

# Antigravitationsmotoren

## (Funktionsbeschreibung)

**Aktualisiert: 21. Juni 2023.**

*Dies ist eine maschinelle Übersetzung, die mit DeepL Translator erstellt wurde.*

*Um den Text zu korrigieren, verwenden Sie Microsoft Translator:*

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

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

Das spannendste Feld der Esoterik ist die Ufologie. Es sind so viele Menschen damit beschäftigt, dass es zu einer eigenen Disziplin geworden ist. Der Name kommt von dem Akronym Unidentified Flying Object. UFOs sind die offizielle Bezeichnung für außerirdische Raumfahrzeuge, aber umgangssprachlich werden sie einfach fliegende Untertassen genannt. Bisher wissen wir über diese Raumfahrzeuge nur, dass sie einen Anti-Schwerkraft-Antrieb haben. Aber wir könnten mehr wissen. Außerirdische Zivilisationen haben uns die Ideen und sogar die Baupläne für fast ein halbes Dutzend Antischwerkraftmaschinen geliefert, aber niemand will sie haben. Doch diese Ideen könnten schon für ein paar tausend Dollar umgesetzt werden. Aber wir wollen sie nicht. Wir bauen lieber weiter unsere Einweg-Raketen, die Hunderte von Millionen Dollar kosten. Wir glauben nicht, dass der Weg ins All einfach und billig zu bewerkstelligen ist. Unsere Wissenschaftler sind nicht einmal bereit, diese Ideen zu testen. Sie sind nicht daran interessiert, die Schwerkraft zu neutralisieren und mit beliebiger Geschwindigkeit zu schweben. Auch wenn die Energie kostenlos ist und im Gegensatz zum chemischen Antrieb die Luft nicht im Geringsten verschmutzt.

Seit mehr als hundert Jahren werden sowohl unsere Flugzeuge als auch unsere Hubschrauber durch die Bernoulli'sche Auftriebskraft angetrieben. Das bedeutet, dass sie ohne Luft nicht fliegen können und als Raumfahrzeuge unbrauchbar sind. Wir benutzen immer noch Rauchraketen für kosmische Reisen. Obwohl man seit Jahrzehnten vermutet, dass es eine modernere Art des Fliegens im Weltraum gibt, indem man der Schwerkraft trotzt, ist niemand bereit, einen Anti-Schwerkraft-Antrieb zu entwickeln. Und doch kennen wir bereits einige Typen, die von Außerirdischen inspiriert sind. Die Komplexität dieser Triebwerke ist nicht annähernd so hoch wie die von Propeller- und Düsenflugzeugen.<sup>1</sup> Sie wären viel einfacher und viel billiger in der Herstellung, und sie würden auch keinen Treibstoff verbrauchen. Trotzdem wird sie nicht berücksichtigt, weil alle Behauptungen der Esoteriker "Quacksalberei und Betrug" sind.

Die Tragödie der Raumfähre Columbia ist auch auf die engstirnige, arrogante Haltung unserer Wissenschaftler zurückzuführen, die keine Rücksicht auf die Ergebnisse der Pionierwissenschaft nehmen. Sieben hochqualifizierte, angesehene Wissenschaftler starben, weil die Leiter der Aerodynamikforschung sich weigerten, sich mit Antigravitationsmotoren zu beschäftigen. Sechs Jahrzehnte nach dem Start der Weltraumforschung schießen wir unsere Astronauten immer noch wie Kanonenkugeln ins All, und sie kehren als im freien Fall gefangene Sternschnuppen zurück. Die abgefeuerte Rakete erreicht dann entweder die Fluchtgeschwindigkeit oder sie erreicht sie nicht. Tut er das nicht, prallt er zur Erde zurück oder verglüht in der Atmosphäre. Kein Wunder, dass sie durch die brennbare Ladung, mit der sie gestartet wurden, explodieren, wie damals das Raumschiff Challenger mit seiner siebenköpfigen Besatzung. Oder sie verglühen im Weltraum durch die unbändige Geschwindigkeit der Schwerkraft, wie kürzlich die Crew des Space Shuttle Columbia. Antigravitationstriebwerke könnten unser Schiff mit beliebiger Geschwindigkeit in den Weltraum treiben, und wir könnten mit beliebiger Geschwindigkeit zurückkehren. Wir wären nicht mehr der Gefahr von

<sup>1</sup> Der Unterschied zwischen ihnen ist mindestens so groß wie zwischen einem Elektroauto und einem Auto mit Benzinmotor. Ein reines Elektroauto hat viel weniger Teile und kann viel schneller und billiger gemacht werden als ein explosiver Motor. Im Moment kostet es so viel, weil die Zwangsbatterie ihren Preis verdoppelt. Seine große Reichweite wird auch durch die kurze Reichweite der Batterie behindert.

chemischen Motorexlosionen oder Reibungshitzeverbrennungen ausgesetzt.

Ganz zu schweigen davon, dass diese Antriebsart die Raumfahrt um Größenordnungen billiger machen würde. Bei unseren alten Raketen braucht man 5180 kg Treibstoff, um jedes Kilogramm Nutzlast ins All zu bringen. Das liegt vor allem an der schlechten Effizienz des chemischen Antriebs. Der Brennstoff ist nicht nur teuer, sondern die Effizienz der Umwandlung in Energie ist extrem schlecht. Unter diesen Umständen kostet es 250 Millionen Dollar, einen Satelliten in die Umlaufbahn zu bringen. Und wir starten sie nur in 100 km Höhe. Die Raumfahrt ist um eine Größenordnung teurer. 1 Kilogramm Nutzlast mit dieser Technologie auf den Mars zu bringen, kostet 100.000 Dollar. Und zu unserem planetarischen Nachbarn werden wir unter den derzeitigen Bedingungen nie kommen, denn eine bemannte Raumfahrt zum Mars würde 100 Milliarden Dollar kosten. Selbst die Vereinigten Staaten können nicht so viel Geld für eine einzige Reise ausgeben.

Es trägt nicht unerheblich zu den Kosten der Raumfahrt bei, wenn wir unsere Raketen nach Gebrauch wegwerfen. Unsere Raumfahrzeuge sind wie Patronen. Wenn sie aufgebraucht sind, müssen Sie sie wegwerfen. Nicht nur der Panzer, die Karosserie, wird zerstört, sondern auch das komplexe und teure Leitsystem. Das Space Shuttle der Amerikaner ist da keine Ausnahme, denn auch es wird per Rakete ins All geschickt. Bislang wurden mehr als 4.000 Raumfahrzeuge mit dieser veralteten Methode in den Kosmos geschossen. Aber sie sind nie weiter als bis zum Sonnensystem gekommen. Mit unseren heutigen Raumfahrzeugen bräuchte man das Doppelte der gesamten Energieproduktion der Erde, um den nächsten Stern zu erreichen.

Unsere Raketenkonstrukteure sind sich dieser Situation bewusst, dennoch sind sie nicht bereit, den neuen Weg zu gehen. Ihre Anhänglichkeit an steinzeitliche Technik hat dazu geführt, dass im Internet Spottgedichte über die US-Raumfahrtbehörde entstanden sind. Eine davon lautet: "Wofür ist NASA die Abkürzung? Need Another Seven Astronauts!"<sup>2</sup> Es wäre schön, wenn sich die Raumfahrtmanager endlich entscheiden könnten, was das Ziel ist. Wollen sie in den Kosmos hinaus, oder wollen sie ganz entsorgt werden? Den ersten Weg haben sie noch nicht einmal begonnen, aber auf dem zweiten bewegen sie sich im Sieben-Meilen-Tempo vorwärts. Inzwischen säumen Grabsteine ihren Weg. Nicht von den unvermeidlichen Opfern, sondern von denen, die durch Dummheit und Engstirnigkeit zerstört wurden. Wir weigern uns zu glauben, dass das Universum voll von Energie ist. Wir denken immer noch in Begriffen von fossiler und kohlenwasserstoffhaltiger Energie und berechnen, wie viel davon wir auf eine lange Reise mitnehmen müssen. Wir sind nicht in der Lage, jahrhundertealte Gewohnheiten loszuwerden.

Nur außerirdische Zivilisationen können uns aus dieser Grube herausziehen. Aber keine intelligente Zivilisation will uns bei unseren lächerlichen Spielen mit unseren rauchenden Raketen unterstützen. Nach den Informationen der dritten Art von Begegnungen schauen sie oft auf unsere Raumstationen herab und lächeln über unsere kleinen Spiele, unser Getue um unsere lächerlichen Raketen.

Nur wenige Menschen wissen, dass Tesla für die Erfindung des Anti-Schwerkraft-Motors verantwortlich gemacht wird. Er war der erste, der es produziert hat, unwissentlich. 1890 schaltete er in seinem Labor in New York seinen mechanischen Oszillator ein und versuchte, die Frequenz zu erhöhen, um die Resonanzfrequenz des Gebäudes zu erreichen. Zum Glück ist er gescheitert, sonst wäre das ganze Gebäude über ihm zusammengestürzt. Das knisternde Geräusch des Gebäudes hielt ihn nicht davon ab, das Experiment fortzusetzen, aber die große Menge an Yang-Energie, die der mechanische Oszillator abgab, sickerte in die Laborgeräte und bewirkte, dass sich die schweren Maschinen hoben. Dies erschreckte Tesla so sehr, dass er das Gerät mit einem Hammer zerschlug. Das Experiment sorgte auch außerhalb des Gebäudes für Chaos. Es gab so viel Aufruhr auf der Straße, dass die Polizei und der Krankenwagen gerufen wurden. Tesla und seine Kollegen konnten sich das seltsame Phänomen nicht erklären, weil sie selbst nicht wussten, was vor sich ging, also sagten sie der Polizei, dass es ein Erdbeben gewesen sein muss.

Der Antigravitationsgenerator, den Tesla unwissentlich erfunden hatte, war auf den Soliton-Effekt zurückzuführen. Wie wir wissen, akkumuliert sich bei einer Soliton-Anregung die Energie. Ab einem bestimmten Wert wird sie so stark, dass sie aus dem Generator herausstrahlt. Nachdem die

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

konzentrierte ätherische Strahlung einen antigravitativen Effekt erzeugt hatte, hoben sich der Generator und die Laborausrüstung und begannen zu schweben. Da diese Objekte nicht im Gleichgewicht waren, war ihr Anheben von einem Kippen begleitet. Dies verursachte erhebliche Schäden in ihrer Umgebung. Kein Wunder, dass Tesla von diesem ungewöhnlichen Chaos erschreckt wurde und, anstatt seinen Generator abzuschalten, diesen mit einem Hammer zerschlug. Der Soliton-Effekt ist daher sehr nützlich, um den Antigravitationseffekt zu erzeugen, aber er kann allein nicht die Kraft erzeugen, die benötigt wird, um ein mehrere Tonnen schweres Fahrzeug anzuheben. Es werden effizientere Motoren benötigt. Sie können bereits mit Solitonwellen angeregt werden, da dies ihre Effizienz erhöht.



Die konzentrierte aetherische Strahlung, die Antigravitation erzeugt, kann auf mehrere Arten erzeugt werden. Wir beginnen mit dem am häufigsten verwendeten Mechanismus, der auf dem Prinzip der gegenläufigen magnetischen Erregung beruht.<sup>3</sup> Dieser Vorgang, der unseren Physikern noch unbekannt ist, lässt sich sehr leicht herbeiführen. Das Prinzip des Synchrongenerators kennt jeder aus dem Schulunterricht. Wenn ein Gleichstrom durch die Spulen eines Rotors geleitet wird, erzeugen die angeregten freien Elektronen elektromagnetische Kraftlinien senkrecht zu ihrer Bewegungsrichtung. Diese Kraftlinien werden in die Statorspulen induziert. Dadurch fließen die Elektronen in die Spulen und der Generator erzeugt Strom. Dazu muss natürlich der Rotor gedreht werden, was in einem Wasser- oder Kernkraftwerk durch eine Turbine geschieht. (Da es hier nicht um die Erzeugung von Strom geht, ist ein Asynchronmotor besser geeignet. Da ein kurzgeschlossener Kurzschlussläufer-Asynchronmotor keinen Schleifring hat, ist er völlig wartungsfrei). Der Vorteil eines Generators gegenüber einer Lichtmaschine besteht darin, dass der induzierte Strom ohne Kommutator direkt zum Stator geleitet werden kann. Dadurch entfällt die Wartung der beweglichen und reibenden Teile (Reinigung der Kommutatorplatten, Austausch der abgenutzten Kohlebürsten).

Beaufschlagen Sie nun den Stator des Generators mit Drehstrom und nehmen Sie den Asynchronmotor von seiner Welle ab. Der Generator wird dann in einen Synchronmotor umgewandelt. Wir brauchen jedoch weder einen Generator noch einen Elektromotor, um Strom zu erzeugen. Also experimentieren wir weiter. Kehren Sie den Erregerstrom des Rotors um und erregen Sie weiterhin die Statorwicklungen. Der Rotor ist dann lahmgelegt. Nun können die Pole des Stators, die periodisch magnetisiert sind, die Pole des Rotors nicht wegschieben, weil sie gegenläufig magnetisiert sind. Der Nordpol trifft auf den Südpol und der Südpol auf den Nordpol. Da sie sich gegenseitig anziehen, bleibt der Motor stehen. Die Erregung des Stators und des Rotors ist noch vorhanden, die elektromagnetischen Kraftlinien sind nicht verschwunden, nur der Motor ist gelähmt und kann sich nicht bewegen. (Es ist nicht auszuschließen, dass dieses Phänomen bei einem Drehstrommotor nur dann auftritt, wenn auch der Rotor eine Drehstromwicklung enthält. In diesem Fall muss der Rotor mit einer phasenversetzten Sinuswelle gespeist werden. Der Betrag des Versatzes ist so einzustellen, dass das Maximum der um 120° gegeneinander versetzten Stator-Sinuswellen auf das Minimum der Rotor-Sinuswellen trifft).

Montieren Sie nun den Asynchronmotor wieder auf die Generatorwelle und starten Sie ihn in umgekehrter Richtung mit umgekehrter Polarität. Bei dieser Anordnung werden die gegensätzlich magnetisierten Pole ineinander induziert. Dies würde dazu führen, dass noch mehr Elektronen aus den Kupferatomen der Spulen gestreift werden, was den Rotor weiter lähmen würde. Das passiert jetzt aber nicht, weil der Asynchronmotor ihn dreht. Stattdessen tritt ein seltsames Phänomen auf. Mit zunehmender Anzahl der von den Atomen abgelösten Elektronen wird die Lücke im Kupferleiter größer. Da das Universum den Raum nicht verträgt, versucht es, ihn mit Äther zu füllen. Daher fließen sehr große Mengen an Etherpartikeln in die Kupferspule. Es gelangt so viel davon hinein, dass es nach außen strahlt. Die konzentriert abgestrahlten Ätherionen interagieren mit Gravitonen, um einen Antigravitationseffekt zu erzeugen.

<sup>3</sup> Eine ausführliche Beschreibung finden Sie in Band II meines Buches The Ezoteric Panorama. (Kapitel VII, Technische Grundlagen der Esoterik.)

Diese abstoßende Kraft tritt auch im Raum auf, aber auf eine andere Art und Weise. Hier gilt der Newton'sche Impulserhaltungssatz, der sich am spektakulärsten in Düsenflugzeugen und Raketen manifestiert. Das Vorankommen dieser Fahrzeuge wird dadurch ermöglicht, dass das Gas oder die heiße Luft, die mit hoher Geschwindigkeit aus dem Motor entweicht, mit subatomaren Energieteilchen des Äthers kollidiert, und dieses dichte Medium wirkt wie eine Feder, um das Objekt von sich wegzuschieben, das von Gasmolekülen angetrieben wird. Der auf diese Weise gewonnene Impuls ist umso größer, je größer die Dichte der gegen die Äther-Energiewand drängenden Materie ist. Nahezu grenzenloses Momentum kann erreicht werden, wenn nicht Materie, sondern subatomare Energieteilchen mit dieser allgegenwärtigen Energiewand kollidieren. Da die Dichte der konzentrierten ätherischen Strahlung um Größenordnungen größer ist als die von Gasen, gibt die Kollision auf diese Weise dem Fahrzeug unvergleichlich mehr Schwung als die von uns verwendeten chemischen Antriebe. Deshalb können UFOs mit Anti-Schwerkraft-Antrieb im Weltraum Geschwindigkeiten von bis zu 72 000 km/h erreichen.

Der Hauptantrieb im Kosmos würde also durch das Antigravitations-Triebwerk erfolgen, und die Manövrierfähigkeit würde durch seitlich oder oben angebrachte Strahlkanonen mit geringer Leistung unter Ausnutzung des Impulserhaltungssatzes gewährleistet. (Außerirdische verwenden eine einfachere Lösung. Entweder wird der Hauptmotor gekippt, was das Fahrzeug zu einer Richtungsänderung zwingt, oder die der Straße gegenüberliegende Seite des Fahrzeugs wird stärker erregt. Der Nachteil dieses einfachen Manövers ist, dass sich das Raumschiff nur seitlich im rechten Winkel bewegen kann, und draußen im Weltraum kann es nicht absteigen oder rückwärts springen, was in einem Weltraumkrieg nicht gerade von Vorteil ist. (Die einzige Möglichkeit, rückwärts zu fliegen, besteht darin, sich umzudrehen.) Dieser Nachteil entfällt jedoch in Bodennähe, da Sie bei der Abwärtsbewegung nur den Motor abstellen müssen. Die Schwerkraft zieht das Fahrzeug dann nach unten.

