance dans des directions opposées. L'une est fixée à une feuille isolante (par exemple une feuille de cuisson en textile épais), l'autre est fixée à l'arbre d'un moteur électrique et placée au-dessus de la bobine fixe de manière à ne pas la toucher. (Cela nécessite une alimentation par bague collectrice.) Excitez ensuite les deux bobines avec un courant alternatif accordé sur leur fréquence de résonance de sorte que les deux ondes sinusoïdales soient déphasées de  $180^\circ$  l'une par rapport à l'autre. Le champ magnétique des deux bobines s'attire alors mutuellement et il n'est pas possible d'éloigner la bobine supérieure de la bobine inférieure à la main. Ensuite, le moteur électrique est mis en marche, ce qui fait tourner la bobine supérieure contre le champ magnétique.

Les deux champs magnétiques opposés se poussent alors l'un contre l'autre, à tel point que de grandes quantités de particules d'éther s'écoulent dans les bobines. Les ions d'éther entrants sont émis par les bobines, qui interagissent avec les gravitons émis par la Terre pour produire un effet antigravitationnel. L'efficacité peut être considérablement améliorée en utilisant une onde soliton (une onde sinusoïdale bissectée) au lieu d'une onde sinusoïdale. La combinaison de la fréquence de résonance et du couplage de charges créé par les ondes soliton fait que le vril devient si fort qu'il ionise les molécules d'air, créant ainsi une boucle de plasma autour du moteur (l'expérience des ondes soliton doit être réalisée en espace libre, car si la structure est libérée, elle percera le plafond).



Des vêtements de protection sont également nécessaires. Un rayonnement magnétique puissant peut drainer ou surcharger les méridiens de votre corps, entraînant des maladies graves. (La leucémie en est la conséquence la plus courante.) Malheureusement, il est presque impossible de se protéger contre les rayonnements magnétiques, car ces minuscules particules peuvent traverser n'importe quel matériau sans obstacle. Pensez à la gravité. Où que nous nous cachions, les gravitons agissent sur nous, sans rien pour bloquer la force gravitationnelle. Heureusement, le rayonnement gravitationnel du globe n'est pas assez important pour nous rendre malades, et il est contrebalancé par le rayonnement des particules éthériques qui circulent à travers nos chakras. Sans eux, nous ne pourrions pas vivre plus de 5 minutes). Cependant, un fort rayonnement magnétique perturbe l'équilibre de leurs méridiens, ce qui entraîne tôt ou tard de graves maladies. Dans ce cas, les parois épaisses en plomb utilisées pour les rayonnements radioactifs ne sont d'aucune utilité. Il n'y a qu'une seule chose à faire contre les radiations magnétiques: les disperser. Le meilleur moyen d'y parvenir est d'utiliser des cheveux en laine. Les fibres fines et torsadées de la laine de mouton agissent comme de minuscules miroirs, déviant les rayons magnétiques qui les frappent dans différentes directions. Cela signifie que seule une petite partie du rayonnement atteint votre corps. Les chakras peuvent compenser le drainage ou la surcharge des méridiens causés par les radiations.

Dans les temps anciens, lorsque les dieux étaient encore parmi nous, les gens utilisaient l' pelage de peau (suba)<sup>19</sup> pour se défendre contre l'énergie subatomique qui émanait d'eux. (Cette méthode de protection des yeux et de la santé nous a été suggérée par Zeus.) La peau de mouton est le seul

<sup>19</sup> Le suba est un manteau en peau de mouton dont les poils sont retournés, couvrant tout le corps, des pieds au cou. Les bergers de Transylvanie s'en couvraient lorsqu'il pleuvait. Lorsqu'il est retourné, le manteau en peau de mouton protège également de la chaleur. (Selon ses fabricants, la literie en laine vous tient chaud en hiver et vous rafraîchit en été.) Nous aurons également besoin d'un bonnet en peau de mouton et d'une paire de gants. Les gants en peau de mouton habituels ne sont pas une bonne solution car la peau de mouton doit se trouver à l'extérieur et non à l'intérieur.



matériau dont nous disposons qui puisse réfléchir efficacement l'énergie magnétique. Selon la mythologie, Zeus a également protégé son fils des fortes radiations avec des peaux d'animaux recouvertes d'une épaisse fourrure. Lorsque Héraclès a insisté pour que son père apparaisse devant lui dans toute sa gloire divine, il a soulevé la peau d'une chèvre devant lui, ce qui a protégé la bioénergie d'une puissance aveuglante qui émanait de son corps. Le son d'orge convient également à cet usage, mais enduire notre corps d'un son épais serait plutôt compliqué (dans l'Antiquité, les Juifs stockaient le samir, qui coupe tous les matériaux, même les diamants, comme le beurre, dans des jarres d'argile remplies de son d'orge).

Outre les corbeilles à papier et à grains, il pourrait être intéressant d'étudier les propriétés de blindage contre l'énergie subatomique du schiste à mica. Devant la Pyramide du Soleil à Theotihuacan se trouve une chambre souterraine recouverte de plusieurs couches de feuilles de mica. Le mica est connu pour être un bon isolant de la chaleur et de l'électricité. Il est également résistant aux acides organiques. Je me demande quel genre d'activité se déroulait dans cette chambre souterraine isolée en sandwich pour nécessiter une isolation aussi lourde? Était-ce une question de faisceaux d'énergie subatomique concentrés transformant les matériaux pour créer des métaux extrêmement solides? Une couche de roche et de terre de plusieurs mètres d'épaisseur constitue en soi un sérieux isolant. Les plaques de mica ne sont pas nécessaires pour faire fondre les métaux sous terre. Comme le rayonnement énergétique subatomique concentré absorbé par la paroi de la cavité peut être détecté des milliers d'années plus tard, il serait utile de mesurer l'intensité du champ magnétique sur place. Cela permettrait d'éclaircir le mystère. Si l'effet de bouclier du micaschiste contre le broutage éthérique pouvait être démontré, cela permettrait la construction d'un mur de protection.

Budapest, 04.02.2018.



Malheureusement, rien n'a été fait au cours de l'année écoulée pour mettre au point des moteurs anti-gravité et exploiter l'énergie de la matière, deux domaines où nous pouvons faire le plus pour faire progresser notre progrès technique et arrêter le réchauffement de la planète. Le développement du moteur Hamel offre des solutions à ces deux problèmes. Ce moteur, dont la production est facile, rapide et extrêmement bon marché, pourrait sortir l'exploration spatiale du borborygme dans lequel elle patauge depuis plus de 70 ans. Nos spécialistes des fusées utilisent encore les fusées fumigènes développées par les Allemands en 1943. Aucun progrès n'a été réalisé dans ce domaine depuis près d'un siècle. C'est à cause de ce système de propulsion chimique archaïque que la production d'une fusée coûte à la NASA plus de 400 millions de dollars et que sa construction prend des années. Une fusée fabriquée par SpaceX coûte également 54 millions de dollars à produire. Cependant, ce vaisseau spatial, produit par la société d'Elon Musk, est réutilisable, mais coûte tout de même 83 millions de dollars par lancement.

En revanche, la fusée Hamel ne coûterait pas plus de 100 dollars à produire. Tout au plus, cela représente le coût de trois entonnoirs faits de feuilles d'aluminium très fines, du réservoir en fer et de quatre anneaux magnétiques, ainsi que de trois boules de pierre. Bien sûr, il faudrait aussi construire une carrosserie autour du moteur, mais cela ne coûterait pas plus cher que de construire une voiture. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'utiliser des matériaux spéciaux pour éviter les fuites de carburant. Il n'y a pas besoin de bouclier thermique, car ce vaisseau spatial n'a pas besoin d'être lancé comme un boulet de canon. Il peut flotter dans l'espace à faible vitesse. Comme son "carburant" est disponible en quantités infinies dans l'univers, il n'est pas nécessaire de se dépêcher de le soustraire à l'attraction gravitationnelle de la Terre. Par conséquent, il ne retombe pas. Sa rentrée dans l'atmosphère n'est pas affectée par les forces gravitationnelles. Il est donc possible de le faire flotter vers le bas à faible vitesse. Il ne brûle pas à cause de la friction des molécules d'air descendant. Et comme une bulle de plasma est créée autour du véhicule, sa vitesse de croisière est supérieure de plusieurs ordres de grandeur à celle d'une fusée chimique (elle peut voler au-delà de la stratosphère à des vitesses allant jusqu'à 72 000 km/h).

Pourtant, personne n'est prêt à la développer. L'absence de base théorique constitue un obstacle majeur. Parce qu'ils ne savent pas comment il fonctionne, les ingénieurs aéronautiques ne s'y intéressent pas non plus. Le principe de fonctionnement de ce moteur est plus simple que celui des moteurs électromagnétiques. Là, non seulement l'excitation magnétique est de sens opposé à celle du système de propulsion électromagnétique, mais aussi l'excitation par soliton. Ici, cependant, il n'y a pas d'excitation électrique. Le champ anti-gravité est créé par résonance. Avec cet engrenage, il ne reste plus qu'à faire osciller l'anneau magnétique supérieur de l'oscillateur de base à la fréquence de résonance. Puis les atomes métalliques de l'anneau magnétique inférieur entament une danse folle, au cours de laquelle ils perdent leurs électrons circulant dans l'orbite externe. Mais l'univers ne peut tolérer le vide, alors il essaie de le remplir d'éther. C'est pourquoi de très grandes quantités de particules d'éther affluent dans le disque magnétique. Là, les atomes dansent et entrent en collision avec le noyau, ce qui augmente leur vibration. Ils perdent alors plus d'électrons.

Finalement, l'afflux d'ions d'éther devient tel que l'air autour du disque magnétique est ionisé, formant une coquille de plasma autour de lui. Cependant, un rayonnement magnétique concentré est nécessaire pour l'ionisation et la mise à zéro de la gravité. Ceci est également fait par les atomes métalliques. Plus la quantité de particules d'éther qui s'écoulent dans le disque magnétique est grande, plus la probabilité qu'elles entrent en collision avec les électrons détachés et le noyau atomique est grande. Puisqu'elles se repoussent, la répulsion conduit au fait que les particules éthériques se condensent et deviennent un rayonnement magnétique concentré. Après un certain temps, ils ne rentrent plus dans le métal, de sorte que le disque magnétique expulse l'éther condensé. Le rayonnement antigravité commence.

Ce n'est que la conséquence visible de l'enrichissement en ions éther. Plus important encore pour nous, ils sont couplés aux gravitons qui sortent de la Terre. Comme les particules positives (ions d'éther) et les particules négatives (gravitons) se repoussent dans le champ énergétique subatomique, un effet antigravitationnel est créé. Le globe détruit le moteur anti-gravité et tout ce qui l'entoure, c'est-à-dire le vaisseau spatial.

Ne confondez pas cet effet avec le magnétisme. Les ondes émanant des aimants au repos proviennent des spins, ou domaines magnétiques, dans les matériaux ferromagnétiques. Ce type de magnétisme n'induit pas d'effet antigravitationnel. Même l'aimant le plus puissant du monde, l'électroaimant à induction de 25 Tesla, ne rebondit pas sur la table lorsque le courant d'excitation est activé. Mais c'est possible, car l'électroaimant du National High Magnetic Field Laboratory de l'université de Floride a besoin de 160 000 A de courant pour être excité. Comme ce courant recuit déjà la bobine, il faut un système de refroidissement contenant 13 000 litres d'eau pour la refroidir. Même en allumant l'électroaimant à induction magnétique de 41,4 Tesla fabriqué à l'université d'État de Floride en 2017, aucun phénomène de ce type n'a été observé<sup>20</sup> (L'induction des superaimants au néodyme et au samarium-cobalt, considérés comme très puissants, est inférieure à 2 Tesla).

Ce comportement différent est également dû au fait que les aimants permanents et les électroaimants sont attirés par des pôles opposés et repoussés par les mêmes pôles. C'est-à-dire qu'elles se comportent de manière opposée aux particules d'énergie subatomique. Cependant, elles se comportent de la même manière sur un point: les deux magnitudes sont capables d'exciter des courants électriques. Mais pas dans la même mesure. Les particules d'énergie subatomique sont beaucoup plus efficaces à cet égard. C'est pourquoi il serait souhaitable d'exploiter cette capacité. Ils nous fourniraient non seulement de l'électricité gratuite, mais aussi de l'électricité efficace. Ils pourraient produire beaucoup plus d'électricité dans un format beaucoup plus petit que tout autre dispositif.