Die Gegenläufigkeit des Rotors erfordert vermutlich einen leistungsstarken Asynchronmotor, dessen Stromverbrauch aber für lange Reisen im Kosmos kein Problem darstellt. Eine große Batterie ist nicht erforderlich, da ein Tesla-Umrichter genügend Strom für eine unbegrenzte Zeit liefern kann. Vergessen Sie am Ende des Experiments nicht die Soliton-Anregung. Der Stator soll mit einer bidirektionalen Solitonwelle (positive und negative Halbperiode) angeregt werden. Dadurch wird die Effizienz des Antigravitationsantriebs weiter erhöht. Es sollte auch untersucht werden, ob der Rotor mit der gleichen Solitonwelle gespeist werden kann. Wenn ja, sollte es auch auf diese Weise angeregt werden. In diesem Fall wird eine weitere Effizienzsteigerung erreicht, da die Ätherteilchen im Rotor auch zur Abscheidung freier Elektronen beitragen, was die Antigravitations-emission des Motors verstärkt. Für eine maximale Effizienz der Solitonwelle muss ihre Frequenz auf die Resonanzfrequenz der angeregten Spulen abgestimmt werden. Neben der Polarität des Statorstroms und des Erregerstroms muss die Drehrichtung des Antigravitationsantriebs berücksichtigt werden. Wenn der Rotor in die entgegengesetzte Richtung angetrieben wird, verstärken sich die beiden Magnetfelder nicht, sondern regen sich gegenseitig an. Der Rotor muss also in eine Richtung bewegt werden, in der sich die beiden Magnetfelder gegenseitig verstärken.

Die gegenseitige abstoßende Wirkung der Gravitationswellen und des Vrils<sup>4</sup> erzeugt Antigravitation. Die Kombination aus der Resonanzfrequenz und der durch die Solitonwellen erzeugten Ladungsakkumulation bewirkt, dass das Vril so stark wird, dass es die Luftmoleküle ionisiert und eine Plasmaschleife um den Motor herum entsteht. Seine Farbe folgt den Farben des Regenbogens, d.h. zunächst rot, dann orange, gelb, grün, blau und schließlich violett bei der intensivsten Energieabgabe. Die Plasmahülle um das Raumschiff bleibt draußen im Weltraum, aber dort ist sie blendend weiß. Man kann ihn nur von einem Stern unterscheiden, wenn er sich bewegt).

Das Kraftfeld, bzw. die Hubkapazität, wird am effektivsten durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit erhöht. Dies erfordert jedoch einen Drehstrom-Asynchronmotor, da die Drehzahl eines Einphasen-Asynchronmotors nur schwer in engen Grenzen variiert werden kann. Während die Drehzahl von DC-Motoren einfach durch Herabsetzen der Versorgungsspannung reduziert werden kann, ist dies bei AC-Motoren nicht möglich. Wenn die Versorgungsspannung reduziert wird, fallen sie

<sup>4</sup> Außerirdische Zivilisationen nennen den Strahl, der durch konzentrierte Ätherionen gebildet wird, "vril".



leicht aus der Synchronisation und bleiben stehen. Sie überhitzen dann und brennen aus. Durch Variation der Erregerfrequenz kann ihre Geschwindigkeit jedoch in einem weiten Bereich variiert werden. Der Frequenzumrichter ist eine elektronische Schaltung mit einem Triac zur Frequenzregelung. Die dreiphasige Einspeisung macht auch den Einsatz eines Anlaufkondensators überflüssig. (Einphasige Asynchronmotoren starten nicht von selbst. Sie benötigen eine Hilfsphase, die ein paar Sekunden dauert. Dieser wird durch den hochkapazitiven Anlaufkondensator erzeugt).



Der nächste vielversprechende Antigravitationsantrieb ist der Quecksilberumlaufmotor. In den alten indischen Epen gibt es auch Hinweise darauf, dass eines der Fahrzeuge der Götter, die sie besuchten, das "Vimana", ebenfalls von Quecksilber angetrieben wurde. Um aus dem Mahabharata zu zitieren: "Durch die Kraft im Quecksilber, die den treibenden Wirbelwind in Bewegung setzte, konnte der Vimana weite Strecken am Himmel zurücklegen." In die Sprache der Physik übersetzt, kann die "Kraft im Quecksilber" nichts anderes sein als die Summe der magnetischen Kraftlinien im Antriebssystem, vermittelt durch das Quecksilber als Flüssigkeitsrotor. Diese Art von Elektromotor diente jedoch nicht dem mechanischen Antrieb, sondern der subatomaren Energieerzeugung. Daher bezieht sich der von ihm ausgehende "treibende Wirbelwind" wahrscheinlich auf die von ihm erzeugte positive magnetische Strahlung, die das Fahrzeug nach oben hob und die Schwerkraft aufhob. Diese Annahme wird durch die Aussage gestützt, dass "die Kraft im Quecksilber den Trägerstrahl auslöst und der Wagen plötzlich zu einem Juwel am Himmel wird."

Diese Art des Antriebes muss sehr effizient gewesen sein. Laut dem Buch der Veden gab es unter den 113 verschiedenen Arten von Vimana eine, die "mit der Geschwindigkeit der Gedanken flog" (diese Bemerkung deutet darauf hin, dass das Reisen durch den Ätherkörper mit Hyperraum-Geschwindigkeiten zu dieser Zeit bereits bekannt war). Die Vimana konnte nicht nur in der Luft, sondern auch im Meer reisen; und sie wurde oft in den Weltraum hinausgeflogen, um eine der Raumstädte zu besuchen, die die Erde umkreisen. Die Glaubwürdigkeit dieser antiken technischen Beschreibung wird durch die präzise Aufzeichnung kleinster Details stark erhöht. Eine davon ist, dass, als sich das Vimana "in die Luft erhob, ein himmlischer Klang zu hören war". In der heutigen Zeit ist klar, dass dieser mysteriöse Himmelsknall nichts anderes war als die Explosion, die entsteht, wenn die Schallgeschwindigkeit überschritten wird. Dieses Phänomen wird auch durch die präzise aufgezeichneten Daten bestätigt, die zeigen, dass die Geschwindigkeit des Vimana nach heutigen Maßstäben 5760 km/h betrug und damit weit über der Schallgeschwindigkeit lag.

Leider wurden diese Fahrzeuge von inzwischen verstorbenen Außerirdischen mitgenommen, aber die Indianer haben eine exakte Nachbildung davon in Stein geschaffen. Die Stupas in buddhistischen Tempeln in Indien symbolisieren die Fahrzeuge, mit denen ihre "Götter" sie besuchen. Aus diesem Grund hat Indien kein Problem damit, an die Existenz außerirdischer Zivilisationen zu glauben. Den Beweis dafür sehen Sie überall. Die Aufzeichnungen und Legenden von Generationen vor Tausenden von Jahren handeln fast ausschließlich davon, etwas, das sie von Kindheit an aufgesogen haben. In Indien hält es jeder für selbstverständlich, dass es Millionen von bewohnten Welten im Universum außerhalb unserer eigenen gibt.

In einem anderen Band des Buches der Veden, Samarangana Sutradhara, lesen wir auf 230 Seiten ausführlich über die Konstruktion moderner Flugzeuge, deren Bau, Betrieb und Wartung. Auch die Zusammensetzung der verschiedenen Brennstoffe ist angegeben. Das Problem ist, dass die Bedeutung dieser Worte über die Jahrtausende hinweg verloren gegangen ist. Nur den Namen einer Substanz, Quecksilber, konnten die Experten eindeutig übersetzen. Was zur Glaubwürdigkeit dieser Aufzeichnungen beiträgt, ist die Tatsache, dass es sich nicht einmal um Übersetzungen von Übersetzern handelt, da die erste englische Übersetzung dieser Beschreibungen im Jahr 1875 angefertigt wurde, als unsere Welt weder Raumschiffe noch Flugzeuge besaß. Die Sprachwissenschaftler konnten sich also nur auf das verlassen, was im Text stand. Die Anwendbarkeit von Quecksilber in diesem Zusammenhang wird durch die jüngste Nachricht unterstützt, dass im Jahr 1979 einige seltsam gekleidete Außerirdische einem Elektriker namens Berezin Informationen über einen Quecksilberkreislaufmotor gaben. Diese Skizzen wurden in vielen Forschungsinstituten in der ehemaligen

Sowjetunion sorgfältig untersucht, und die Möglichkeit dieses unbekannten Motors wurde nicht ausgeschlossen.

Durch die Aussage des amerikanischen Raketenwissenschaftlers und Ingenieurs Dan Fry sind wir dem Verständnis der Funktionsweise des Quecksilberumlaufmotors einen Schritt näher gekommen. Bei seinem Verhör erfährt er auch von den Aliens, die eine Bruchlandung der Rakete gemacht haben, dass das Quecksilber nicht elektrisch erregt wird. "Quecksilber, das in Röhren fließt, wird auf eine Weise magnetisch, die es so schnell wie Licht oder so schnell wie Elektronen fließen lässt." Als der Ingenieur seinen Unglauben darüber äußerte, dass dies in einer Röhre unmöglich sei, wurde ihm gesagt: "Ist es nicht. Sobald die Flüssigkeit das Rohr verlässt, tritt sie am anderen Ende wieder ein. Damit ist die erreichbare Relativgeschwindigkeit unendlich groß."

Wenn dies wahr ist, dann ist die Anregung, die freie Elektronen Generation, aller Wahrscheinlichkeit nach durch den Äther getan. Die in einer gebundenen Gitterstruktur gepackten Quecksilberatome stoßen mit den Ätherteilchen zusammen, die freie Elektronen aus ihren äußersten Elektronenschalen abtrennen. Da Quecksilber ein sehr hohes spezifisches Gewicht hat, d.h. viele Atome pro Volumeneinheit, ist auch die Emission freier Elektronen recht intensiv. Dementsprechend stark wird der Zustrom von Äther am anderen Pol des Magneten sein. Wenn diese positiven subatomaren Energieteilchen im Reaktor in der Mitte des UFOs konzentriert sind, gibt es kein Hindernis für die Neutralisierung (Nullstellung) der Schwerkraft und Heben des Handwerks. Jetzt müssen wir nur noch herausfinden, wie und mit welchen Mitteln das Quecksilber bewegt werden kann, um diese relativ hohe Geschwindigkeit zu erreichen.

Die einzige technisch machbare Lösung ist der Tunneleffekt. Wenn das Quecksilber am Ende der Röhre in den Reaktor eintritt, wird es durch die konzentrierten subatomaren Energieteilchen dematerialisiert. Das verbleibende Äthergas bewegt sich dann mit einer Geschwindigkeit von 12 Größenordnungen schneller als die Lichtgeschwindigkeit. Am Anfang der Röhre rematerialisiert es beim Austritt aus der Reaktorkammer und prallt aufgrund des enormen Geschwindigkeitsunterschieds mit enormer Wucht auf die in der Röhre fließende Quecksilberschlange. Die fast unendliche Geschwindigkeit, gefolgt von der plötzlichen Abbremsung, verursacht einen solchen Widerstand im Äther, dass es so ist, als ob ein Teil der zirkulierenden Flüssigkeit gegen eine Betonwand gestoßen wäre, wodurch eine riesige Menge an Elektronen aus den Atomen herausgerissen wird. Diese werden vom gegenüberliegenden Yin-Pol weggesaugt, und an ihrer Stelle strömt eine große Anzahl von Ätherteilchen ein. So funktioniert wahrscheinlich der an Berezin weitergegebene Quecksilberumlaufmotor.

Um dies festzustellen, müsste der Quecksilberumlaufmotor gemäß der Dokumentation hergestellt werden. Das ist jedoch nicht einfach, denn die Entwicklung dieses Motors liegt Tausende von Jahren über unserem technologischen Stand. Die Forscher, die das Dokument studieren, haben keine Ahnung, wie man ein solches Gerät baut. Glücklicherweise ist der Quecksilberumlaufmotor im Universum so weit verbreitet, dass einfachere Versionen gefunden werden können. Auch die Natur hat eine solche Version hervorgebracht. Es ist nichts anderes als eine Schlange, die in der Antike zum Fliegen verwendet wurde. Die Schlange enthielt natürlich kein Quecksilber, sondern eine Art magnetisierbare Körperflüssigkeit. Die Flüssigkeit in der gewundenen Schlange wurde durch den Äther angeregt. Es gab auch eine kleine Spule im Kopf der Schlange, die in engem Kontakt mit der großen Spule, dem Körper der Schlange, stand. Leider wissen wir nicht, wie diese kleine Spule mit der großen Spule verbunden war und welchen Einfluss sie auf diese hatte. Wenn die kleine Spule im Kopf der Schlange durch ein Stück Eisen abgeschirmt würde, so die Legende, würde sie unwirksam werden und die konzentrierte ätherische Strahlung von der großen Spule, dem Körper der Schlange, aufhalten. Dies legt nahe, dass es sich bei dieser kleinen, spulenartigen Formation um eine Art Antenne gehandelt haben muss.

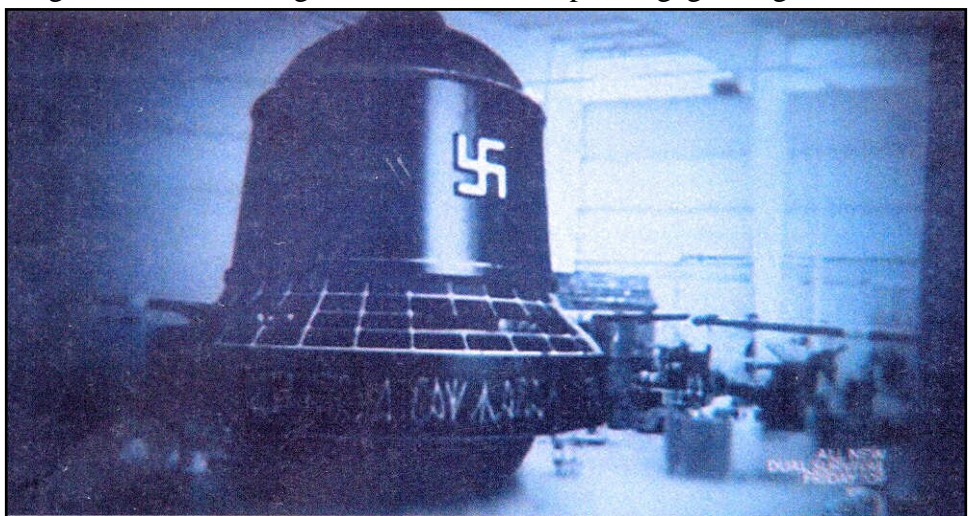
Leider sind Drachen, fliegende Schlangen, Zentauren und andere hybride Kreaturen heute ausgestorben, so dass wir sie nicht studieren können. Zum Beispiel würde uns das Studium des "Dracheneuers", das aus den Mündern der Drachen der Legende kommt, überraschen. Es würde sich bald herausstellen, dass es nichts mit gewöhnlichem Feuer zu tun hat.) Dennoch ist die Erstellung eines

Schlangenmotors keine unmögliche Aufgabe. Um ihn in die Lage zu versetzen, mehrere Tonnen Gewicht zu heben, greifen wir wiederum auf das Prinzip der gegenmagnetischen Erregung zurück. Hier fließt kein Strom im Quecksilber. Die Gegenerrregung ist elektromagnetisch.

Zuerst wickeln Sie ein langes Plastikrohr in eine Schlangenform, indem Sie es in zwei Teile falten und die Wicklung in der Mitte beginnen. (Brechen Sie es nicht, weil das Quecksilber dann nicht frei fließen kann, sondern bilden Sie eine kleine Schlaufe in der Mitte.) Wickeln Sie die beiden Schläuche parallel zueinander und eng aneinander, bis Sie das Ende erreichen. Setzen Sie die Umwälzpumpe zwischen die beiden Enden ein und füllen Sie das System mit Quecksilber. Ziehen Sie vorher einen Ringspulelektromagneten über das Rohr. Bei dieser Anordnung ist die Flussrichtung des Quecksilbers in der Schleife in der Mitte der Spiralleitung umgekehrt, was eine gegenläufige magnetische Erregung ermöglicht. Dies erfordert jedoch eine Anregung des metallischen Leiters, derzeit des Quecksilbers. Da Quecksilber ein guter Stromleiter ist, können viele freie Elektronen aus seinen Atomen abgeschieden werden. Die notwendigen elektromagnetischen Kraftlinien werden von der Ringkernspule bereitgestellt. Um den Wirkungsgrad zu maximieren, wird er von einer Soliton-Welle gespeist. (Dazu wird der für den Tesla-Konverter empfohlene Signalgenerator verwendet.) Um den Wirkungsgrad der Solitonwelle zu maximieren, muss ihre Frequenz auf die Resonanzfrequenz der angeregten Spulen abgestimmt werden. In diesem Fall wird jedoch nur ein kleiner Teil der Quecksilberspule magnetisiert. Um die gesamte Länge des Quecksilbers zu magnetisieren, muss die Umwälzpumpe gestartet werden.