Le plus grand obstacle à leur développement est que nous ne connaissons pas leur mécanisme de fonctionnement. Il en va de même pour les moteurs anti-gravité. Si nous étions conscients de ce qui, et comment, crée l'effet d'antigravité, le développement serait plus ciblé. Une fois l'objectif en vue, on peut trouver le chemin pour y parvenir. Cela peut prendre quelques détours, mais nous y arriverons tôt ou tard. Dans le développement du moteur Hamel, de nombreuses personnes se retrouvent dans une impasse car elles ne tiennent pas compte du fait que l'effet d'antigravité n'est pas créé par l'errance des cônes en aluminium, mais par leur vibration. Le mouvement d'oscillation est nécessai-

<sup>20</sup> Le développement de cet électro-aimant a coûté 35 millions de dollars.

re pour le système de propulsion et la contrôlabilité de l'engin spatial. Lorsqu'une porte est ouverte sur le côté, les cônes s'inclinent d'avant en arrière et de droite à gauche en fonction de la direction du vent. L'oscillateur de base est alors excité de manière asymétrique plutôt qu'en cercles concentriques. L'excitation est décalée latéralement, ce qui fait que plus d'énergie sort du pool de cheveux de ce côté. Cela entraîne un changement de direction du véhicule. Cependant, ce mouvement planétaire ne suffit pas à lui seul pour que l'anneau magnétique inférieur émette de grandes quantités de particules d'énergie subatomique.

Pour que cela se produise, les cônes en aluminium doivent vibrer. A la fréquence de résonance des disques magnétiques. Cette fréquence peut être de plusieurs kilohertz. C'est-à-dire qu'il est si rapide que le mouvement vibratoire des cônes n'est pas visible à l'œil nu. C'est là que les premiers développeurs ont commis leur plus grosse erreur. Comme vous pouvez le voir sur les photos ci-jointes<sup>21</sup>, en collant des disques magnétiques épais, ils ont créé des cônes en fer, en aluminium lourd, incapables de vibrer à des fréquences élevées. Le mouvement lent de ces cônes ternes ne pouvait être utilisé que pour remuer la confiture. Pour réduire le poids des cônes en aluminium, il faut utiliser de petits anneaux de ferrite. Il serait utile de tester si les bandes magnétiques dans les portes des réfrigérateurs conviennent à cette fin. Il est beaucoup plus facile de l'appliquer à la fois aux cônes et au canon métallique. Si le cône tombe, l'expérience ne doit pas être abandonnée. Il est nécessaire de commander la bande magnétique magnétisée avec une intensité de champ plus élevée. Il convient ensuite d'observer si le champ magnétique circulaire continu n'empêche pas les cônes d'osciller. Moins il faut de force pour déséquilibrer les cônes, plus ils sont susceptibles d'être capables d'osciller.

Tout est une question d'expérimentation. Si l'actionneur fonctionne, alors c'est une question de patience, d'affinage du mécanisme d'entraînement et d'augmentation de l'efficacité. L'entraînement anti-gravité peut être vérifié en retirant l'oscillateur de base, l'unité contenant les deux disques magnétiques. Puis nous les faisons osciller artificiellement. Dans cette configuration, le disque magnétique supérieur n'est pas mis en vibration par les cônes en aluminium mais par un moteur électrique qui oscille. Le moteur d'une meuleuse vibrante semble être le plus approprié à cet effet. Retirez l'adaptateur pour le montage de la toile abrasive de la ponceuse vibrante, montez le moteur sur un support, puis abaissez-le sur l'oscillateur de base de sorte que l'arbre du moteur fasse vibrer le disque magnétique supérieur. Si la fréquence de l'oscillation n'est pas assez élevée, vous pouvez également essayer d'utiliser le moteur d'un rotor électrique avec un bouton oscillant (par exemple Braun, Remington). Si cela n'est pas non plus suffisant, un convertisseur de fréquence peut être utilisé pour augmenter la fréquence du courant sinusoïdal.

L'utilisation d'un moteur Hamel serait également avantageuse du point de vue de la sécurité. On ne peut pas l'abattre ou le paralyser avec un pistolet à rayons. Comme il ne contient aucun composant électrique, le champ électromagnétique n'a aucun rôle à jouer, même dans son contrôle, et les armes à faisceau ne peuvent pas paralyser le flux d'électrons. (Dans tous les cas d'enlèvements par OVNI à partir d'une voiture, les personnes concernées ont déclaré que dès que l'engin spatial est passé au-dessus d'elles, leur voiture s'est arrêtée, le moteur a cessé de tourner et même les phares se sont éteints). Cela ne peut se produire avec le moteur Hamel, ce qui pourrait constituer un avantage majeur dans une future guerre spatiale.

Pour ceux qui doutent encore de la capacité de l'éther à se fondre dans la matière et de son effet anti-gravitationnel, regardez cette vidéo: <https://www.youtube.com/watch?v=GeyDf4ooPdo> The Anti-Gravity Whe-el? Dans cette vidéo, un jeune homme montre comment un lourd disque d'acier utilisé pour l'haltérophilie peut être rendu presque insignifiant. Le disque en acier, qu'il est difficile de soulever à deux mains, a été tourné à grande vitesse pendant plusieurs minutes par son partenaire à l'aide d'une perceuse à pistolet. Le jeune homme l'a alors soulevé facilement et l'a balancé au-dessus de sa tête. La raison de cette perte de poids est que la force centrifuge lors de l'essorage fait qu'un

<sup>21</sup> Le mouvement des cônes peut être étudié dans ces vidéos en anglais.

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

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

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

grand nombre de particules éthérées sont piégées dans le disque d'acier. Ce n'est pas suffisant pour ioniser les molécules d'air environnantes. Cependant, le rayonnement gravitationnel de la Terre a toujours un effet réactif sur le grand nombre d'ions d'éther, ce qui entraîne une perte de poids du disque d'acier. Cette expérience est susceptible de convaincre les scientifiques au cerveau bien rempli que l'éther existe bel et bien. Si non, qu'est-ce qui est coincé dans le disque cible? De l'air? Les scientifiques qui se chamaillent voient dans cette vidéo une référence à la force gyroscopique. Mais ils ne peuvent pas dire ce qui crée la force gyroscopique.<sup>22</sup>

Budapest, 14.02.2019.