Nun befinden sich in der ganzen Röhre viele freie Elektronen, so dass eine große Anzahl von Ätherionen einfließt. Das reicht aber immer noch nicht aus, um die Last zu heben. Sie müssen um Größenordnungen mehr Platz für den Äther schaffen. Diese Wandaufgabe wird nun auch durch gegenmagnetische Anregung erfüllt. In der Mitte der Rohrschlange kehrt sich die Strömungsrichtung des Quecksilbers um, und die elektromagnetischen Kraftfelder der gegenüberliegenden metallischen Flüssigkeit werden ineinander gezwungen. Dadurch wird eine große Anzahl von Elektronen über die gesamte Länge der Röhre freigesetzt, was zu einem Massenzustrom von Äther-Ionen führt. Die Quecksilberschlange ist eigentlich gesättigt mit dem Äther, der von ihr ausgeht. Diese Kraft kann im Zusammenspiel mit der Schwerkraft ein mehrere Tonnen schweres Fahrzeug anheben. Aber auch hier muss die Polarität des Erregerstroms beachtet werden. Außerdem muss die Richtung des Quecksilberflusses berücksichtigt werden. Ist dies nicht der Fall, sollte die Pumpe demontiert und verkehrt herum montiert werden, so dass das Quecksilber in die entgegengesetzte Richtung fließt. Das Kraftfeld bzw. die Hubkapazität kann durch Erhöhung des Erregerstroms vergrößert werden. Ein großer Vorteil des Serpentinantriebs ist, dass er außer der Umwälzpumpe keine beweglichen Teile enthält. Er ist daher wartungsfrei und fällt fast nie aus. Außerdem ist er kostengünstig in der Herstellung.

Der Serpentinmotor eignet sich hervorragend, um das Prinzip der gegenmagnetischen Erregung zu demonstrieren. Er ist jedoch nicht leistungsfähig genug, um für intergalaktische Reisen verwendet zu werden. Hierfür wird ein Quecksilberumlaufmotor benötigt. Wir hatten früher Zugang dazu, nicht nur in Form von Dokumentation, sondern auch in Form eines Prototyps. Forscher in Nazi-Deutschland erhielten ein UFO mit einem solchen Motor von Außerirdischen aus dem Sternensystem Aldebaran. Um den Wirkungsgrad zu erhöhen, enthielt die Quecksilberladung des glockenförmigen Fahrzeugs "Glocke"





Thorium und Berylliumperoxid. Das mit Xerum 525 (Quecksilber-Antimonoxid) gefüllte Antigravitationsfahrzeug konnte von den Deutschen bei Kriegsende nicht zerstört werden. Die US-Besatzungstruppen transportierten ihn sicher und testeten ihn in der Nähe der Kleinstadt Kecksburg, Pennsylvania. Unfähig, ihn zu kontrollieren, stürzte er in den Wäldern nahe der Stadt ab. Laut dem Bericht eines Anwohners war das Fahrzeug 3-4 Meter hoch und hatte einen Durchmesser von 2,5-3 Metern. Auf seinem gold- oder bronzefarbenen Rumpf befanden sich keilförmige sumerische Inschriften und ein Nazi-Hakenkreuz. Danach wurde keine Nachricht mehr empfangen. Wie alle paranormalen Geräte, war es geheim.



Das einfachste und billigste Antigravitations-Triebwerk ist das implodierende Kegel-Triebwerk vom Typ Hamel<sup>5</sup>. Seine Funktionsweise beruht ebenfalls auf dem Prinzip der gegenmagnetischen Erregung, seine Ansteuerung ist jedoch ungewöhnlich. Sie wird nicht elektrisch, sondern mechanisch angetrieben. Genauer gesagt wird sie durch eine aus der Esoterik bekannte Formstrahlung (Idomstrahlung) betätigt. Die von kreisförmig angeordneten Permanentmagneten gelieferte Energie wird von geometrischen Knoten (in diesem Fall Kegel aus 0,25 mm dickem Aluminiumblech) aufgefangen und durch konzentrierte Strahlung übertragen. Die in Abbildung 2 gezeigte Struktur ist eine sehr ausgeklügelte und effiziente Vervielfältigung der gegenläufigen magnetischen Anregung. Es ist ein genialer Weg, um freie Energie auf einfache und billige Weise zu vervielfachen.

Die Geschichte der Entdeckung der kaskadierten Erregermaschine ist eine sehr abenteuerliche. Die Einweihung in das Mysterium begann am 21. Oktober 1975, als David Hamel, ein Kriegsveteran, der in Ontario, Kanada, lebte, von außerirdisch aussehenden Menschen empfangen wurde, die genauso aussahen wie wir. Er wurde in einer fliegenden Untertasse aufgenommen, wo ihm der Motor des Fahrzeugs im Detail gezeigt wurde. Der Reaktor bestand aus zwei übereinanderliegenden Kegeln und einem Geschoss. Die Kegel vibrierten schnell, Luft strömte mit hoher Geschwindigkeit zwischen ihnen, und die Kugel bewegte sich auf einer kreisförmigen Platte, die mit dem oberen Kegel verbunden war, im Kreis. Die Kegel wurden von unten und von den Seiten her durch abstoßende Magnete und Granitkugeln gestützt, wodurch sie in Schwingung versetzt wurden. Der Rumpf des UFOs hatte an vielen Stellen Lüftungslöcher. Diese erlaubten es der Luft, in und aus den Kegeln zu strömen und sich schnell zwischen den Kegeln zu bewegen. Durch Öffnen und Schließen der Öffnungen konnte das Fahrzeug gesteuert werden. Die Aliens erklärten detailliert die Funktionsweise des Motors und gaben viele nützliche Informationen über seine Herstellung. Dabei legten sie große Entfernungen zurück und demonstrierten die Kraft und Nützlichkeit des Motors. In den folgenden Monaten hatte Hamel mehrere Visionen. Dabei ergänzten die Aliens das frühere Training.

---

<sup>5</sup> Aussprache: hamel

David Hamel wurde 1924 geboren. Nach seinem Beruf war er Tischler, arbeitete aber hauptsächlich in Erfindungen. Er lebte mit seiner Frau Nora in Kanada. Die Außerirdischen kontaktierten ihn 1975. Sie stammen von einem Planeten namens Kladen. Ein außerirdischer Mann und eine Frau lehrten ihn ausgiebig, wie man ätherische Energie nutzt, und schließlich zeigten sie ihm den Motor ihres UFO. Sie nahmen es ins All und erklärten seinen Wirkmechanismus im Flug. Sie sind gekommen, um uns dabei zu helfen, alte und umweltschädliche Energiesysteme (fossile Brennstoffe, Kohlenwasserstoffe) loszuwerden. Sie sagten auch, dass dieses Wissen die einzige Hoffnung der Menschheit ist, einem sehr nahen Kataklysmus zu entkommen. Danach widmete Hamel seine ganze Zeit und Energie dem Bau des vorgestellten Generators. Er machte auch ein Arbeitsexemplar, indem er auf eine abgelegene Farm zog. Er war jedoch nicht in der Lage, seine Erfindung zu patentieren, weil seine Ankündigungen an das Montrealer Erfindungsamt "verschwunden" waren, ohne eine Spur in der Post.

Dann gelobte er, keine seiner Ideen zu patentieren, sondern an die Öffentlichkeit zu gehen. Nachdem er seine Erkenntnisse in einem Buch veröffentlicht hatte, wurde er von Tausenden von freiwilligen Helfern aus der ganzen Welt begleitet. Er veröffentlichte Vorschläge und Kommentare von ihnen auf seiner Website. Als das Lager des Entwicklers auf über 10.000 answoll, wurde Hamels Website über Nacht geschlossen. Zusammen mit ihm verschwanden alle lohnenden Anregungen und Kommentare. Angesichts hamels professionellem Bewusstsein und Engagement ist es fast sicher, dass er sich nicht alle Informationen über den Generator selbst überlassen hat. Andere haben das getan. Da er die Manipulationen der Geheimdienste und Hintergrundmächte sowie die "Man in Black"-Accounts kannte, handelte er unter dem Einfluss lebensbedrohlicher Drohungen. Was genau passiert ist, werden wir leider nicht wissen, denn David Hamel ist 2007 verstorben.



Den Anweisungen folgend, machte sich Hamel an die Arbeit und baute das Gerät. Nach mehreren kleinen Modellen baute er den Prototyp in ein 200-Liter-Eisenfass. Zur Erregung verwendete er 3 Aluminiumkegel. Die Felgen der Kegel wurden aus gebrauchten Fahrradradern hergestellt. An diese nietete er die aus dünnem Aluminiumblech gebogenen Konen. Außerdem baute er einen hölzernen Rahmen in das Fass ein, an dem er drei untereinander liegende Eisenringe befestigte. Er befestigte Dauermagnete mit Isolierband an den Eisenringen und den Felgen aus Fahrradreifen. Die Abstoßung der Magnete ließ die Kegel frei schweben. Im Ruhezustand berührten ihre Spitzen den darunter liegenden Kegel nicht. Das Herzstück des Motors, der energieabgebende Basisoszillator, wurde am Boden der Struktur platziert. Dieser bestand aus drei Granitkugeln, die zwischen zwei Faserplatten und zwei Magnetringen eingebettet waren. Die Oberseite des oberen Konus wurde versiegelt, und auf der Abdeckplatte wurde ebenfalls ein Magnetring eingebaut. Diesem gegenüber platzierte er einen Magnetring des gleichen Typs, den er durch ein Loch in der Oberseite des Fasses an einer Gewindestange befestigte.

Diese Permanentmagnete wurden verwendet, um den Reaktor zu aktivieren und die Erregung zu starten. Der obere destabilisierende Magnet, der durch Drehen der Gewindestange abgesenkt wurde, hatte eine abstoßende Wirkung auf den ersten Kegel, der den unteren Magnetring trug, was die anderen Kegel in Bewegung setzte. Beim Blick durch die Lüftungslöcher sah er, dass die Bewegung der Kegel nicht intensiv war, sondern nur eine Vibration mit geringer Amplitude. Nachdem nichts Ungewöhnliches passiert war, verließ er die Geräte und ging zu Bett, um seine Experimente am Morgen fortzusetzen. Doch in der Nacht wachte er durch einen lauten Knall auf. Als er in die Werkstatt eilte, sah er, dass die Ausrüstung in Stücke gerissen und die Trümmer überall verstreut waren. Der Reaktor hatte sich wohl aufgeregt und war schwerelos in die Decke gestürzt. Er hat dann darauf geachtet, den Reaktor nicht unbeaufsichtigt zu lassen, wenn er aktiviert wurde. Ein Jahr später war er in der Lage, eine Flugmaschine zu bauen, die gesteuert werden konnte. Er testete es nicht in der Werkstatt, sondern auf einem draußen errichteten Gerüst. Nach dem Einschalten erschien um das Gerät herum eine starke Plasmabildung, zunächst rötlich, dann grünlich und schließlich bläulich-weiß. Das Gerät hob dann vom Stativ ab und flog davon. Hamel hat die Veranstaltung gefilmt. Einige seiner Bilder sind in einem über ihn geschriebenen Buch veröffentlicht worden. Die Experimente wurden bald berühmt und Hamel wurde der bekannteste Mann in der Gegend.

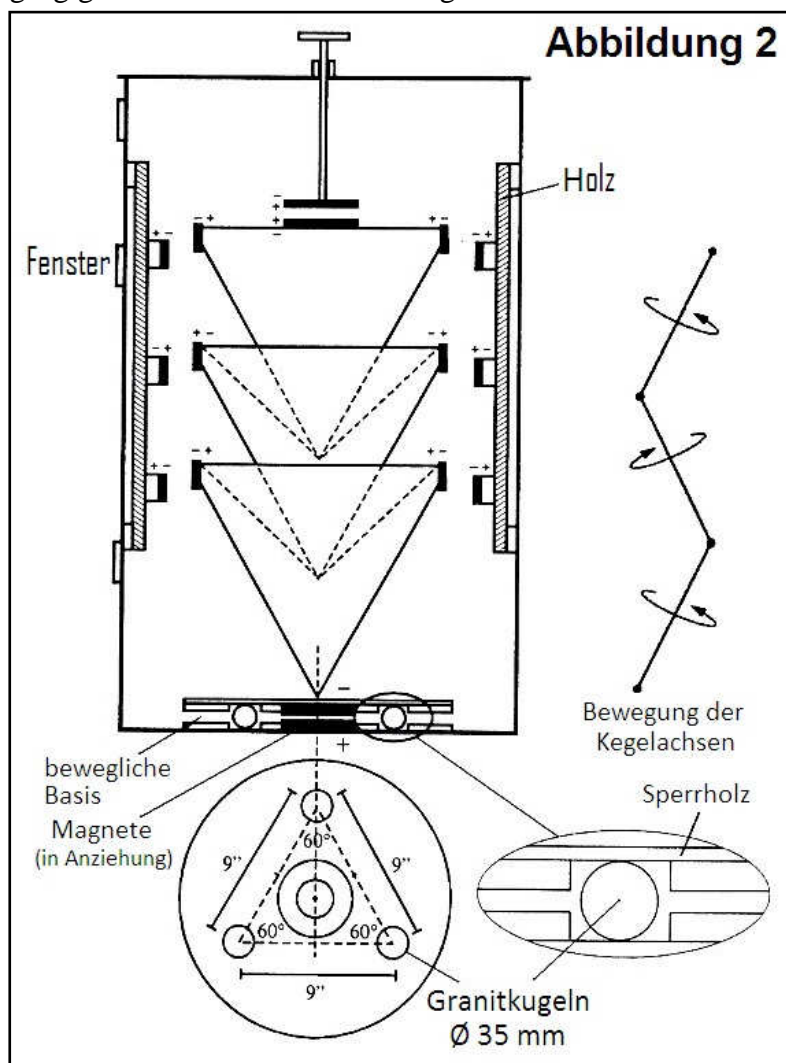
Aber seine Arbeit wurde nicht allgemein gelobt. Seine Nachbarn standen seiner Arbeit eher feindselig gegenüber, da sein Apparat den Radio- und Fernsehempfang sehr störte. So beschloss er 1980, auf die abgelegene Farm zu ziehen, die ihm die Außerirdischen von oben gezeigt hatten. Auf dem Weg dorthin besuchte er das Montrealer Erfindungsbüro, und der Vorfall dort war ein Wendepunkt im Lauf der Ereignisse. Seit Jahren hatte er verschiedene Beschreibungen seines Geräts zur Patentierung an das Erfindungsamt geschickt. Das Amt sagte jedoch, dass sie kein Material von ihm erhalten hätten, sondern nur die Gebühr für die Neuheitsprüfung, aber da es nichts zu patentieren gäbe, würden sie ihm das Geld sofort erstatten. Hamel geriet daraufhin in Rage und hätte sich fast mit den Beamten geprügelt. Er wurde schließlich von Sicherheitskräften aus dem Gebäude entfernt. Er schwor sich daraufhin, niemals zu versuchen, etwas zu patentieren. Er wollte seine Erfindung nicht der Öffentlichkeit vorenthalten oder sie zu einem Betriebsgeheimnis machen. Er wird es allen Interessierten zeigen und ihnen alle Informationen geben, die sie zum Bau benötigen. An dieser Entscheidung hält er auch heute noch fest. Diejenigen, die ihn besuchen, sagen einhellig, dass er sich aufrichtig freut, ihnen seine Geräte und deren Detailzeichnungen zu zeigen. Er hat nichts zu verbergen.

Damit hat Hamel der Wissenschaft einen unschätzbaren Dienst erwiesen. Tatsächlich führten die Informationen, die veröffentlicht wurden, zu Forschung und Entwicklung in der ganzen Welt über die Reform der Luftfahrt. Seit den 1990er Jahren werden die Ergebnisse ins World Wide Web gestellt, wodurch sich die Zahl der an der Forschung Beteiligten weiter erhöht. Angesichts der großen Zahl von Experimentatoren wurde Anfang 2000 eine Mailingliste zum Informationsaustausch über die "Hamel-Technologie" eingerichtet, die unter der folgenden URL zu finden ist: <http://www.egroups.com/group/hameltech> Wer sich an den Entwicklungen beteiligen möchte, sollte

diese Seite besuchen. Wenn Sie die Erfahrungsberichte hier studieren, können Sie die Fehler und Fallstricke, die andere gemacht haben, vermeiden und müssen nicht bei Null anfangen. Sie sollten sich jedoch bewusst sein, dass das Material recht groß ist. Allein im Jahr 2001 wurden mehr als 4400 Briefe verschickt. Es ist bezeichnend für das wachsende Interesse, dass bis August 2002 die Anzahl der Briefe 7.500 erreicht hat. Das Lesen dieser Hinweise ist auch unter Sicherheitsaspekten nützlich. Sie weisen unter anderem darauf hin, dass das Berühren aktivierter Geräte strengstens verboten ist und dass es nicht ratsam ist, sich in deren Nähe zu begeben.