Ainsi, le plus grand obstacle au changement de paradigme, à l'ascension vers les sociétés cosmiques, est que nous ne connaissons pas le principe de fonctionnement de ces appareils et équipements. Et si vous ne savez pas sur quel principe fonctionne une machine, vous ne pouvez pas la faire fonctionner. Même si on leur donne un échantillon. Il le tourne, le regarde, puis essaie de le copier. Il le copie dans une taille et un design similaires, mais ça ne marche pas. C'est le genre de travail bâclé qui se déroule actuellement dans les laboratoires de recherche souterrains des services secrets et des différentes puissances d'arrière garde. Ils ont des ovnis en état de marche qu'ils testent en vol, mais ils ne les ont pas créés. Ils sont prêtés par diverses civilisations extraterrestres pour les étudier. Il ne leur est pas non plus interdit de les copier et de créer leurs propres avions anti-gravité. Mais ils ne peuvent pas.

Ils ne peuvent pas, parce qu'ils ne comprennent pas le mécanisme. Ce n'est pas étonnant, car il n'y a pas d'idées correctes en matière de physique. Nous ne comprenons pas les phénomènes physiques qui se produisent dans le fonctionnement de ces biplaces, de ces véhicules. La littérature est pleine de diverses formulations vagues. L'une d'entre elles est que "le moteur antigravité plie l'espace vers l'avion, qui devient alors une partie de celui-ci". Un autre est que "le réacteur est un système d'antimatière incroyablement avancé qui déforme la gravité par son fonctionnement. Puis ils ajoutent: "Si on plie à la fois l'espace et le temps, le changement de position se produit en une seconde." Seul un grand scientifique pourrait inventer plus de bêtises que ça. C'est la théorie du "trou de ver", qui vient d'Einstein. Avec son collègue Nathan Rosen, il a formulé cette hypothèse en 1935. Le principal promoteur de la théorie des vortex à la fin du XXe siècle était le célèbre physicien britannique Steven Hawking.

Même un enfant de l'école primaire sait que nous ne pouvons même pas atteindre les étoiles les plus proches avec nos vaisseaux spatiaux actuels, ce qui prendrait des millions d'années et l'énergie nécessaire pour consommer toutes les réserves énergétiques de la Terre. Mais le désir de voyage cosmique est grand, et les auteurs de science-fiction se sont associés aux scientifiques modernes pour adopter la théorie des vortex. Einstein, qui n'était pas entièrement convaincu de l'existence des trous de ver, a cherché une issue. Il a dit que la connexion entre deux points éloignés était instable et se fermait à la moindre perturbation. Mais les TUD d'aujourd'hui affirment qu'il existe des versions "traversables" des trous de ver. Ce sont les vortex. Dans ces cas, "une force gravitationnelle répulsive de matière ou d'énergie stabilise l'intérieur du trou de ver et le maintient ouvert". C'est tout ce dont les auteurs de science-fiction et les chercheurs d'OVNI avaient besoin. Ils se sont immédiatement intéressés aux vortex, et c'est maintenant partout dans la littérature.

Mais la vérité est qu'il n'y a pas de trous de ver. L'espace ne peut pas être plié.<sup>23</sup> Même les trous noirs avec un gigantesque rayonnement gravitationnel ne peuvent pas le faire. Mais ce n'est pas nécessaire. Le voyage cosmique ne se fait pas dans un corps physique. La vitesse hyperspatiale

<sup>22</sup> Cette expérience a été démontrée précédemment par un scientifique professionnel. Il ne pensait pas que ce serait la fin de sa carrière. Le rapport de l'affaire peut être consulté à l'adresse suivante: <https://index.hu/tudomany/giro0619/>

<sup>23</sup> La théorie d'Einstein sur la courbure de l'espace a également été fortement critiquée par Tesla. Il a utilisé des déductions logiques pour soutenir son affirmation: "L'hypothétique courbure de l'espace est absolument impossible. Toute discussion à ce sujet est futile et vouée à l'oubli."



souvent évoquée dans la série de films Star Trek a lieu dans un corps éthérique. Ils font voler leur vaisseau spatial dans l'espace au-delà de la stratosphère, où ils dématérialisent leur véhicule et font le voyage dans un corps éthérique. Comme les particules d'éther sont de 12 ordres de grandeur plus petites que les électrons, leur vitesse est de 12 ordres de grandeur plus élevée. Ce n'est donc pas une coïncidence si les rapports d'enlèvements par OVNI ont fait le voyage jusqu'à leur planète d'origine en un éclair. Dans un corps éthérique ou astral, vous pouvez passer d'un bord à l'autre de la Voie lactée en 2 secondes, soit 100 000 années-lumière. Et les civilisations extraterrestres qui nous rendent visite et nous surveillent se trouvent pour la plupart à quelques centaines ou milliers d'années-lumière. Lorsqu'ils s'approchent de leur planète d'origine, ils rematérialisent alors leur auto-magus et leur vaisseau spatial et entrent dans leur atmosphère dans un corps physique.

Sous l'influence de tant d'illusions, il n'est pas étonnant que nous ne puissions pas avancer. Tant que nous n'aurons pas mis de l'ordre dans nos têtes, nous ne pourrons pas espérer réussir dans ce domaine. Continuons en disant que le temps ne peut être plié. Le temps est la dimension créée par le champ gravitationnel, qui indique le taux de changement en son sein. Plus la force de gravité est grande, plus le temps passe lentement à travers son champ de force. Le temps existe même là où il n'y a apparemment pas de force gravitationnelle. L'accumulation de matière dans l'univers ne laisse pas le monde de Dieu intact. Selon le Livre des Védas et le Mahabharata, le temps entre le big bang et l'effondrement de l'univers est de 50 milliards d'années, mais dans le monde des dieux, ce temps est réduit à 200 ans. Dans un espace sans gravité, le passage du temps est tellement accéléré que le règne actuel du Tout-Puissant ne dure que 200 ans. Puis un nouvel univers est créé, et le Tout-Puissant recommence la création.<sup>24</sup> Ses assistants, les dieux inférieurs et supérieurs qui orchestrent la recreation, sont maintenant plus proches des étoiles et des planètes avec des champs gravitationnels, car ils doivent les créer. Ils sont déjà en contact direct avec le temps, mais ne sont pas courbés par lui. Il n'y a pas besoin de le faire. Ils se déplacent d'avant en arrière le long de la ligne de temps.

Ils peuvent revenir dans le passé à n'importe quelle distance, mais ils peuvent aussi aller de l'avant dans le futur. Même les ésotéristes le savent, c'est pourquoi ils ont inventé l'illusion que le passé, le présent et le futur existent simultanément dans l'univers. Ce n'est pas vrai non plus. Seul le passé existe de manière stable. Le présent est en mouvement. Et l'avenir est totalement incertain. Le futur que les dieux voient avancer sur la ligne du temps est le futur du pilla-nat. Ils voient quelles seront les conséquences de la situation actuelle dans le futur. Mais le futur peut être modifié à tout moment dans le présent. Et nous profitons de cette possibilité. Par nos actions, nous changeons notre avenir à chaque instant du présent. En bien et en mal. L'homme étant l'être le plus imprévisible au monde, Dieu lui-même ne sait pas quel sera notre véritable avenir.<sup>25</sup>

C'est également la raison pour laquelle les prédictions ne sont pas fiables. La plupart des voyants sont des escrocs, mais il en existe qui peuvent voir l'avenir de la personne qui leur demande une prédiction en regardant dans une boule de cristal ou un miroir de leur esprit. Mais même ces prédictions échouent souvent. Des circonstances contraignantes ou des décisions inattendues de la part de la personne qui demande une divination peuvent changer complètement son avenir. Il suffit d'une seule décision peu orthodoxe pour changer le cours de votre avenir. Les changements dans notre environnement peuvent également entraîner des changements dans notre avenir. Il est vain d'essayer de réaliser l'avenir que nous espérons si le changement de circonstances ne le permet pas.

Dans la lignée des idées fausses, n'incluons même pas l'antimatière dans ce processus, car il n'y a pas d'antimatière. Si c'était le cas, les deux fusionneraient en un instant, provoquant l'effondrement de l'univers. La non-existence de l'antimatière n'a donc rien à voir avec la formation d'un champ de force antigravitationnel. D'autres parlent de l'énergie du point zéro, mais on parle aussi d'un vide quantique. Peu de gens savent que toutes ces expressions fantaisistes viennent du physicien russe Andrei Sakharov, lauréat du prix Nobel. Dans les années 1960, il a émis la théorie suivante: "La

<sup>24</sup> Des informations détaillées sur le Livre des Védas et le Mahabharata peuvent être trouvées dans l'Esoteric Outline à différents endroits.

<sup>25</sup> Tesla l'a formulé comme "un nombre infini de futurs possibles".

gravité est le résultat de la "friction-drag" causée par les particules atomiques et subatomiques qui entrent et sortent du champ d'énergie du point zéro, ou vide quantique. Il n'a pas précisé ce qu'il entendait par énergie du point zéro et vide quantique. Cette énergie du point zéro est devenue tellement connue que tous les inventeurs de mouvements perpétuels, de moteurs anti-gravité et autres dispositifs de production d'énergie excédentaire qui ennuiant les scientifiques s'y réfèrent.

Ces inventions étaient ensuite systématiquement rejetées par les offices de brevets, qui déclaraient: "Les inventions qui contredisent les lois fondamentales de la physique ne sont pas traitées". Ils prennent également au sérieux la position des scientifiques qui affirment: "Les structures qui produisent de l'énergie à partir du cerveau contredisent la loi de la conservation de l'énergie et les première et deuxième lois de la thermodynamique." Et à propos des vols spatiaux sans carburant, ils affirment que "la propulsion par antigravité ne peut être vaillante car, selon les connaissances actuelles de la physique, une telle machine nécessiterait un océan infini d'énergie." Mais la réalité est que le modèle de moteur antigravité est si simple et si bon marché à construire qu'un enfant de l'école primaire pourrait le construire en une semaine dans une classe polytechnique, et sa fabrication ne coûterait pas 100 dollars. (La raison pour laquelle on confie cette tâche à un enfant est que les enfants n'ont pas encore d'idées préconçues. Ils croient ce qu'on leur dit. Si ses professeurs lui disent que c'est possible, il le fera. Le problème des adultes est qu'ils ne croient plus en rien ni en personne. On leur a tellement menti dans leur vie, et ils ont été déçus par tant de choses, qu'ils se sont désensibilisés à toute nouvelle idée).

L'expression "point zéro" ou "énergie du point zéro" est proche de la vérité, car elle fait probablement référence à l'énergie libérée dans l'univers lors du big bang. Selon nos connaissances actuelles, après l'effondrement de l'univers, celui-ci s'est condensé en un point ou une petite sphère. Puis elle a explosé, et au début de l'explosion, c'est-à-dire en zéro seconde, seules des particules d'énergie s'écoulaient. Cette énergie initiale est appelée énergie du point zéro, ou énergie générée au temps zéro. Mais cette énergie n'est rien d'autre que de l'éther. Les constituants de l'éther sont appelés ions d'éther. Pourquoi l'énergie libre ne peut-elle pas être appelée ainsi? Bien sûr, cela ne résout pas le problème des inventeurs de l'énergie de la matière, car les scientifiques admettent aussi l'existence de l'éther. S'ils ne le faisaient pas, il deviendrait vite évident que toutes leurs inventions produisent de l'énergie en faisant travailler l'éther. Un terme plus malheureux est l'énergie du vide. Ses inventeurs l'ont utilisé pour désigner l'énergie que l'on trouve également dans le vide. Cependant, l'éther, ou les particules éthériques, ne sont pas seulement présents dans le vide, mais dans toute la matière. Ils remplissent l'espace entre les particules atomiques.

Il serait plus approprié d'examiner ce qui se passe dans la matière lorsque les particules d'éther sont condensées. Plus les ions d'éther entrent dans la matière, plus l'énergie en sort. Cela crée l'effet antigravitationnel. Cela vaudrait-il la peine d'observer ce qui en sort? Les particules d'énergie concentrées, ou les ondes magnétiques qu'elles créent? Il serait également bon de savoir ce qui provoque la condensation des particules éthériques. Dans le processus d'excitation contre-magnétique, de nombreux électrons sont arrachés aux enveloppes électroniques externes des atomes. Lorsqu'ils vibrent à des fréquences de résonance, encore plus d'électrons se détachent. Lorsqu'ils vibrent à leur propre fréquence vibratoire, les atomes deviennent presque fous. Les électrons tombent d'eux comme les gouttes de pluie d'un arbre secoué après une averse. Si l'oscillation est trop forte, ils bougent tellement qu'ils surmontent la microgravité qui maintient les atomes ensemble, et la matière se désagrège en atomes ou en molécules. Mais que se passe-t-il dans la matière qui vibre à des fréquences de résonance? Nous savons que beaucoup d'ions d'éther y circulent. Il y en a plusieurs ordres de grandeur de plus que dans la matière au repos. Que leur arrive-t-il là-bas? Qu'est-ce qui les fait se concentrer, qu'est-ce qui les fait se condenser? Est-ce parce que la matière les comprime lorsqu'ils entrent en collision avec les particules atomiques qui dansent follement? Ce faisant, un espace trop court est créé dans la matière, qui est rempli par de nouvelles particules éthériques. Sont-ils également pressés l'un contre l'autre, augmentant encore la force du champ, le rayonnement antigravitationnel?