Leider ist der Mechanismus des Geräts von Anfang an verschleiert worden, was ein Nachteil ist, vor allem weil es eine gezielte Entwicklung und den Einsatz behindert. Da wir von Außerirdischen keine Informationen darüber erhalten haben, liegt es an uns, dies herauszufinden. Nach dem, was wir bisher in der Esoterik erreicht haben, ist es fast sicher, dass wir es hier mit einer speziellen Umsetzung der gegenmagnetischen Anregung zu tun haben. Die Anregung erfolgt durch Formstrahler, die aus rotierenden Körpern bestehen und kaskadiert sind. Die kegelförmigen Formstrahler sammeln die Energie nicht aus dem Weltraum, sondern aus den nach innen abstrahlenden magnetischen Kraftlinien der an ihren Seiten angebrachten Permanentmagnete. Daher ist der obere Kegel mit Yang-Energie gesättigt, der mittlere mit Yin und der untere mit Yang-Energie.

Diese Anordnung allein ist jedoch nicht funktionsfähig. Die Energieervielfachung durch Gegenanregung setzt voraus, dass mindestens einer der Magnete in ständiger Bewegung in die entgegengesetzte Richtung sein muss. Glücklicherweise wird dies von selbst erreicht. Durch die schwebende, reibungsfreie Aufhängung der Kegel werden sie von den durchfließenden Magnetwellen in Bewegung gesetzt. Die subatomaren Energiewellen breiten sich nicht in einer geraden Linie, sondern in einem spiralförmigen Wirbel aus. Yang-



Strahlung hat eine gegen den Uhrzeigersinn gerichtete, d.h. positive, Wirbelbewegung, während Yin-Strahlung eine im Uhrzeigersinn gerichtete, d.h. rechtsdrehende, Wirbelbewegung hat. So werden die beiden Spiralbewegungen in das Magnetfeld des jeweils anderen getrieben. Das Ergebnis dieses Prozesses ist, dass sie sich gegenseitig verstärken. Der obere Kegel, der mit Yang-Energie gesättigt ist, wird positiver, während der darunter liegende Kegel negativer wird. Diese erhöhte Energiestrahlung wird auf den unteren, ebenfalls mit Yang-Energie gesättigten Konus übertragen, wo sie weiter verstärkt wird. Schließlich trifft eine intensive Yang-Energiestrahlung auf die Yin-Oberfläche der oberen Scheibe des Basisschwingers. Durch die kreisförmige Bewegung des unteren Kegels sind auch hier die beiden Bedingungen der Gegenanregung, entgegengesetzte Polarität und kontinuierliche Bewegung, erfüllt. Dadurch entsteht im oberen Magnetring des Grundschwingers eine sehr starke Yin-Energie, die noch nicht abgestrahlt wird, sondern

auf den unteren Magnetring des Grundschwingers übertragen wird. Da der untere Magnetring so positioniert ist, dass er mit dem oberen in Anziehung steht, ist die entgegengesetzte Polarität für die

letzte Energievervielfachung gewährleistet. Die zweite Bedingung, die kontinuierliche Bewegung, wird dadurch erreicht, dass sich der obere Magnetring frei bewegen kann. Auf den drei Granitkugeln rollend, macht er eine kreisförmige Bewegung über den unteren feststehenden Magnetring.

Wie die meisten Geräte, die freie Energie erzeugen, kann er nur bei Resonanzfrequenz eine hohe Energieabgabe erzeugen. Die Geschwindigkeit und Frequenz der destabilisierenden Bewegung muss daher mit der Resonanzfrequenz der Konen übereinstimmen. Eine weitere Bedingung für einen effizienten Betrieb ist, dass die in jedem Kegel verwirbelte Energie im maximalen Ausmaß in das Energiefeld des darunter liegenden Kegels induziert wird. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn sich die beiden Energiewellen kreuzen. Nur wenn die Kegel in der Kaskade bei ihrer Rotation in entgegengesetzte Richtungen gekippt werden, können sich die Wirbelwellen in einem bestimmten Winkel kreuzen. Diese Anforderung ist offensichtlich schwer zu erfüllen, da bei zwei ineinandergreifenden Kegeln, wenn der obere Kegel nach links kippt, auch der untere Kegel nach links kippt. Eine clevere Idee, das "Kegel im Kegel"-Design, hat dieses Problem jedoch gelöst. Die Idee ist, dass die Außerirdischen einen inneren Kegel in den unteren Kegel eingebaut haben. Dieser hat einen viel größeren Öffnungswinkel als die äußeren Kegel, wodurch sich der Neigungswinkel ändert. Wenn der obere Kegel nach links kippt, kippt der darunter liegende nach rechts. Der Winkel des Innenkonus ist ebenfalls wichtig. Wenn er klein ist, kippt der Mechanismus nicht über den Totpunkt und seine Kipprichtung ändert sich nicht in die entgegengesetzte Richtung. Wenn er zu groß ist, wird der Neigungswinkel des unteren Kegels größer als der des oberen Kegels, was ebenfalls die Symmetrie der magnetischen Wirbelrotation und damit die Effizienz der Energiegewinnung verringert. Unsere Gönner gaben uns in ihren anschließenden Belehrungen sogar den Idealwert des Öffnungswinkels an. Diese beträgt 53° für den Außenkonus und 90° für den Innenkonus.

Durch die optimale Einstellung und die fünfstufige Energievervielfachung entsteht im Inneren der Struktur eine starke magnetische Strahlung, die die umgebende Luft ionisiert und die Plasmabildung auslöst. Da der gesamte Mechanismus mit einem Yang-ähnlichen Pol an der Unterseite konstruiert ist, strahlt die Struktur letztlich Antigravitationsenergie aus. Deshalb erhebt er sich in die Luft und wird schwerelos. Aber es macht sich nicht nur schwerelos, sondern kann auch eine beachtliche Last heben, so dass es als Space-Shuttle-Triebwerk eingesetzt werden kann. Ein großer Vorteil dieses Motors ist, dass er auch einen Richtungswechsel ermöglicht. Ein seitlicher subatomarer Energieschub, der das Fahrzeug aufgrund des Impulserhaltungssatzes in eine Rakete verwandelt, ist nicht erforderlich. Dies wird durch Öffnen und Schließen der Lüftungsschlitze erreicht. Sobald ein starker Luftstrom im Inneren des Motors auftritt, ändert sich durch das Öffnen der Seitenfenster auch die Windrichtung, was zu einem Kippen der Kegel führen kann. Dadurch wird der Grundschwinger nicht in konzentrischen Kreisen, sondern asymmetrisch angeregt. Die Anregung wird seitlich verschoben. Wenn also die Anregung auf der linken Seite der Schnittzeichnung relativ zur Symmetrieachse erfolgt, fließt auf der linken Seite des Grundschwingers mehr Energie ab. Dies wirkt sich auch auf die Fahrtrichtung des Fahrzeugs aus. Eine Erhöhung der Schubkraft auf der linken Seite kippt das Fahrzeug nach rechts und bewirkt eine Richtungsänderung. Um dieses Phänomen auszunutzen, müssen Sie lediglich einen Mechanismus am Steuerknüppel des Fahrzeugs anbringen, der eine der Luftdüsen des Motors auf der der gewünschten Kurve gegenüberliegenden Seite öffnet.

Da die bisherigen Experimente eindeutig gezeigt haben, dass diese Art des Antriebs funktioniert, wird der aerodynamische Flug bald durch den subatomaren Strahlantrieb in Kombination mit dem Antigravitationsschweben ersetzt werden. Diese neue Art des Impulsantriebs wird zu Reisegeschwindigkeiten führen, die um Größenordnungen höher sind als heute. Gleichzeitig benötigt er keinen Treibstoff, was die Reisekosten radikal senken wird. Neben der Reduzierung der Reisezeit und der Kosten wird auch der mit dem aerodynamischen Flug verbundene Lärm eliminiert. Dies setzt voraus, dass das gesamte Fahrzeug von einer Plasmahülle umgeben sein wird, deren Konstruktion nicht besonders schwierig sein dürfte, sobald das Phänomen der subatomaren Energieerzeugung verstanden und gemeistert ist. Dieser Effekt ist Physikern und Raketenkonstrukteuren bereits bekannt, da er auch beim Ionentriebwerk auftritt: Es entstehen Mikroentladungen entlang der Hülle des Fahrzeugs, und die von den erzeugten Ionen gebildete "Plasmahülle" wirkt widerstands-

mindernd (das ist vielleicht gar nicht nötig, da wir bei Versuchen mit anderen Arten von Antigravitationsgeräten gesehen haben, dass sich diese Plasmahülle selbst erzeugt). Die konzentrierte Ätherstrahlung, die vom Motor ausgeht, umhüllt das gesamte Fahrzeug wie ein Mantel). Ein weiterer, nicht unwesentlicher Vorteil der subatomaren Magnetstrahlmaschine ist, dass sie billig ist. Damit können zwei oder drei davon in Flugzeugen installiert werden. Auf diese Weise kann bei Ausfall eines Motors auf den Ersatzmotor umgeschaltet werden.

Da die Wirbelkraftlinien auch in den Mechanismus zurückgeführt werden, der sie erzeugt, müssen die Konen und der obere Magnetring des Basisoszillators nicht gedreht werden. Sie werden selbst durch Trägheitskräfte in Bewegung gesetzt. Aus diesem Grund ist der Steve Thompson-Motorantrieb, bei dem der obere Konus durch eine an einem Elektromotor befestigte Querwelle in Rotation gehalten wird, völlig überflüssig. Eine interessante Lösung ist jedoch die Nutzung des planetarischen Kegelreaktors als Energiequelle. Chris Felton platzierte eine Drahtschleife in der Nähe des Basisoszillators und nutzte sie, um die starke magnetische Strahlung, die vom Oszillator ausgeht, in Elektrizität umzuwandeln. Er nutzte den Strom, um eine Glühlampe und ein Bügeleisen zu betreiben. C. Felton veröffentlichte mehrere Fotos des von ihm geschaffenen Geräts. Ein detaillierter Entwurf des Geräts vom Typ 45GD ist auf der Website von J. Szymanek zu finden: <http://members.nbci.com/XMCM/undergsci> Übrigens sollte zur Erhöhung des Wirkungsgrads ein hufeisenförmiger Elektromagnet anstelle einer Schleife verwendet werden. In diesem Fall könnte die von beiden Seiten des Basisoszillators abgestrahlte Energie nutzbar gemacht werden. Eine noch bessere Lösung ist die Verwendung eines ringförmigen Elektromagneten, der die abgestrahlte magnetische Energie kreisförmig in Strom umwandeln kann. Es wäre auch sinnvoll, die Magnetpole des Reaktors zu drehen. Bei dieser Anordnung bestünde keine Gefahr, dass das Bauwerk aufsteigt, und das Bauwerk würde immer näher am Boden liegen.

Die Entwicklung des Prototyps, der auch für die Raumfahrt geeignet ist, scheint gut voranzukommen, denn die Berichte darüber sind über Nacht verschwunden. Das Gerät erregte sicherlich die Aufmerksamkeit der Geheimdienste und Hamel verschwand. Er wurde wahrscheinlich in ein unterirdisches Labor gebracht. Ihn ereilte das gleiche Schicksal wie viele Esoterikforscher in den Vereinigten Staaten. Gleichzeitig wurden alle Informationen über ihn gelöscht. Sie haben seine Website gelöscht und damit auch alle seine Beiträge und Ideen. Vielleicht haben sie sogar seinen Namen aus dem Melderegister gestrichen, als ob er nie existiert hätte. Sie haben gute Arbeit geleistet, denn wenn Sie jetzt den Namen von David Hamel oder den Begriff "Wackelkonusmotor" in eine Google-Suche eingeben, erhalten Sie kein einziges sinnvolles Ergebnis. Seine Arbeit ist spurlos aus dem Internet verschwunden. Vermutlich ist auch sein Buch unzugänglich gemacht worden. Aber sie können die Kommentare und Ideen, die im Druck erschienen sind, nicht zerstören. Ausländische Veröffentlichungen sind für die US-Behörden nicht zugänglich. In der ungarischen Literatur hat sich Dr. György Egely am ausführlichsten mit dem Hamel-Motor und seinen verschiedenen Varianten beschäftigt. In seinem Buch Einführung in die Raumfahrttechnik, Band III, hat er die Funktionsprinzipien und Bauweisen dieser Varianten ausführlich beschrieben (Seite 178-184).

Wir sollten uns von der Besessenheit der US-Behörden von der Verschlüsselung nicht entmutigen lassen, denn der ungarische Geheimdienst hat sicherlich keinen Bedarf an diesem oder einem anderen esoterischen Gerät. In unserem Land wird die Esoterik offiziell als Betrug eingestuft, und niemand kümmert sich darum. Mit diesem Gerät können wir gefahrlos experimentieren. Auf der Grundlage der oben genannten Informationen ist es einfach, diesen Motor zu bauen. Wir beginnen den Versuch mit einem einzelnen Kegel. Leider hat Hamel nicht gesagt, welche Art von Magneten er verwendet hat, um die Aluminiumkegel schweben zu lassen. Deshalb werden wir mit mehreren Typen experimentieren.

Der Magnet muss stark genug sein, um zu verhindern, dass der Konus in das Fass fällt. Er sollte auch nicht zu stark sein, denn dann wird seine Bewegung gelähmt und er wird unempfindlich und träge. Beginnen Sie mit dem schwächsten Ferritmagneten, fahren Sie mit einem AlNiCo-Magneten fort und verwenden Sie ggf. einen Neodym-Supermagneten. Außerdem müssen wir das optimale Material für den ringförmigen Magneten des Basisschwingers bestimmen. Da es für eine hoch-



frequente Schwingung unerlässlich ist, dass das zu schwingende Objekt möglichst leicht ist, ist es in beiden Fällen wahrscheinlich notwendig, Ferritmagnete mit niedrigem spezifischen Gewicht zu verwenden. Um das Gewicht noch weiter zu reduzieren, ist es ratsam, ringförmige Magnete statt scheibenförmiger zu verwenden (es lohnt sich auch, starke Magnete aus Metalllegierungen auszuprobieren).

Auch bei der Stromerzeugung könnte uns dieser Antrieb von großem Nutzen sein. Aufgrund seiner intensiven magnetischen Strahlung könnte er wahrscheinlich mehrere Kilowatt Strom erzeugen, wenn er als Generator eingesetzt wird. Dazu müsste lediglich ein Ringkern-Elektromagnet unter oder um die unteren Magnetringe platziert werden.<sup>6</sup> Die von ihnen ausgehenden magnetischen Wellen werden in die Spule des Elektromagneten induziert, der einen pulsierenden Gleichstrom erzeugt, aus dem ein Wechselrichter einen regelmäßigen 230-Volt-Sinusstrom erzeugt. Für die Versorgung eines Heizkamins, Küchenherdes oder Badheizkessels ist dies jedoch nicht erforderlich, da die Heizstäbe mit Gleichstrom betrieben werden können. Um eine mögliche Erregung zu vermeiden, genügt es, einen hochkapazitiven Glättungskondensator an den Ausgang anzuschließen. Mit dem Hamel-Generator konnten ganze Industrieanlagen mit kostenlosem Strom versorgt werden. Einige wenige Generatoren könnten am Rande der Fabrik, entfernt von den Gebäuden, installiert werden, und die von ihnen erzeugte Energie könnte über einen Wechselrichter in die Gebäude eingespeist werden. Da dieses Gerät in der Herstellung sogar billiger ist als ein Tesla-Wechselrichter, könnte es eine wichtige Rolle bei der Beseitigung der umweltschädlichen Stromerzeugung in Kraftwerken spielen.



Dies ist nicht das Ende unserer Diskussion über Antigravitationsantriebe. Zu erwähnen ist auch der am intensivsten strahlende kristalline Motor. Der effizienteste Weg, überschüssige Energie zu erzeugen, ist die Veränderung der atomaren Struktur des Elements 115, das wir nur experimentell hergestellt haben (das Element 115, das wir in den Labors hergestellt haben, wurde durch Beschuss des Targets Americium-243 mit Calcium-48-Isotopen erzeugt). Sein Name ist Ununpentium.<sup>7</sup> Sein Siedepunkt liegt bei 3530 oC. Die Zerfallszeit beträgt 0,001 s.) Es kann noch nicht in einem stabilen Zustand hergestellt werden. Diese Situation wird sich noch lange nicht ändern, denn die Herstellung von Transuranen mit hohen Atomgewichten ist sehr kompliziert und teuer. Trotz der enormen Kosten können wir nur wenige Milligramm davon produzieren. Auch diese zerfallen schnell.

Die Eigenschaft dieses orangefarbenen, sehr schweren Materials ist, dass es sich bei Beschuss mit Protonen in ein 116-Element umwandelt und dabei riesige Mengen an positiven subatomaren Energieteilchen freisetzt. Wird dieses Element in ein kristallines Material eingemischt und in einen Glasresonator in Form einer Halbkugel eingebracht, so kann daraus durch externe Anregung eine sehr effiziente Antigravitationskraftmaschine hergestellt werden. Die fortschrittlichsten außerirdischen Zivilisationen verwenden bereits kristalline Reaktoren, um ihre atmosphärischen Fahrzeuge anzutreiben, obwohl dies seine Gefahren hat. Diesem leistungsstarken System kann leicht die Kraft ausgehen, so dass die gesamte Energie auf einmal freigesetzt wird und eine schreckliche Explosion verursacht. Das Ausmaß der Verwüstung ist so groß, dass ein winziges Stück dieses Elements Hun-

<sup>6</sup> Damit der Generator nicht wegfiegt, müssen die Magnetringe umgedreht werden. Auf diese Weise fließt Yin-Energie aus dem Boden des Generators, der das Gerät auf den Boden tippt. Wenn dies nicht funktioniert, muss das Gerät an einem Stahlbetonsockel befestigt werden, der in einem Stahlkasten verriegelt ist.