Outre le manque d'argent, le principal obstacle à la réalisation d'un moteur antigravité est l'incrédulité. Les gens ne croient pas que c'est possible. Les scientifiques leur ont enfoncé dans la tête

que c'est impossible. Tout ce que les ésotéristes prétendent est un canular, un charlatanisme. C'est pourquoi il n'y a pas d'argent pour cette recherche. Aujourd'hui, l'État injecte des fonds dans divers projets "verts" (parcs solaires, parcs éoliens), mais il ne soutient pas la mise en œuvre d'idées de production d'énergie réellement efficaces et respectueuses de l'environnement. Lorsqu'une telle proposition arrive sur le bureau des politiciens et des bureaucrates, ils paniquent immédiatement et tentent de "passer la balle". Ils demandent à l'Académie des sciences ce qu'elle pense de la faisabilité du projet. Nous connaissons déjà la réponse, et elle n'est une surprise pour personne. Alors tout le monde se détend et la demande est rejetée. Puis tout continue son chemin. La pollution de l'air, le réchauffement de la planète, se poursuivent. La destination finale sera l'effondrement du climat. Si la nature est détruite, l'humanité sera détruite. Le citoyen moyen n'a aucune idée du danger qui le guette. Notre civilisation va comme un mouton à l'abattoir.

Budapest, 10.03.2019.



Pour rester dans l'espace pendant de longues périodes et travailler efficacement, un champ gravitationnel est nécessaire dans le véhicule. En état d'apesanteur, seules des activités vitales limitées peuvent être menées dans le vaisseau spatial, et au bout d'un certain temps, diverses maladies (par exemple, troubles cardiovasculaires, cirrhose cardiaque, ostéoporose, atrophie musculaire, diminution des globules rouges) apparaissent. L'attraction artificielle de la gravité depuis le niveau du sol n'est actuellement pas garantie dans nos vaisseaux et bases spatiales. En principe, cela pourrait être possible dès maintenant, car nous savons déjà qu'il est possible de créer une gravité artificielle en faisant tourner une grande station spatiale (de quelques centaines de mètres de diamètre) sur son axe. Toutefois, la construction d'un vaisseau spatial de cette taille serait très coûteuse et il faudrait également beaucoup d'énergie pour le faire tourner. Et à des vitesses de rotation faibles, l'attraction gravitationnelle produite de cette manière serait très faible, loin des 1 g dont nous avons besoin.

Il est donc possible de créer mécaniquement un champ gravitationnel artificiel, mais nous ne savons pas quel phénomène physique en est la cause. Puisque nous parlons du mouvement sur une orbite circulaire, les forces centrifuges et centripètes sont susceptibles de jouer un rôle. Par conséquent, avant d'aller plus loin, discutons de la nature de ces deux forces. Dans le cas de la force centrifuge, le système flotte autour de son propre axe. Il ne bouge donc pas. Seule la matière du système peut s'en échapper en raison de la force centripète. C'est ainsi que fonctionnent les centrifugeuses des machines à laver. À partir d'une certaine vitesse de rotation, la force d'inertie sur les gouttes d'eau est telle qu'elles s'envolent hors du système (la cuvette percée de la machine à laver). La force centripète entraîne la libération de l'ensemble du système. Il s'envole hors de l'orbite. Cela ne peut être empêché que par une force. Par exemple, vous attachez une corde à une boule de fer et commencez à la faire tourner au-dessus de votre tête. La force est alors fournie par la corde. C'est une force communément connue qui permet aux planètes de tourner autour du soleil. Dans ce cas, la force est fournie par l'attraction gravitationnelle du Soleil. Lorsque cette force et la force centripète sont en équilibre, les planètes sont en orbite, c'est-à-dire qu'elles ne tombent pas dans le Soleil, mais elles ne s'en échappent pas non plus.

Les physiiciens décrivent ce phénomène comme la force centripète dirigée vers le centre de l'orbite et la force centrifuge dirigée vers l'extérieur. Les forces centrifuges et centripètes sont donc essentiellement les mêmes. Lorsque nous sommes à l'intérieur du système, nous appelons ce type de force d'inertie dans une orbite circulaire une force centrifuge, tandis que lorsque nous sommes à l'extérieur, nous l'appelons une force centripète. Les deux forces sont souvent présentes simultanément, par exemple dans les planètes. Sur notre Terre, les forces centrifuges et centripètes sont également ressenties simultanément. La force centrifuge est causée par la rotation de notre planète autour de son axe. Cependant, en raison de la vitesse de rotation relativement faible, celle-ci est très faible. Par conséquent, la force centripète est également faible. C'est pourquoi nous ne nous envolons pas de la surface de la Terre lorsqu'elle tourne. Nous sommes donc déjà conscients des deux



forces, mais nous n'avons aucune idée de ce qui crée réellement les forces centrifuge et centripète. Les physiciens n'en parlent même pas. Probablement parce qu'ils n'en ont aucune idée. Même s'ils le faisaient, ils n'oseraient pas l'inventer, car ils nient l'existence de l'éther.<sup>26</sup> Les forces centrifuges et centripètes sont le résultat de l'inertie. La force d'inertie est un type particulier de force qui se produit dans une orbite circulaire. Et la force d'inertie est générée par l'éther. En se déplaçant sur une orbite circulaire, les particules d'éther entrent constamment en collision avec des particules de matière (noyaux, électro-noyaux). Cette collision produit une contre-force, qui repousse la matière, la forçant à se détacher du système en orbite.

Cette prise de conscience n'est qu'un petit pas en avant, car nous ne savons toujours pas comment la gravité se manifestera. Il est vrai que lorsqu'un grand corps circulaire (par exemple une base spatiale) est mis en rotation, une force gravitationnelle est générée, mais pourquoi? Est-ce aussi une conséquence de l'afflux de particules d'énergie éthérique? Nous savons déjà que la force antigravitationnelle est créée par l'afflux important de particules éthériques dans la matière, mais comment cela devient-il un rayonnement gravitationnel? Si nous parvenions à comprendre cela, il n'y aurait aucun obstacle à la création d'un générateur d'ondes gravitationnelles con-centrées, que nous pourrions placer sous le plancher de notre vaisseau spatial pour éliminer l'apesanteur. Mais la génération et la compression de la gravité sont encore loin. Il s'agit probablement d'un processus très simple, mais nous ne savons pas encore comment.

On suppose que le moteur anti-gravité émettra une su-gravité concentrée sur le côté opposé. Si c'est le cas, il n'y a rien à faire, car cette extrémité du moteur fait face à l'intérieur de l'espace-ha-jo, et la gravité artificielle s'exerce d'elle-même. On peut supposer que le même phénomène se produit dans le vaisseau spatial qui tourne à grande vitesse. L'ensemble du véhicule est alors transformé en un moteur anti-gravité. Il émet des ondes antigravitationnelles vers l'extérieur et des ondes gravitationnelles vers l'intérieur. Or ce n'est pas l'excitation magnétique dans le sens direct et inverse, ni l'excitation à la fréquence de résonance, qui crée cet effet, mais la force centrifuge. Le mouvement orbital fait que les particules éthériques entrent constamment en collision avec les particules atomiques. Les électrons libres sont alors retirés de leur enveloppe électronique externe. Ceux-ci déclenchent d'autres collisions avec les ions de l'éther. Les nombreuses collisions font également vibrer les atomes. Cela crée un chaos dans la matière qui empêche les ions d'éther de quitter la matière. En outre, les nombreuses collisions font que les ions d'éther se pressent les uns contre les autres et deviennent plus denses. L'espace vide qui en résulte est rempli par de nouvelles particules d'éther. Le résultat est un moteur anti-gravité.

Une question se pose: si le vaisseau spatial en rotation émet des ondes antigravitationnelles vers l'extérieur, pourquoi ne s'envole-t-il pas? Près de la Terre, les ondes gravitationnelles émanant de la Terre devraient pousser le véhicule dans l'espace, et dans le cosmos, les radiations antigravitationnelles frappant la paroi de l'éther devraient forcer le véhicule à se déplacer. Mais cela ne se produit pas. En effet, ce rayonnement est émis de tous les côtés du véhicule, il ne peut donc se déplacer nulle part. Il se décompose donc et reste en un seul endroit. Vers l'intérieur, cependant, il n'y a pas de force vers l'intérieur, le champ gravitationnel interne fusionne et crée la force gravitationnelle artificielle. Pour prouver cette hypothèse, il faudrait développer au moins une sorte de moteur anti-

<sup>26</sup> Nos scientifiques travaillent encore sur la doctrine einsteinienne. Einstein, en 1915, disait de ce phénomène: "La masse gravitationnelle déforme en quelque sorte l'hypothétique continuum espace-temps à quatre dimensions, et cette déformation fait que les planètes gravitent autour du Soleil. En d'autres termes, la gravité n'est pas une force qui se propage, mais est vraisemblablement le résultat de masses qui déforment le tissu de l'espace-temps autour d'elles d'une manière miraculeuse. Ainsi, au lieu d'être attirée par le Soleil, la Terre suit vraisemblablement l'orbite rectiligne la plus proche qui lui est offerte par la courbure de l'espace-temps autour du Soleil." On dit que si vous ne comprenez pas quelque chose, vous allez forcément vous tromper. Et les scientifiques d'aujourd'hui ont largement surpassé leurs maîtres en matière d'obscurcissement. "La théorie des cordes affirme que toutes les particules de matière et de force, et même l'espace et le temps, sont constituées de cordes unidimensionnelles et vibrantes, qui ont approximativement la même longueur. Elle affirme que de tout temps, même dans l'univers, il existe un Univers qui est généré par des particules d'environ un trillionième trillionième centimètre (10-33 cm) de long mais d'une épaisseur nulle, et qui résident dans un univ-er-zum à dix dimensions, dont les six autres dimensions spatiales sont tordues à une taille si petite qu'elles sont indétectables!" C'est ahurissant.

gravité permettant de contrôler la nature des ondes qui s'échappent de ses pôles. Le moteur anti-gravité crée également une boucle de plasma autour du vaisseau spatial, mais ce phénomène doit également être vérifié. Il existe donc de nombreuses incertitudes et questions à clarifier, qui ne peuvent être résolues ou résolues de manière théorique. La clarification nécessite une mise en œuvre pratique. Nous devrions commencer à emprunter cette voie, mais dans ce monde superficiel, personne ne la considère comme importante. Les gens sont distraits par toutes les bêtises des médias et l'idiotie des célébrités. Personne ne s'intéresse aux questions cruciales.

Budapest, 12.03.2019.



Les planches volantes vues dans les films de science-fiction ont captivé l'imagination de beaucoup. Selon des écrits anciens, la civilisation vénusienne qui nous a rendu visite il y a des milliers d'années utilisait également de telles planches volantes. Ces véhicules étaient équipés de moteurs anti-gravité. (La planche volante des Vénusiens était relativement grande. Trois ou quatre personnes pouvaient y tenir, et il y avait des rampes pour protéger les passagers contre les chutes). Le désir, le besoin, a créé ce type de véhicule dans notre civilisation, mais pas encore dans sa version la plus moderne.

En 2019, un défilé militaire spectaculaire a célébré le siège de la Bastille, le début de la Révolution française, à Paris. Différentes unités de l'armée défilent en musique le long des Champs-Élysées. Cette année, pour la première fois, le public a pu voir la toute nouvelle arme des forces spéciales françaises, le soldat volant. Des ingénieurs français ont mis au point un dispositif qui permet au soldat de voler à des vitesses allant jusqu'à 150 kilomètres par heure et à des altitudes allant jusqu'à 2 kilomètres.