<sup>7</sup> Es ist ein temporärer Name. Ein Begriff, der aus lateinischen und griechischen Wörtern besteht. Steht für 1 - 1 - 5, oder 115. in einer Reihe. Dasselbe gilt für die meisten transuranischen Elemente. Auf diese Weise erhielt Element 112 die Namen ununbium, 113 ununtrium, 114 ununquadium, 116 ununhexium und 117 ununseptium. Element 109 hat einen endgültigen Namen erhalten: meitnerium (Mt). Element 110 wird darmstadtium (Ds), X-Rayium (Rg) 111 und Copernicium (Cn) 112 genannt. Im Jahr 2016 erhielten weitere transuranische Elemente einen endgültigen Namen. Die internationale Organisation der Chemiker hat das Element 113 nihonium (Nh) getauft. Element 115 wurde moscovium (Mc) genannt, Element 117 wurde tennessin (Ts) und Element 118 oganesson (Og) genannt. Nach einer früheren IUPAC-Entscheidung wird Element 114 flerovium (Fl) und Element 116 als livemorium (Lv) bezeichnet. Die "Taufe" löste jedoch nicht das Problem, dass diese Elemente nur künstlich im Labor hergestellt werden können. Aus diesem Grund sind sie sehr instabil, sie existieren nur für ein paar Sekunden. Sie zersetzen sich dann in leichtere Elemente auf eigene Faust. (Weitere Informationen zu transuranischen Elementen finden Sie in Wikipedia.)

derte von Megatonnen an Sprengkraft erzeugen kann. Es kann daher nur von Hochtechnologie-Zivilisationen sicher verwendet werden, bei denen die Möglichkeit eines technischen Versagens fast nicht gegeben ist.

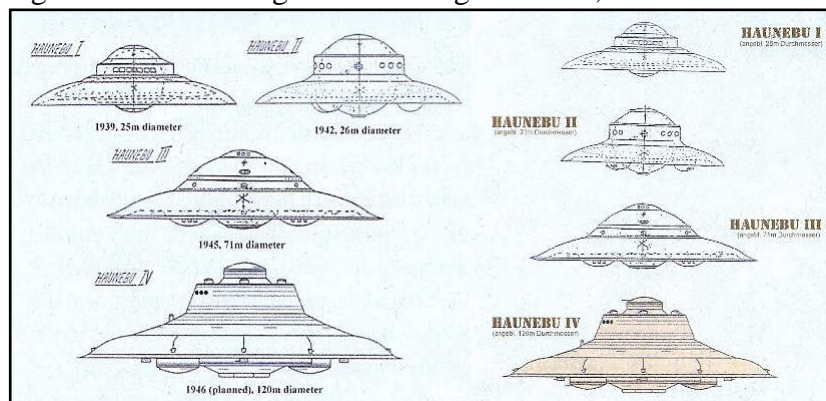
Angeblich haben Experten des Center for Alien Technologies der US-Regierung die Gefahren dieses Systems bereits am eigenen Leib erfahren. Laut durchgesickerten Berichten haben Außerirdische aus dem Zeta Reticuli-Sternensystem einer Forschungsbasis in der Wüste von Nevada eine Reihe von UFOs zur Verfügung gestellt, um sie zu untersuchen und zu testen. Wegen der strengen Geheimhaltung finden diese Experimentalflüge meist nachts statt und die Fahrzeuge werden nur in der Erdatmosphäre eingesetzt. Diese Technologie ist also für uns nicht ungefährlich (bei einem Experiment explodierte ein Motor des Fahrzeugs und tötete alle Forscher an Bord), aber wir haben vermutlich das neueste Modell bekommen, damit wir es nicht kopieren können.

Da nach Angaben der Außerirdischen 225 Gramm dieses Elements für einen kleinen UFO-Motor benötigt werden, sind wir noch nicht von den Gefahren der explosiven Freisetzung von subatomarer Energie, die in Kristall eingeschlossen ist, bedroht. Unser Entwicklungsstand kommt einem elektrisch betriebenen Antigravitationsreaktor am nächsten, was bedeutet, dass wir in den kommenden Jahrhunderten Antigravitationsraumschiffe entwickeln müssen, wie sie derzeit von den Zivilisationen von Atlantis, Mukula und der Venus verwendet werden. Die Erfahrung, ein kristallbetriebenes UFO zu fliegen, wird sicherstellen, dass bis zu dem Zeitpunkt, an dem wir unser eigenes Fahrzeug haben, Testflüge und weitere Verfeinerungen keine unüberwindbare Aufgabe sein werden, die unseren Fortschritt aufhält.



Es gibt noch andere Arten von Antigravitationsantrieben (z.B. den Ringreaktor), aber wir haben so wenig Informationen darüber, dass wir nicht mit deren Entwicklung beginnen können. Auch die Entwicklung der vier oben beschriebenen Motoren wird auf viele Hindernisse stoßen. Das Haupthindernis ist der Unglaube und die Geheimhaltung. Viele Menschen glauben nicht an die Machbarkeit von Geräten und Anlagen zur Erzeugung von überschüssiger Energie und machen sich daher nicht die Mühe. Und diejenigen, die bedeutende Ergebnisse erzielt haben, sind nicht bereit, miteinander zu kooperieren. Die Geheimdienste und die verschiedenen Hintermächte stehen an der Spitze der Geheimhaltung. Ihre Führer, betrunken von Macht und Bedeutung, sind nicht in der Lage zu sehen, dass unsere Zivilisation vom Zusammenbruch bedroht ist und dass nur internationale Zusammenarbeit uns aus dieser Grube herausholen kann. Die erzielten Ergebnisse sollten nicht in einem Tresor aufbewahrt werden, sondern öffentlich gemacht werden, so dass alle Fachleute, die dazu in der Lage sind, an ihrer Entwicklung und ihrer schnellen Umsetzung beteiligt werden können. Wenn wir die Natur nicht in ein paar Jahren retten, wird die globale Erwärmung unumkehrbar und der Klimakollaps unausweichlich sein. Und wenn die Natur zerstört ist, sind wir es auch, zusammen mit unseren Geheimnissen.

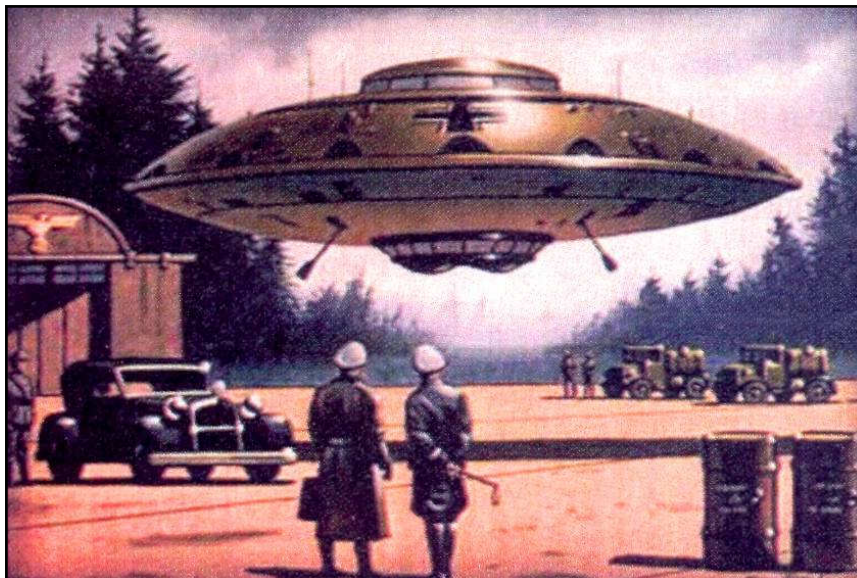
Die Dinge waren noch nie so schlimm. Während des Zweiten Weltkriegs war unsere technologische Entwicklung so weit fortgeschritten, dass es nicht viel gab, was uns davon abhielt, eine



kosmische Rasse zu werden. Jüngste Forschungen in der Technikgeschichte haben gezeigt, dass die modernen Mittel zur Erreichung des Antigravitationsantriebs nicht so unerforscht sind, wie wir heute denken. Lange Zeit war es nur Gerede, aber heute stellt sich heraus, dass Nazi-Deutschland vor 70 Jahren seine eigenen UFOs hatte. Angefangen hat alles in Wien, vor dem Ersten Weltkrieg. In der österreichischen Hauptstadt reiften die esoterischen Kulte, die später zur



Grundlage der Ideologie des Dritten Reiches wurden, und mit ihnen die Möglichkeit einer radikal neuen Technologie. Der Templerorden, die Rosenkreuzer und die Geheimlehren der Freimaurer waren oft in den Buchhandlungen der Altstadt zu finden. Hier begegnete Adolf Schicklgruber, ein junger Mann, der in einer Anstalt lebte, erstmals diesen Ideen. Sein anfängliches Wissen setzte er bald in die Tat um, denn er ging in Trance und sah sich als Herrscher der Welt. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges meldete er sich als Soldat und kurz vor der Kapitulation wurde seine Einheit von Senfgas angegriffen. Infolgedessen verlor er für Tage sein Augenlicht. Er hatte dann eine tiefere und längere spirituelle "Erleuchtung" als jemals zuvor. In dieser Zeit wurde in einem Wiener Café unter der Leitung einiger der bekanntesten Okkultisten der Zeit die Thule-Gruppe und später die Vril-Gesellschaft gegründet. Seine Bedeutung ist heute aufgrund von Fehlinterpretationen und Fehlübersetzungen ziemlich verzerrt worden. Ursprünglich war damit wahrscheinlich die Emission positiver subatomarer Energieteilchen gemeint, also eine Energiestrahlung mit entgegengesetztem Vorzeichen zur Gravitation).



Die Hauptfigur unserer Geschichte hatte inzwischen sein Augenlicht wiedererlangt, und 1919 tauchte er als Reservegefreiter in München auf, wo er Spionagearbeit leistete. Dort lernte er Dietrich Eckart kennen, den er lange als seinen Lehrer schätzte. Im Jahr 1920 trafen sich die Mitglieder der Thule-Gruppe und der Vril-Gesellschaft in einem alten Forsthaus bei Berchtesgaden. Bei diesem Festakt trat erstmals Dr. Leo Schuman auf, dessen Spezialgebiet heute als alternative Energieforschung bekannt ist. Ebenfalls anwesend waren zwei Medien, deren Aufgabe es war, die in der Chiffre der Tempelritter geschriebenen "göttlichen Botschaften" zu entziffern.<sup>8</sup> Diese Texte, die ursprünglich in sumerischer Sprache verfasst waren, enthielten Anleitungen zur Anwendung einer Technik, die "auf dem Weg zu den Sternen" helfen könnte. Die alte Erklärung scheint sich als nützlich erwiesen zu haben, denn auf der Grundlage dieser Theorie begann die Vril Company mit der Entwicklung ihres zukünftigen Flugzeugs. Fast zwei Jahre lang experimentierten sie mit dem Schwebemotor, und 1924 präsentierten sie ein funktionierendes Modell.<sup>9</sup>



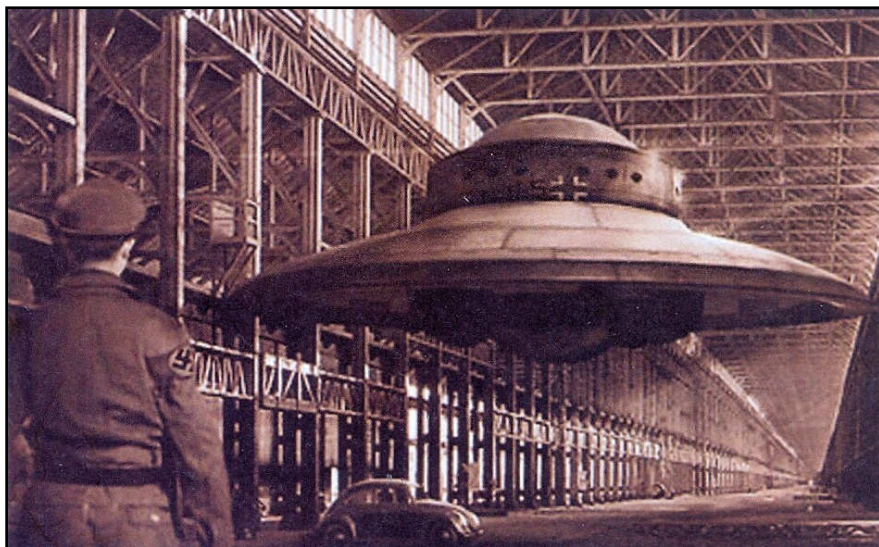
**Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Orsai / , geboren in Wien. Das ist wahrscheinlich ein Codename. Diese Mädchen stammten aus dem Aldebaran-Sternsystem und verschwanden nach Hitlers Sturz spurlos. Sie wurden auf ihren Planeten zurückgebracht. (Eine detaillierte Beschreibung ihrer Aktivitäten finden Sie in der Sonderausgabe Juli-September 2017 des Magazins Incredible. Titel: Magic and Occult Secrets of the 3rd Reich.)**

<sup>8</sup>Die Gruppe, Vrilerinnen genannt, bestand aus vier Medien. Ihre Anführerin war Maria Orschitsch / Maria Orsitsch / Marija Orsai / , geboren in Wien. Das ist wahrscheinlich ein Codename. Diese Mädchen stammten aus dem Aldebaran-Sternsystem und verschwanden nach Hitlers Sturz spurlos. Sie wurden auf ihren Planeten zurückgebracht. (Eine detaillierte Beschreibung ihrer Aktivitäten finden Sie in der Sonderausgabe Juli-September 2017 des Magazins Incredible. Titel: Magic and Occult Secrets of the 3rd Reich.)

<sup>9</sup>Die alten Dokumente allein hätten nicht ausgereicht, um UFOs auf der Erde zu entwickeln. Dies erforderte die direkte Unterstützung der arischen Art im Aldebaran-Sternsystem. Als der Leiter des Nazi-Raketenprogramms, Herman Obert, gefragt wurde, wie sie dieses Entwicklungsniveau in der Raumfahrttechnik erreicht hätten, lautete die Antwort: "Wir



In der Zwischenzeit hatte sich der bereits erwähnte österreichische Erfinder Viktor Schauberger dem Projekt angeschlossen. Die von ihm entwickelte Elektrogravitationsmethode trug maßgeblich dazu



bei, dass die Wissenschaft den Kern der neuen Technologie gefunden hatte - eine billige und saubere Energiequelle für die Zukunft, unabhängig vom Treibstoff. Das war der Grund, warum der inzwischen zum Reichskanzler aufgestiegene Adolf Hitler Schauberger 1934 zu sich rief, um über seine Erkenntnisse zu berichten. Nach diesem Treffen verschwanden die okkulten Orden von der Bildfläche und die Mitglieder der Vril-Gesellschaft beschäftigten sich nur noch mit technischen Fragen. Dennoch gelang es ihnen, gemeinsam herauszufinden,

dass die Botschaften auf den sumerischen Königstafeln nicht von den Göttern stammten, sondern von einer höheren außerirdischen Zivilisation vermacht worden waren. Die Sumerer sollen vom Sonnensystem Aldebaran im Sternbild Stier aus kolonisiert worden sein, und es ist möglich, dass ihr spurloses Verschwinden das Werk dieser Außerirdischen war (es wird behauptet, dass es zwei bewohnte Planeten gibt, die die Sonne Aldebaran in 68 Lichtjahren Entfernung umkreisen und zusammen das sumerische Reich bilden). Es ist die Heimat der Arier, der Vorfahren der germanischen Völker der Erde. Sie waren die Menschen, die Hitler so obsessiv suchte, um seine Rassentheorie zu stützen.



Mit Unterstützung der Nationalsozialisten bauten Vril-Mitglieder bald das erste kreisförmige Antigravitationsflugzeug, das RFZ-1<sup>10</sup>. (Der Schwebenantrieb erwies sich als so effektiv, dass er bei einem Test die Decke der Montagehalle durchschlug.) Es folgte 1934 der RFZ-2, der mit magnetischer Impulssteuerung arbeitete. Es hatte nur einen Durchmesser von 5 m, aber es flog wie ein echtes UFO, umgeben von einer Plasmahülle, die ihre Farbe veränderte, wenn es an Geschwindigkeit gewann. Zur gleichen Zeit begann die SS, die Teil der Thule-Gruppe geworden war, mit der Entwicklung eines eigenen Antischwerkraft-Antriebssystems. Basierend auf dem bereits erwähnten Tachion-Konverter von Kapitän Hans Kohler und unter Nutzung der Erkenntnisse aus dem Vril-

---

haben nicht die größten Verbesserungen gemacht, sie haben uns geholfen." Auf die Frage antwortete Oberth: "Menschen aus anderen Welten."

<sup>10</sup> Abkürzung für Rundflugzeug (Kreuzfahrtflugzeug)



System wurde 1938 der RFZ-4 fertiggestellt. Die Forschung wurde stark durch die Tatsache, dass Nazi-Deutschland hatte ein abgestürztes UFO im Jahr 1937 erhalten, die im Detail untersucht wurde unterstützt. 1939 nutzte die SSE-4-Gruppe die gewonnenen Erfahrungen, um das RFZ-5 zu bauen, das erste echte Raumflugzeug mit einem Durchmesser von mehr als 20 m. Das Fahrzeug wurde Haunebu getauft und war eine ziemlich komplexe Konstruktion, aber es funktionierte wie erwartet. Da sich sein Motor am Boden befand, hatte er einen recht großen Laderaum.



Ein Nebenprodukt der Antigravitationsforschung ist, wie aus zahlreichen Erinnerungen hervorgeht, der geheimnisvolle Foo-Fighter<sup>11</sup>, der den alliierten Bombern so viel Ärger bereitete. Da Schaubergers Levitationsmotor zunächst nicht leistungsfähig genug war, um ein pilotiertes Kampffahrzeug zu bewegen, wurden damit kleine Scheiben gebaut, Fluggeräte mit einem Durchmesser von etwa 10 cm, ähnlich den Spionagesonden außerirdischer Zivilisationen. Diese waren nicht in der Lage, feindliche Flugzeuge anzugreifen, konnten aber ferngesteuert werden. Dies geschah von Aufklärungsflugzeugen aus, die in großer Höhe flogen und Radarwellen verwendeten. Sie erschienen daher für feindliche Piloten fast aus dem Nichts. Aber das war nicht die Ursache für die Verwirrung. Als sie in die Nähe der alliierten Flugzeuge kamen, stoppte ihre subatomare Energiestrahlung die Zündung ihrer Motoren und legte ihren Funkverkehr lahm. Dies führte zum Absturz vieler Flugzeuge.

Die abschreckende Wirkung wurde durch die Plasmawolke, die die Flugobjekte umgab, noch verstärkt. Da zu dieser Zeit kein Land dieses Flugprinzip verwendete, glaubten die britischen und amerikanischen Piloten, dass sie von außerirdischen Objekten angegriffen wurden. Ihr Glaube wurde durch die Tatsache genährt, dass sie sie nicht zerstören konnten. Die Geschosse der bordeigenen Maschinengewehre prallten an der undurchdringlichen Energiehülle aus subatomaren Energieteilchen ab, so dass die fliegenden Feuerbälle nach jedem Einsatz unversehrt zu ihrer Basis zurückkehrten. Die Einsatzfähigkeit der Foo-Fighters war allerdings dadurch stark eingeschränkt, dass Schaubergers elektromagnetischer Motor Wasser als Treibstoff benötigte. Da die Flugmaschinen aufgrund ihrer geringen Größe nur eine geringe Menge Wasser mitführen konnten, mussten sie nach etwa einer halben Stunde zum Auftanken zurückbeordert werden. Die Hysterie um die Foo Fighters wurde durch die gelegentlichen Sichtungen von außerirdischen UFOs in der Umgebung der alliierten Flugzeuge noch verstärkt. Diese hatten riesige Plasmakerne und waren bereits gewohnt, Bodenflugzeugen stundenlang zu folgen. Ihre Neugierde ist verständlich, denn es war das erste Mal, dass unsere Zivilisation eine völlig neue Technik einsetzte. Aber sie griffen nie in Luftkämpfe ein. Aber sie haben unbewusst eine große Rolle bei psychischen Störungen gespielt.

Trotz der offensichtlichen Erfolge glaubte die deutsche Militärführung, ebenso wie die Atombombe, nicht an neue Wege der Energiegewinnung und legte daher nicht genügend Wert auf die Weiterentwicklung und Produktion dieser Geräte. Ihr Einsatz wurde auch dadurch erschwert, dass sie aufgrund ihrer rudimentären Führung nur in Winkeln von 22,5, 45 und 90 Grad zur Richtungsänderung eingesetzt werden konnten, was sie verwundbar machte. Virgil Armstrong, ein ehemaliger CIA-Agent, beschrieb ihren Flug: "Sie starteten und landeten senkrecht, konnten aber nur im rechten Winkel fliegen." Hitler fand die esoterische Forschung zwar interessant, glaubte aber nicht, dass diese Erfindungen den Ausgang des kommenden Krieges entscheiden könnten. Stattdessen forcierte er die Produktion von V1- und V2-Raketen, die den Londonern zunächst viel Leid und Schaden

<sup>11</sup> Dieser Begriff ist eine slang Version des englischen Wortes "fool fighter".

zufügten. Später fanden britische Piloten jedoch einen Weg, die Flügelbomben aus ihren Bahnen abzulenken und zerstörten 1.900 von ihnen. Interessant ist, dass Hitler die strategische Bedeutung von Düsenflugzeugen nicht erkannte, obwohl die deutsche Führung 1938 bereits über drei serienreife Typen verfügte.

Als er seinen Fehler erkannte, konnte er die Wunderwaffen nicht mehr einsetzen, denn laut Spionageberichten bombardierten die Alliierten systematisch sowohl die geheime Forschungsbasis in Peenemünde als auch die Fabriken in den besetzten Ländern. Leider wurden die Prototypen zerstört, ebenso wie viele wichtige Dokumente, was die Rekonstruktion des ersten UFOs auf der Erde nach dem Krieg ziemlich schwierig machte. Die überlebenden Forscher wurden von den Amerikanern und Russen mitgenommen, aber beide Mächte setzten auf chemischen Antrieb, um das Raketenprogramm fortzusetzen. Anfänglich wurde der Antischwerkraft-Antrieb versucht, aber die auftretenden Probleme konnten aufgrund mangelnder theoretischer Kenntnisse nicht überwunden werden. Die Experimente wurden daher aufgegeben und der subatomare Antrieb wurde für ein halbes Jahrhundert von der Tagesordnung gestrichen. Erst heute, nachdem die in Nazi-Deutschland durchgeführten Forschungen aufgedeckt und die überlieferten Unterlagen studiert wurden, beginnt die Welt zu begreifen, wie nah wir an der Nutzung dieser zukunftsweisenden Technologie sind. Es ist schade, dass diese Entdeckungen unter der Herrschaft einer Macht gemacht wurden, die nicht versuchte, der Welt zu dienen, sondern sie zu beherrschen, und dass der unvermeidliche Untergang dieses Regimes die positiven Ergebnisse begraben hat.

Leider sind nicht viele von Hitlers Untertassen erhalten geblieben. Am Ende des Krieges sammelten, wie wir wissen, sowohl die Alliierten als auch die Russen alle auffindbaren Dokumente, die Wissenschaftler, die die Bombardierungen überlebt hatten, und setzten ihre Forschungen fort. Davon haben sie stark profitiert. Wir wissen heute, dass von der Herstellung des Atoms über das Infrarot-Nachtsichtgerät bis hin zur radarwellenabsorbierenden Farbe, die in Tarnkappenflugzeugen verwendet wird, alle wichtigen Errungenschaften deutsche Erfindungen waren. Die Designs unserer hochmodernen Kampffjets finden sich auch auf Fotos aus Nazi-Deutschland vor 80 Jahren wieder. Auch die sowjetische Kameraproduktion basierte auf Konstruktionen, die aus Deutschland übernommen wurden. Nur der Name änderte sich, die Konstruktion blieb bis auf die letzte Schraube gleich. Aber Kameras aus russischer Produktion waren nur bis zum Modellwechsel beliebt und wurden im Ausland verkauft. Die neuen Modelle, die von sowjetischen Konstrukteuren hergestellt wurden, hatten bereits viele Probleme, und die Folgen der fachlichen Unerfahrenheit wurden offensichtlich.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Die umfangreichen Kopieraktivitäten der Russen sind in dem beigegeführten Dokument mit dem Titel "Land der Vervielfältigung" enthalten. Die Russen sind jedoch mit dieser Allbevölkerung nicht allein. Andere Länder haben diesen Entwicklungsweg gewählt. Nach dem Verlust des Zweiten Weltkriegs erkannten die Japaner, dass die jahrhundertalte Politik der Abriegelung von der Welt nicht weitergehen konnte. Aus dem Loch, in dem sie sich befinden, kann nur eine schnelle Entwicklung sie herausführen. Ja, aber wie? Umfangreiche Entwicklung kostet viel Geld. In einem Land, das sein gesamtes Geld für Rüstung enden konnte, seine Hauptstadt zerstört und zwei seiner Städte durch einen Atombombenangriff zerstört wurde, ist dies keine praktikable Option. Deshalb haben in den 1950er Jahren Tausende von Touristen Städte in entwickelten westlichen Ländern insleben und alles fotografiert, alle Daten aufgezeichnet. Die Einheimischen lachten sie aus, um zu sehen, was der Sinn des Fotografierens von Objekten war, die für sie unbedeutend waren. Sie wären besser an touristischen Attraktionen interessiert. Die Japaner interessierten sich jedoch mehr für Industrieanlagen und Industrieprodukte. Die gesammelten Informationen wurden dann mit nach Hause genommen und einer systematischen Analyse unterzogen. Sie filterten die Erfahrung heraus und begannen mit der Herstellung von Produkten westlichen Standards. Diese wurden dann exportiert. Nachdem sie zu extrem niedrigen Kosten verkauft wurden, schreckten die westlichen Bewohner nicht davor zurück, sie zu kaufen. Sie haben nicht viel damit zu tun, weil sie schnell erkannten, dass sie eine schlechte Qualität Junk gegeben hatte. Daher wurde die Qualität der zeitgenössischen japanischen Produkte zum Gegenstand von Spott. Sie scherzten darüber, wie wir es jetzt über die Qualität chinesischer Waren tun.

Aber sie lachten nicht lange über japanische Produkte. Ihre Qualität hat sich rapide verbessert, während die Waren nicht gestiegen sind. In den 1970er Jahren holte die Qualität der japanischen Produkte den Westen ein und übertraf ihn sogar. Und in der Nachrichtentechnologie zerstörte sie die Radio- und Fernsehproduktion in Europa und den Vereinigten Staaten. Taschenradio zum Beispiel wird von niemand anderem als den Japanern hergestellt, weil sie es nicht in der gleichen Qualität und billig produzieren können wie sie. Sie nahmen auch eine führende Rolle in Walkman und mp3 Produktion. Und die Qualität der Sony Farbfernseher ist legendär geworden. Ihre HIFI-Ausrüstung sowie ihre Kameras

Aber ihr größter Fang war die Anschaffung von Spitzentechnologie. Beim schnellen Vormarsch der Roten Armee wurden die Entwürfe der N-1- und N-2-Serie von Marschflugzeugen nicht vollständig zerstört. Eine eigens zu diesem Zweck eingerichtete Einheit erwarb einen Großteil der Dokumentation. Zur gleichen Zeit wurden mehrere Nazi-Wissenschaftler und Raketeningenieure gefangen genommen. Zu ihnen gehörte Klaus Habermohl, Leiter der Prager Gruppe und Konstrukteur des Typs N-2. Da diese Modelle bereits auf dem Feuerball von Viktor Schauberger basierten, wurden sie mit Antigravitationsmotoren ausgestattet. So entwickelten die Russen mit Habermohls Hilfe Ende der 1940er Jahre das Reiseflugzeug Gyiskoplan-1. Ein Testflug des untertassenförmigen Flugzeugs fand 1950 statt. Sein Aussehen war dem Foo Fighter unheimlich ähnlich. Den dafür notwendigen großen Reaktor brauchten sie nicht zu bauen, weil sie im besetzten Breslau (Wroclaw) Zugang zu Schaubergers verbessertem Antigravitationsmotor hatten. Der österreichische Wissenschaftler konnte jedoch nicht gefangen genommen werden, da er rechtzeitig nach Amerika flüchtete. Der praktische Einsatz des Motors war daher problematisch. Es gab Probleme mit der Stabilität, die ohne Kenntnis des Mechanismus des Motors nicht zu vermeiden gewesen wären. Ohne diese konnten die notwendigen Änderungen nicht vorgenommen werden. Es war dieser Mangel an Fachwissen, der den Absturz des Gyiskoplan-2 verursachte, der 1962 getestet wurde.

Die Tragödie unterbrach das russische Untertassenprogramm. Erst in der Gorbatschow-Ära wurden frühere Entwürfe wieder aufgegriffen und ein neues Zwei-Tonnen-Modell mit dem Namen Epik entwickelt. Für das Anfang der 1990er Jahre getestete Flugzeug wurde Schaubergers Antigravitationsmotor jedoch nicht mehr verwendet. Das neue Fahrzeug wurde von konventionellen Gasturbinen-Flugzeugmotoren in die Luft gehoben. In der Zwischenzeit war eine futuristisch anmutende Version der Tarjelka (Tányér) gebaut worden, die 36 × 25 m groß war und 400 Personen befördern konnte. Dann brach die Sowjetunion zusammen und es folgten wirtschaftliche Schwierigkeiten. Es gab also niemanden, der die 70 Millionen Dollar Kosten für die Produktion übernahm. Westliche Investoren sahen nicht die Fantasie in einer umgerüsteten Version der konventionellen Technologie. Deshalb wurde das für den Sommer 1999 versprochene Monstrum, das in 12.000 Metern Höhe fliegen und mit einer einzigen Betankung 7.000 Kilometer zurücklegen sollte, nie gebaut. Mit dem Austausch des Motors war das russische Untertassenprogramm auf dem Holzweg. Außerirdische Hilfe, der an die russische Berezin gelieferte Quecksilberumlaufmotor und die Wrackteile mehrerer abgestürzter UFOs waren vergeblich. Auch diese konnten die falsche Richtung der Suche nicht umkehren.

---

und Videokameras sind ebenfalls zu einem Verkaufsgegenstand geworden. Dann kamen die japanischen Automobilhersteller, die Millionen ihrer fortschrittlichen und billigen Fahrzeuge auf den westlichen Markt vergossen haben. Die westlichen Länder konnten sich nur mit einer Schutzlinie dagegen wehren. Die Bemühungen der Japaner führten sie dazu, das drittfortschrittlichste Industrieland der Welt zu werden.

So ging es in Südkorea. Sie brauchten keine Armee von Touristen mehr. Es genügte, die Werkzeuge und Geräte zu kopieren und sorgfältig zu studieren. Die Nutzung ihrer Erfahrung hat dazu geführt, dass zwei ihrer größten Elektronikfabriken, Samsung und LG, High-End-Produkte produzieren, die in jedem Land der Welt gut verkauft werden können. So ist China unterwegs. Was ihre Bekleidungsprodukte betrifft, so ist ihre Qualität noch recht gering, aber die Qualität ihrer elektronischen Produkte verbessert sich rapide. Dies geschah durch den Kauf von Lizenzen. Die Fertigungsdokumentation ihres Laptops Lenovo, z.B. Sie kauften es von IBM. Seitdem haben sie ihre eigenen Computer, die nicht schlechter sind als die ursprüngliche IBM-Version. Später gab es keine Notwendigkeit, eine Lizenz zu kaufen, weil westeuropäische und amerikanische Unternehmen ihre Fabriken nach China verlegen mussten, um billige und große Mengen chinesischer Arbeitskräfte zu nutzen. Gemeinsam mit ihm wurde die gesamte Produktionsdokumentation an die chinesischen Spezialisten übergeben. Jetzt mussten sie nur noch die Blaupausen kopieren und ihre eigenen Produkte herstellen. Das war schnell. Mit dieser Methode wurden die größten Fortschritte bei der Herstellung von Smartphones erzielt. Vor einem Jahrzehnt leckten sich alle den, dass die Plastikgehäuse chinesischer Mobiltelefone knisterten und ihre Prozessoren ziemlich schwach waren. Nach der Jahrtausendwende war der Weltmarkt für hochwertige chinesische Smartphones jedoch eins nach dem anderen. Heutzutage, für das gleiche Geld, können Sie ein Handy kaufen, das viel fortschrittlicher ist und mehr als der Westen wissen. Westliche Unternehmen haben nicht daran gedacht, das Holz mit diesen gierigen, gewinnbringenden Bemühungen unter ihre eigenen zu schneiden. Kostenlose Hightech-Technologie wurde an China gespendet, was dazu führen wird, dass China in einigen Jahren zum führenden Industrieland der Welt wird. Wenn sich diese Führung in der Wirtschaft auf die Politik ausbreitet, dann kann der Westen anfangen, sich Sorgen zu machen.



Die französische Suche nach Untertassen folgte einem ähnlichen Weg. Das Reiseflugzeug L' AERO 135-HP ähnelte nur äußerlich UFOs. Sie wurde von René Couzinet<sup>13</sup> entworfen und hatte ebenfalls einen Turboprop-Motor. In den frühen 1950er Jahren entwickelten auch die Briten untertassenförmige Fahrzeuge. In Ermangelung eines geeigneten Motors kam ihr Modell Sky Ship nicht über das Niveau eines Schubflugzeugs hinaus. Die US-amerikanisch-kanadische Untertassenforschung befand sich zunächst in der gleichen Sackgasse, obwohl sie mit der Zeit Richard Miethe, den Mitkonstrukteur der Nazi-N-3, und Rudolf Schriever, den Konstrukteur der N-2, übernommen hatten. Nachdem die Modelle Avrocar und Omega scheiterten, gaben auch die Kanadier die Suche auf. Als offizieller Grund für den Ausstieg aus dem Programm wurde angegeben, dass es zu teuer sei. Wer sich für mehr Details interessiert, sollte Andrew C. Stone und Richard Skyman's Buch "Hitler's Saucers" lesen.