L'équipe d'ingénieurs est dirigée par **Franky Zapata**, de France. Son invention, le **Flyboard Air**, est en développement continu. L'objectif suivant est de traverser la Manche en avion. Les quatre moteurs à turbine à gaz de 250 ch sont alimentés par un réservoir de kérosène monté sur le dos du pilote. Le moteur est composé de 4 tuyaux d'échappement télécommandés par radiofréquence. Le véhicule est dirigé par les gaz qui sortent des pots d'échappement et par la position du corps du pilote. (Le changement d'équilibre modifie également la direction de la planche volante). Il peut parcourir jusqu'à 2,5 kilomètres avec une seule charge. Un capteur d'équilibre intégré à la structure permet de s'assurer que le pilote ne tombe pas du véhicule. Si le pilote change la position de son corps, l'équilibre est corrigé en conséquence. Cela permet au pilote d'y danser en toute sécurité. Le système automatique assure l'équilibre dans toutes les positions du corps. Pour maîtriser cette compétence, il faut au moins 50 heures de pratique.



Vidéos: <https://www.youtube.com/watch?v=WQzLrvz4DKQ>  
[https://www.youtube.com/watch?v=\\_WNhW9LLmn0](https://www.youtube.com/watch?v=_WNhW9LLmn0)  
[https://indavideo.hu/video/A\\_legujabb\\_legdeszka\\_mukodese?utm\\_source=kilepes](https://indavideo.hu/video/A_legujabb_legdeszka_mukodese?utm_source=kilepes)  
<https://www.youtube.com/watch?v=i7xGBGdod0A>

Comme vous pouvez le voir dans les vidéos, la carrosserie est déjà en place et nous avons des pilotes qui savent comment la faire voler. Il ne nous reste plus qu'à remplacer le moteur à gaz par un moteur anti-gravité, et nous pourrions alors rester en l'air indéfiniment et parcourir des distances illimitées. Un autre grand avantage du moteur anti-gravité serait de créer une boucle de plasma entre le véhicule et le pilote, ce qui permettrait de se protéger des conditions météorologiques et, dans certains cas, d'être invisibles. (Voir annexe **V.S. Gebrennikov – Mon monde.**)

Entre-temps, la traversée de la Manche a eu lieu. Le 25 juillet, la première tentative s'est soldée par un ku-dark. À mi-chemin du ravitaillement, il était sur le point de débarquer à bord du navire qui l'attendait lorsqu'il est tombé dans la mer (le carburant de son sac à dos s'étant épuisé plus tôt que prévu, il n'a pas atteint le navire). Heureusement, il n'a pas été blessé et a été sauvé de l'eau. Mais le vol avait été soigneusement préparé. Le timing n'était pas une coïncidence. Le lancement a été programmé pour coïncider avec le 110e anniversaire du vol technique du pilote français Blériot. Le 4 août, la deuxième tentative est un succès. Il a parcouru les 36 kilomètres entre Calais et Douvres en 20 minutes. Cette fois, il n'y a eu aucun problème pour faire le plein à mi-chemin. Son hoverboard a atteint une altitude de 150 mètres et il se déplaçait à 160 kilomètres par heure. Le moteur à turbine à gaz du Flyboard Air amélioré a été porté à 1500 kW. Le vol a été filmé dans les vidéos ci-dessous:



<https://www.youtube.com/watch?v=lSh43enbLTk>  
<https://www.youtube.com/watch?v=XI-DL3hJFZE>  
<https://www.youtube.com/watch?v=lwbsrUuz2cQ>  
<https://www.youtube.com/watch?v=nyCsDE8TfLg>

L'avion de Blériot, fait de bois et de toile, ne se déplaçait encore qu'à 100 kilomètres par heure, et il lui a fallu une demi-heure pour voler. Depuis lors, ce jour est considéré comme le début du transport aérien. C'est le début du développement des avions, qui s'est poursuivi jusqu'à aujourd'hui, et qui a conduit au développement des fusées spatiales. Il est à espérer que le vol réussi de Franky Zapata ouvrira un nouveau chapitre dans l'histoire de l'aviation. L'"homme volant", qui a attiré l'attention du monde entier, est susceptible d'attirer l'attention sur le besoin de moteurs anti-gravité. Ils n'auront plus besoin de carburant et ouvriront la porte au monde infini du cosmos.

Budapest, 04.08.2019.



## D É C L A R A T I O N

Toute personne est libre d'utiliser les informations fournies ici. Vous n'avez pas besoin de demander la permission ou de payer pour cela. Cependant, vous rejoignez une communauté de développeurs, ce qui implique des obligations. Cette obligation consiste à partager l'information. Il est désormais bien connu que le réchauffement de la planète menace l'effondrement du climat, entraînant la destruction de la nature. L'éradication de la pauvreté et des maladies ne peut plus être reportée. Les messages de l'au-delà sont que la connaissance est la clé de notre salut. La science officielle ne pouvant résoudre ces problèmes, un changement de paradigme est nécessaire. Mais cette tâche immense ne peut être accomplie que par la coopération internationale et l'action collective.

Ceux qui participent à ce processus ne peuvent exclure quiconque de l'utilisation des résultats qu'ils ont obtenus. Les informations supplémentaires qu'ils ajoutent ne peuvent pas être cryptées ou brevetées. Ainsi, dans ce domaine qui n'est pas encore reconnu et même maudit par les scientifiques, tout résultat devient un bien public. Nous devrions être compensés pour la perte matérielle en sachant qu'un changement de paradigme ne se produit qu'une fois dans l'histoire de chaque civilisation. Si nous y participons, nous vivrons une grande aventure, et plus



tard nous serons fiers d'avoir pris part à la lutte la plus passionnante de notre civilisation. Ceux qui obtiendront des résultats exceptionnels au cours des prochaines décennies inscriront à jamais leur nom dans l'histoire de notre civilisation. Le temps est essentiel pour nous, alors ne gaspillons pas notre énergie à faire des profits. Nos vies sont plus importantes que notre argent. Ne laissons donc pas nos instincts terrestres nous dominer. Travaillons avec tous ceux qui peuvent faire la différence dans ce domaine, pour le plus grand bien de tous. Travailler ensemble, c'est plus que de simples développements isolés. Pour notre survie, nous ne devons pas bloquer la libre circulation de l'information.

Budapest, 21 janvier 2022.



KUN Ákos

© Kun Ákos  
Budapest, 2023.  
E-mail: [info@kunlibrary.net](mailto:info@kunlibrary.net)  
[kel@kunlibrary.net](mailto:kel@kunlibrary.net)  
[kunlibrary@gmail.com](mailto:kunlibrary@gmail.com)