Die in der Literatur identifizierten Fehler sind auf den falschen Ansatz zurückzuführen. Die Konstrukteure in verschiedenen Ländern haben nicht erkannt, dass die Diskusform der außerirdischen Fahrzeuge nicht auf ihre Stabilität zurückzuführen ist. Der Tragschrauber ist nicht besser als die herkömmliche Deltaflügelkonstruktion. Sein einziger Vorteil ist seine Fähigkeit, in alle Richtungen zu manövrieren. Außerirdische nutzen dieses Modell, weil sie Aufklärungsmissionen fliegen. Am besten geeignet für diesen Zweck ist die Discoform. Er kann im Nu in jede Richtung abheben, er kann entkommen. Seine bogenförmige Ausbildung ermöglicht es ihm, tief unter das Meer zu tauchen. Sie wird nicht durch den Druck der Wassersäule gequetscht. Aber seine Flugeigenschaften sind extrem schlecht. In der Luft kann er sich nur dann sicher vorwärts bewegen, wenn er mit Steuerflächen (Seiten- und Oberflügel) ausgestattet ist. Ohne diese wird er instabil, der kleinste Luftstoß wirft ihn aus dem Gleichgewicht, er dreht sich um die Hochachse und stürzt ab.

Die einzige Möglichkeit, in der Luft zu bleiben, ist die Anwendung des Bernoulli-Gesetzes, das strenge Regeln hat. Nimmt das Objekt eine Position ein, in der die Saugwirkung des Vakuums an der Oberseite der Tragfläche nicht vorherrschen kann, gibt es nichts, was das Flugzeug in der Luft hält. Es genügt eine leichte Neigung und der die Schwerkraft überwindende Auftriebseffekt ist nicht mehr wirksam. UFOs, die von außerhalb der Erde kommen, stürzen nicht ab, weil sie nicht in der Luft, sondern in einem Vakuum fliegen. Die vom Triebwerk emittierten subatomaren Energieteilchen erzeugen eine Plasmablase um das Raumschiff, die die Luftmoleküle verdrängt. Diese Luftverdrängungshülle reist mit dem UFO mit und macht ihr Fahrzeug in Bodennähe so stabil wie im Weltraum. In einem Vakuum spielt es keine Rolle, welche Form das Flugobjekt hat. Sie kann kubisch sein. Wenn er schwerelos ist, wird er fliegen. Wenn er sich im Vakuum befindet, wird er nicht durch Luftwiderstand gebremst.

Auch berücksichtigen unsere Konstrukteure nicht, dass die Hauptfunktion eines Antigrav-Triebwerks nicht darin besteht, zu fliegen, sondern es in der Luft zu halten. Der überwiegende Teil des Treibstoffverbrauchs des Flugzeugs wird nicht für den Antrieb verbraucht, sondern um das schwere Fahrzeug in der Luft zu halten und die Geschwindigkeit zu erreichen und zu halten, die notwendig ist, um das Bernoulli-Gesetz zu erfüllen. Der Flug selbst, die Überwindung des Luftwiderstands, erfordert viel weniger Energie. Eine an einem Drahtseil hängende Last kann mit dem Finger weggeschoben werden, aber es ist viel Kraft erforderlich, um sie in der Luft zu halten. Diese große Kraft wird durch das Antigravitationskraftfeld überflüssig. Am auffälligsten ist der Unterschied im Fall der UFOs. Hier wird für den Flug keine Energie benötigt. Nur das Beschleunigen und Abbremsen sowie die Überwindung der bodennahen Schwerkraft erfordern einen Antrieb. Beim Beschleunigen und Bremsen fliegt das Fahrzeug nach Überwindung des Luftwiderstandes des Äthers selbst. Der Äther stabilisiert seine Geschwindigkeit. Es wird kein Antrieb benötigt, um die Sterne zu bewegen oder die Planeten zu drehen.

Der Levitationsreaktor ist daher für das moderne Fliegen unerlässlich. Die benötigte Energie ist ebenfalls kostenlos, da sie in Form von subatomaren Energieteilchen aus der Materie freigesetzt wird. In unserer verschmutzten Welt ist ein weiterer nicht unerheblicher Vorteil dieses Reaktors, dass er umweltfreundlich ist und die Luft nicht im Geringsten verschmutzt. Hunderte von Tonnen

<sup>13</sup> röné kuzinyé



von Fahrzeugen zu bewegen und in die Luft zu befördern, verbraucht nicht viel Energie. Die Steuerung und der Antrieb können mit Seitendüsen (Miniaturmotoren) erfolgen.

Wenn das Fahrzeug für den Personentransport bestimmt ist, ist die geeignetste Form ein Keil oder eine Pfeilspitze. Dies ist der beste Weg, um die maximale Geschwindigkeit zu erreichen. Er wird auch von Außerirdischen für den Personentransport genutzt. Fliegende "Dreiecke" sind auch dann sicher zu fliegen, wenn die Plasmahülle durch einen technischen Defekt ausfällt. Sie fliegen dann auf normale Weise und machen dabei ein lautes Geräusch. Sie machen viel Lärm, aber sie krachen nicht wie runde Fahrzeuge. Auch für unsere Flugzeuge, die sich schneller als die Schallgeschwindigkeit fortbewegen, verwenden wir das Deltaflügel-Design. Auch die Natur bevorzugt die V-Form, weil sie die geringste Energie verbraucht. Auch Vögel fliegen V-förmig, weil sie dem Auftrieb ausgesetzt sind, der durch den Flügel des vor ihnen befindlichen Vogels erzeugt wird. Dadurch kann der Energieverbrauch im Flug um bis zu 20 % reduziert werden und sie können längere Strecken fliegen. Die günstigen Flugeigenschaften der V-Form gelten auch für künstliche Objekte. Es ist kein Zufall, dass auch UFOs, die aus der Truppe auftauchen, diesen Flugmodus verwenden. Für den Transport von Gütern ist der zigarrenförmige zylindrische Körper, d.h. mit konischer Nase, am besten geeignet. Er kann die meiste Ladung transportieren und sein Innenraum ist der wirtschaftlichste. Sie ist am wenigsten wackelig. Der abgeflachte Zylinder ist selbst eine stabile Form. Denken Sie nur an die Zeppelin-Luftschiffe der Vergangenheit, wie leise sie waren. Abgesehen von dem brennbaren Treibstoff war alles in Ordnung mit ihnen. Es gab sogar Restaurants mit üppig gedeckten Tischen. Während des Fluges war kein einziges Glas fehl am Platz.

Es hatte also keinen Sinn, die Kreuzfahrtflugzeuge zu schieben. Wir bestehen zwanghaft auf diesem Design, weil die meisten UFOs, die wir gesehen haben, diese Konfiguration aufweisen. Wir glauben also, dass dies die ideale Form ist, um die höchste Geschwindigkeit zu erreichen. Dann wundern wir uns, dass bei Testflügen einer nach dem anderen abstürzt. Wir können es nicht mit einer Plasmahülle umgeben, die ein Vakuum erzeugt. Schon gar nicht, wenn wir eine konventionelle Gasturbine installieren. Es ist Selbstmord, in einem Fahrzeug dieser Bauart zu sitzen. Später, wenn wir Hochleistungs-Antigravitationsmotoren in Serie produzieren wollen, ist es nicht ratsam, die Diskusform zu erzwingen. Reiseflugzeuge sollten nur für Jagdflieger und Aufklärungsflüge gemacht werden. Aber auch ein kleiner Drei- oder Viersitzer ist für diesen Zweck geeignet.

Um auf das ursprüngliche Thema zurückzukommen: Die amerikanischen Forscher, die auf sich allein gestellt waren, erkannten wohl im Laufe der Zeit die Notwendigkeit eines Antigravitationsantriebs. Die geborgenen Wrackteile einer relativ großen Anzahl von UFOs, die in ihrem Gebiet abgestürzt waren, hatten sie zu dieser Tatsache geweckt. Sie hatten auch den Vorteil, dass sie der Landeplatz für außerirdische Raumschiffe waren, die in verbündeten Ländern abstürzten. Sie hatten also eine Menge zu lernen. Sie könnten also in die richtige Richtung gehen. Dazu gibt es aber keine Neuigkeiten. Dieses Programm wurde unterirdisch in eine streng geheime Basis in der Wüste von Nevada verlegt. Selbst der Zugang zu ihr ist unmöglich, so schwer ist sie bewacht.

Mit dem Einsatz des Antigravitationsmotors wird der Straßenverkehr vollständig auf den Luftverkehr verlagert werden. Durch den Wegfall der Treibstoffkosten wird der Luftverkehr extrem billig und sicher. Schon jetzt kommt auf 2,5 Millionen gefahrene Kilometer nur ein Todesopfer. Zum Vergleich: Allein in Deutschland kamen 800 Menschen bei Verkehrsunfällen auf Landstraßen ums Leben, weltweit waren es 1,3 Millionen Menschen. Flugreisen sind also um Größenordnungen sicherer, nicht wegen der größeren Betriebssicherheit der Flugzeuge, sondern wegen des dreidimensionalen Transports. Auch die Sicherheit von Kraftfahrzeugen ist heute sehr hoch. Nur ein winziger Teil der tödlichen Unfälle wird durch Fahrzeugversagen verursacht. Die meisten Unfälle werden durch überhöhte Geschwindigkeit, Überholmanöver, Alkohol am Steuer oder Unaufmerksamkeit des Fahrers verursacht. Beim Fahren in der Luft ist es jedoch nicht nötig, auf die Straße zu achten. Eine Erhöhung des Freiheitsgrades in Fahrtrichtung um eine Größenordnung schließt einen Zusammenstoß zwischen zwei Flugzeugen nahezu aus. Auf Landstraßen genügt ein falscher Handgriff, um das Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn zu lenken, wo es frontal mit dem entgegenkommenden Auto zusammenstößt. Wenn beide Geschwindigkeiten zusammenkommen, sind tödliche Verletzungen fast unvermeidlich.

In der Luft führt ein falscher Lenkeinschlag lediglich zu einer Richtungsänderung, die sich leicht korrigieren lässt. Auf der Straße kann ein rücksichtsloses Überholmanöver zu einer Tragödie führen, während es in der Luft fast undenkbar ist. Niemand hat je von einem Passagierflugzeug gehört, das versucht, ein anderes zu überholen. Warum? Eine leichte Richtungsänderung oder ein Über- oder Unterfliegen kann sie leicht vermeiden. Dann geht es weiter, so schnell es geht. Warum sollte man dieselbe Strecke wie der andere fliegen, wenn man tausend andere Strecken in der Luft fliegen kann und sich nicht um den Gegenverkehr kümmern muss. Bei Sportflugzeugen mag es solche Turbulenzen geben, aber hier kann der Pilot in jede Richtung überholen, nicht nur nach links, sondern in einem Winkel von 360°. Die Zahl der Flugrouten ist nahezu unbegrenzt und erfordert keinen Ausbau wie bei einer Autobahn.

Erschwert wird die Entwicklung dadurch, dass allein die Erwähnung des Nationalsozialismus in den heutigen demokratischen Gesellschaften ein "rotes Tuch" ist, so dass kein Politiker es wagt, sich ernsthaft auf dessen Leistungen zu berufen. Doch es liegt in unserem eigenen Interesse, die faschistische Politik von dem von ihnen erreichten technischen Fortschritt trennen zu lernen. Hitler und die Führer der von ihm gegründeten Nationalsozialistischen Partei waren zwar faschistische Massenmörder, aber die wissenschaftlichen Errungenschaften, die sie uns aufgezwungen haben, sollten deswegen nicht stigmatisiert werden. Sonst enden wir wie die britische Militärführung mit der Hochtechnologie von vor 70 Jahren. Wie Sie wissen, hatte der britische Geheimdienst schon 1938 Zugang zu deutschen militärisch-industriellen Entwicklungen, aber der Düsenjäger, das Radar, die funkgesteuerte Flügelbombe, die ballistische Rakete, das Nachtsichtgerät, der Schleudersitz und viele andere Erfindungen ließen den arroganten Militäranalysten die Sicherungen durchbrennen. Der "Oslo-Bericht" wurde deshalb zum Fiebertraum eines geisteskranken Diktators erklärt. Selbst der Einschlag von V1- und V2-Raketen auf London ernüchterte die britische Militärführung nicht.

Heute sind diese Geräte alltägliche Werkzeuge der Kriegsführung und Verteidigung. Aber es hat 80 Jahre auf sich warten lassen. Hätten die britischen und amerikanischen Militärexperten damals die deutschen militärischen Entwicklungen ernst genommen und angewendet, wären wir heute viel weiter. Es ist das gleiche mit Hitlers UFOs. Unsere Wissenschaftler fürchten ihn wie der Teufel den Weihrauch. Sie denken, dass ein verrückter Diktator den Geist aus der Flasche gelassen hat, also tun sie ihr Bestes, um ihn zurückzuhalten. Anstatt daran zu glauben, setzen sie ihre halbfertige Forschung fort. In diesem Fall könnten wir mit der Hilfe von außerirdischen Zivilisationen rechnen. Heute ärgern sich viele Menschen darüber, dass sich die Außerirdischen nach der anfänglichen Aktivität von uns abgewandt haben. Es gibt immer weniger UFO-Sichtungen, die dritte Art der Begegnung. Daran sind wir selbst schuld. Wie können sie uns helfen, wenn wir nichts tun? Unsere Welt ist eine Welt der Stagnation, des Elends, der Hilflosigkeit. Wir kennen nur das eine: jammern, klagen, hilflos sein. Keiner traut sich zu entscheiden oder zu handeln. Währenddessen fällt unsere Welt auseinander, wir versinken immer tiefer in unserem eigenen Dreck.

Die derzeitige Situation wird in dieser Hinsicht wahrscheinlich keine positive Veränderung bringen. Die Deutschen sind mit anderen Dingen beschäftigt. Mit den Terroranschlägen auf der Tagesordnung bekommen sie langsam Angst, auf die Straße zu gehen. Sie könnten jeden Moment in den Rücken gestochen oder vor einen Zug gestoßen werden. Die ganze Welt ist verblüfft über die irrationalen Entscheidungen der deutschen Politiker. Selbst arabische Politiker sagen, dass Deutschland Selbstmord begangen hat, indem es 2 Millionen illegale Einwanderer ins Land gelassen hat, darunter 5 000 Terroristen. Hunderttausende von IT-Spezialisten, Ärzten und anderen hochqualifizierten Fachkräften wurden erwartet. Stattdessen bekamen sie Analphabeten und ungebildete Menschen, die nur ihre Gewaltbereitschaft und ihren Fanatismus mitbrachten. Ihr Unterhalt kostet eine horrende Summe. In Deutschland wurden im vergangenen Jahr umgerechnet 7 500 Milliarden Forint für die Betreuung von 2 Millionen Einwanderern ausgegeben.<sup>14</sup>

Einige argumentieren, dass diese Entscheidung, die dem gesunden Menschenverstand widerspricht, das Ergebnis eines unterbewussten Impulses ist. Es ist ihre Art, für ihre Verbrechen im

<sup>14</sup> Andere Aufnahmeländer schnitten nicht besser ab. In Finnland zum Beispiel kostet die Integration eines Einwanderers 200 Millionen Forint.

Zweiten Weltkrieg zu sühnen. Andere glauben, dass diese Situation auf die Impulse der dämonischen Welt zurückzuführen ist. Wenn dies wahr ist, dann hat Satan gute Arbeit geleistet. Es ist ihm gelungen, das mächtigste Land aus dem Entwicklungsprozess auszuschließen. In dieser Situation können wir nur quälen, was sich die Deutschen aus den kleinen Fingern gesogen haben. Außerdem konnten sie wieder einmal auf die Hilfe ihrer arischen Vorfahren im Aldebaran-Sternensystem zählen.<sup>15</sup>



Nach erfolgreicher Entwicklung kann die lang ersehnte Produktion beginnen. Unsere Flugzeuge und Raumfahrzeuge mit Antigravitationsantrieb sollten aus Magnesium gebaut werden. Das liegt vor allem daran, dass Magnesium in Verbindung mit den richtigen Legierungsmaterialien extrem fest ist. Dabei ist es 30 % leichter als Aluminium und wird nicht durch Korrosion beeinträchtigt. Entgegen der landläufigen Meinung ist Magnesium kein seltenes Metall. Es ist das achthäufigste Element auf der Erde und kommt in großen Mengen auf unserem Planeten vor. (Das ist ein sehr gutes Verhältnis, denn Eisen, das überall auf der Welt in großen Mengen vorkommt, ist nur das fünfhäufigste.) Magnesium macht 2,5% der Erdkruste aus. Auch Meerwasser enthält 0,13% Magnesium in Form von gelöstem Chlorid. (Dies verursacht seinen bitteren Geschmack.) Der einzige Nachteil für seine weitverbreitete Verwendung ist, dass es leicht mit anderen Elementen reagiert. Es kommt daher in der Natur nur in Verbindungen vor, was seine Gewinnung teuer macht. Magnesium ist auch gut für die Umwelt. Es ist leicht zu recyceln. In letzter Zeit haben auch die Automobilhersteller begonnen, ihn zu entdecken. Der schöne metallische Glanz und die silbrig-weiße Farbe machen eine Oberflächenbehandlung überflüssig. Kein Lackieren, kein Rosten. Auch weniger fortgeschrittene außerirdische Zivilisationen bauen ihre Raumfahrzeuge aus diesem Metall, weil es leichter als Aluminium und fester als Stahl ist. Da es hoch magnetisierbar ist, kann es auch als Ersatz für das wesentlich schwerere Weicheisen verwendet werden. Dies ist von großer Bedeutung bei der Herstellung von elektromagnetischen Antriebssystemen und bei der Herstellung von Plasmahüllen um Raumfahrzeuge.

Seine Formgebung erfordert jedoch eine anspruchsvolle Technologie. Seine starre hexagonale Kristallstruktur verursacht Probleme beim Gießen, Pressen und Bearbeiten. Mit den richtigen Legierungen kann dieser Nachteil jedoch überwunden werden. Es besteht auch kein Sicherheitsrisiko. Obwohl es mit blendend weißem Licht brennt, kann es nur gezündet werden, indem man es zu Pulver mahlt. (Übrigens wurde Magnesiumpulver oder -band früher als Vorstufe zum elektrischen Blitz verwendet. Es ist an der Zeit, Magnesium sinnvoller zu nutzen. Es macht einen Unterschied, wie viel ein Raumfahrzeug wiegt. Ein Motor, der eine 5-Tonnen-Stahlkonstruktion um das 4,6-fache ihrer Größe anheben kann, kann aus Magnesium gebaut werden. Mit Magnesium können wir also ein Fahrzeug bauen, das fast fünfmal so groß ist wie ein Fahrzeug aus Stahl, oder fast fünfmal so schnell. Übrigens verwenden auch die Aliens (kleine graue Männer) dieses Metall als Material für ihre Raumschiffe. Nach einer Analyse durch wellen-dispersive Spektroskopie bestand das in Roswell abgestürzte UFO zu 97 % aus Magnesium und zu 3 % aus einer Zinklegierung<sup>16</sup>, die mit einer Schicht von 1 bis 4 Mikrometern Bismut<sup>17</sup> überzogen war. Nach anderen Quellen beschichten die Little Greys ihre Fahrzeuge mit einer Legierung aus Silber und Kupfer, um die elektrische und damit magnetische Leitfähigkeit zu erhöhen.

<sup>15</sup> Sie können über die Hilfe der Aryamianer während des Zweiten Weltkriegs in Band I meines Buches Die Erfüllung der Esotericity in der interessanten Nachrichten-Sektion lesen.

<sup>16</sup> Zink erhöht die Elastizität, Korrosionsbeständigkeit und den Schmelzpunkt von Magnesium, wodurch es einfacher zu gießen und zu schweißen.

<sup>17</sup> Wir sind uns der Rolle von Bismut noch nicht bewusst. Da Bismut hoch diamagnetisch ist, scheint es die elektrische Leitfähigkeit und den Magnetismus von Magnesium zu beeinträchtigen. In einem starken Magnetfeld wird Bismut jedoch magnetisch und ist an der Bildung von Plasma um das Fahrzeug herum beteiligt. Das starke Magnetfeld um das Fahrzeug herum wird durch Antigravitationsstrahlung e aus dem Motor erzeugt. Aufgrund der abstoßenden Wirkung von Bismut durch magnetische Strahlung kann es auch die Navigation erleichtern. Seine genaue Rolle wird durch zukünftige Forschung bestimmt werden.

Sein Einsatz wäre nicht enorm teuer. Während Aluminium dreimal so teuer ist wie Stahl, kostet eine Magnesium-Karosserie nur fünfmal so viel. Das ist immer noch billiger als die Verwendung von kohlefaserverstärktem Kunststoff<sup>18</sup> mit ähnlicher Festigkeit, der zwanzigmal teurer ist als Stahl. Ein weiteres vielversprechendes Metall ist Titan. Auch ein häufiges Element auf der Erde. Es macht 0,44 % der Erdkruste aus. Es ist ein silbergraues Metall mit einer glänzenden Oberfläche. Es wiegt doppelt so viel wie Aluminium, ist aber 40 % leichter als Stahl. Es gilt daher auch als Leichtmetall. Es ist leicht bearbeitbar, doppelt so stark wie Aluminium und hat eine mit Stahl vergleichbare Festigkeit. (Seine Oberflächenhärte kann durch Ionenpflanzung um das Fünffache erhöht werden. Es ist kein Zufall, dass die auf diese Weise hergestellten Gegenstände dem korrosionsbeständigen Stahl sehr ähnlich sind.) Es ist auch kein Zufall, dass es derzeit in großen Mengen in der Luft- und Raumfahrtindustrie eingesetzt wird. Seine elektrische und thermische Leitfähigkeit ist jedoch sehr gering. Es ist ein paramagnetisches Material, nur leicht magnetisierbar. Als Ersatz für ein geeignetes Material bietet sich ein neuartiger Stahl an, den südkoreanische Forscher kürzlich entwickelt haben: Durch die Zugabe von Aluminium haben sie eine Stahllegierung geschaffen, die leichter als Stahl ist, nicht korrodiert und stärker als Titan ist.

Budapest, 28.01.2018.



Antigravitationstriebwerke werden in der Ingenieurswelt wahrscheinlich auf großes Interesse stoßen. Es gibt noch keine Möglichkeit, einen kristallinen Motor zu bauen. Die Entwicklung des Schlangenmotors und des Hamel-Motors ist für einen Kleinunternehmer kein Problem, weil die Zutaten billig sind. Die Entwicklung eines Motors, der auf der gegenmagnetischen Anregung von Elektromagneten basiert, könnte ein Problem sein. Die dreiphasige Version ist teuer und kompliziert zu bauen. Es ist auch nicht sicher, dass es in der oben beschriebenen Anordnung funktioniert. Es ist daher ratsam, das Prinzip zunächst zu testen. Dieses einphasige Modell ist mit geringem Aufwand zu bauen und kann zur eindeutigen Demonstration der Funktionsfähigkeit verwendet werden.

Es genügt, zwei mit Resonanzfrequenzen angeregte Elektromagnete in entgegengesetzte Richtungen zu drehen. Der eine wird auf einer Isolierfolie (z. B. einem dicken Textil-Backblech) befestigt, der andere wird an der Welle eines Elektromotors befestigt und so über die feststehende Spule gelegt, dass er diese nicht berührt. (Dazu ist eine Schleifringeinspeisung erforderlich.) Dann erregen Sie beide Spulen mit einem auf ihre Resonanzfrequenz abgestimmten Wechselstrom, so dass die beiden Sinuswellen um 180° zueinander phasenverschoben sind. Das Magnetfeld der beiden Spulen zieht sich dann gegenseitig an, und es ist nicht möglich, die obere Spule von Hand von der unteren zu entfernen. Dann wird der Elektromotor eingeschaltet, der die obere Spule gegen das Magnetfeld dreht.

Dadurch schieben sich die beiden entgegengesetzten Magnetfelder so stark ineinander, dass große Mengen an Ätherteilchen in die Spulen strömen. Die einströmenden Ätherionen werden von den Spulen abgestrahlt, die mit den von der Erde abgestrahlten Gravitonen interagieren und einen Antigravitationseffekt erzeugen. Der Wirkungsgrad kann durch die Verwendung einer Soliton-Welle (eine halbierte Sinuswelle) anstelle einer Sinuswelle stark verbessert werden. Die Kombination aus der Resonanzfrequenz und der durch die Solitonwellen erzeugten Ladungsakkumulation bewirkt, dass das Vril so stark wird, dass es die Luftmoleküle ionisiert und so eine Plasmaschleife um den Motor herum entsteht. (Das Solitonwellen-Experiment muss im freien Raum durchgeführt werden, denn wenn die Struktur ausgelöst wird, bricht sie durch die Decke).



Schutzkleidung ist ebenfalls erforderlich. Starke magnetische Strahlung kann die Meridiane in Ihrem Körper entwässern oder überlasten, was zu schweren Krankheiten führen kann. (Leukämie ist

<sup>18</sup> Carbonfasern werden aus Nanoröhren aus Karbonaten mit einem Innendurchmesser von 100.000 Millimetern gebildet.



die häufigste Folge.) Leider ist ein Schutz vor magnetischer Strahlung fast unmöglich, da diese winzigen Teilchen jedes Material ungehindert durchdringen können. Denken Sie nur an die Schwerkraft. Wo immer wir uns verstecken, wirken Gravitonen auf uns ein, nichts kann die Anziehungskraft aufhalten. Glücklicherweise ist die Gravitationsstrahlung der Erdkugel nicht so groß, dass sie uns krank macht, und wird durch die ätherische Teilchenstrahlung, die durch unsere Chakren einströmt, ausgeglichen. Ohne sie wären wir nicht in der Lage, länger als 5 Minuten zu leben.) Starke magnetische Strahlung stört jedoch das Gleichgewicht ihrer Meridiane, was früher oder später zu schweren Erkrankungen führt. In diesem Fall helfen die dicken Bleiwände, die für radioaktive Strahlung verwendet werden, nicht weiter. Gegen magnetische Strahlung kann man nur eines tun: sie streuen. Am besten geht das mit Wollhaar. Die feinen, gedrehten Fasern der Schafwolle wirken wie winzige Spiegel und lenken die auf sie fallenden magnetischen Strahlen in verschiedene Richtungen ab. Das bedeutet, dass nur ein kleiner Teil der Strahlung Ihren Körper erreicht. Die Chakren können die durch die Strahlung verursachte Meridianentwässerung oder Überlastung ausgleichen.

In alten Zeiten, als die Götter noch unter uns waren, benutzten die Menschen irhabunda (suba)<sup>19</sup>, um sich gegen die von ihnen ausgehende subatomare Energie zu schützen. (Diese Methode des Augen- und Gesundheitsschutzes wurde uns von Zeus vorgeschlagen.) Schafsfell oder Schafswolle ist das einzige Material, das wir haben, das magnetische Energie effektiv reflektiert. Der Mythologie zufolge schützte Zeus seinen Sohn auch vor starker Strahlung, indem er Tierhäute mit dickem Fell überzog. Als Herakles darauf bestand, dass sein Vater in seiner ganzen göttlichen Herrlichkeit vor ihm erscheinen sollte, hob er das Fell einer Ziege vor sich auf, das die blendend starke Bio-Energie, die von seinem Körper ausging, abschirmte. Auch Gerstenkleie eignet sich für diesen Zweck, aber das Ummanteln unseres Körpers mit dicker Kleie wäre ziemlich kompliziert. (In der Antike lagerten die Juden den Samir, der alle Materialien, sogar Diamanten, wie Butter schneidet, in Tonkrügen, die mit Gerstenkleie gefüllt waren).

Neben Spelzen und Getreidekörben könnte es sich lohnen, die subatomaren energieabschirmenden Eigenschaften von Glimmerschiefer zu untersuchen. Vor der Sonnenpyramide in Theotihuacan befindet sich eine unterirdische Kammer, die mit mehreren Schichten von Glimmerfolie bedeckt ist. Glimmer ist bekanntlich ein guter Isolator für Wärme und Elektrizität. Es ist auch beständig gegen organische Säuren. Ich frage mich, welche Art von Aktivität in dieser sandwichartig isolierten unterirdischen Kammer vor sich ging, um eine so schwere Isolierung zu erfordern? Handelte es sich um konzentrierte subatomare Energiestrahlen, die Materialien so umwandeln, dass extrem feste Metalle entstehen? Eine mehrere Meter dicke Gesteins- und Erdschicht ist an sich schon ein ernstzunehmender Isolator. Glimmerplatten werden nicht benötigt, um Metalle unter Tage zu schmelzen. Da die konzentrierte subatomare Energiestahlung, die von der Hohlraumwand absorbiert wird, noch nach Jahrtausenden nachgewiesen werden kann, wäre es sinnvoll, die Magnetfeldstärke vor Ort zu messen. Dies würde Licht in das Geheimnis bringen. Wenn die abschirmende Wirkung des Glimmerschiefers gegen ätherische Strahlung nachgewiesen werden könnte, würde dies den Bau einer Schutzwand ermöglichen.

Budapest, 04.02.2018.



Leider wurde im vergangenen Jahr nichts getan, um Antigravitationsmotoren zu entwickeln und die Energie der Materie nutzbar zu machen, zwei Bereiche, in denen wir am meisten tun können, um unseren technologischen Fortschritt voranzutreiben und die globale Erwärmung aufzuhalten.

<sup>19</sup> Das Suba (Schuba) ist ein Schafsmantel, der mit seinen Haaren nach außen gedreht wird und den ganzen Körper vom Fuß bis zum Hals bedeckt. Im Regen legten die siebenbürgischen Schafherden dies auf sich. Auf dem Weg nach draußen schützt auch das Schafsfell vor der Hitze. (Nach Angaben seiner Hersteller wärmt sich wollige Bettwäsche im Winter und kühlt im Sommer ab.) Wir brauchen noch einen Schaffell-Eus und einen Handschuh. Gewöhnliche Hauthandschuhe sind keine gute Lösung, denn Schafshaare sollten draußen sein, nicht innen.

Die Entwicklung des Hamel-Motors bietet Lösungen für diese beiden Probleme. Dieses Triebwerk, das einfach, schnell und extrem billig herzustellen ist, könnte die Weltraumforschung aus dem Sumpf ziehen, in dem sie seit mehr als 70 Jahren dümpelt. Unsere Raketenkonstrukteure verwenden immer noch die von den Deutschen 1943 entwickelten Rauchraketen. In diesem Bereich wurden seit fast einem Jahrhundert keine Fortschritte mehr gemacht. Wegen dieses antiquierten chemischen Antriebssystems kostet die Herstellung einer Rakete die NASA mehr als 400 Millionen Dollar und dauert Jahre. Auch die SpaceX-Rakete kostet in der Herstellung 54 Millionen Dollar. Dieses von Elon Musks Firma produzierte Raumschiff ist zwar wiederverwendbar, kostet aber immer noch 83 Millionen Dollar pro Start.

Im Gegensatz dazu würde die Hamel-Rakete in der Herstellung nicht mehr als 100 Dollar kosten. Das sind allenfalls die Kosten für drei Trichter aus hauchdünnen Aluminiumblechen, den Eisentank und vier Magnetringe sowie drei Steinkugeln. Natürlich müsste auch eine Karosserie um den Motor herum gebaut werden, aber das würde nicht mehr kosten als der Bau eines Autos. Es müssten keine speziellen Materialien verwendet werden, um Kraftstofflecks zu verhindern. Ein Hitzeschild ist nicht erforderlich, da dieses Raumfahrzeug nicht als Kanonenkugel gestartet werden muss. Es kann mit geringer Geschwindigkeit in den Weltraum geschwebt werden. Da sein "Treibstoff" in unendlichen Mengen im Universum zur Verfügung steht, gibt es keinen Grund zur Eile, um ihn aus der Anziehungskraft der Erde herauszuholen. Daher fällt er nicht zurück. Und sein Wiedereintritt wird nicht durch Gravitationskräfte beeinflusst. Er kann daher bei niedrigen Geschwindigkeiten abwärts schwimmen. Es verbrennt nicht durch Reibung von Luftmolekülen. Und mit einer Plasmablase, die um das Fahrzeug herum erzeugt wird, ist seine Reisegeschwindigkeit um Größenordnungen höher als die einer chemischen Rakete (sie kann mit einer Geschwindigkeit von bis zu 72 000 km/h über die Stratosphäre hinaus fliegen).

Doch niemand ist bereit, sie zu entwickeln. Das Fehlen einer theoretischen Grundlage ist ein großes Hindernis. Da sie die Prinzipien der Funktionsweise nicht kennen, sind Luftfahrtingenieure nicht beteiligt. Das Funktionsprinzip dieses Motors ist einfacher als das der elektromagnetischen Motoren. Dort ist nicht nur die gegenmagnetische Anregung erforderlich, sondern auch die Solitonenanregung. Hier liegt jedoch keine elektrische Erregung vor. Das Antigravitationsfeld wird durch Resonanz erzeugt. Bei diesem Getriebe muss nichts weiter getan werden, als den oberen Magnetring des Basisoszillators auf der Resonanzfrequenz zum Schwingen zu bringen. Dann beginnen die Metallatome im unteren Magnetring einen verrückten Tanz, bei dem sie ihre in der äußeren Umlaufbahn zirkulierenden Elektronen verlieren. Aber das Universum kann die Leere nicht tolerieren, also versucht es, sie mit Äther zu füllen. Deshalb fließen sehr große Mengen von Ätherteilchen in die Magnetscheibe. Dort tanzen die Atome und stoßen mit dem Kern zusammen, was ihre Schwingungen erhöht. Sie verlieren dann weitere Elektronen.

Schließlich wird der Zustrom von Äther-Ionen so groß, dass die Luft um die Magnetscheibe ionisiert wird und sich eine Plasmahülle um sie herum bildet. Für die Ionisierung und Nullsetzung der Schwerkraft ist jedoch konzentrierte magnetische Strahlung erforderlich. Dies übernehmen auch die Metallatome. Je mehr Ätherteilchen in die Magnetscheibe einströmen, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie mit den abgelösten Elektronen und dem Atomkern kollidieren. Da sie sich gegenseitig abstoßen, führt die Abstoßung dazu, dass die ätherischen Teilchen verdichtet werden und zu konzentrierter magnetischer Strahlung werden. Nach einiger Zeit passen sie nicht mehr in Metall, sodass die Magnetscheibe den kondensierten Äther herausdrückt. Antigravitationsstrahlung beginnt.

Dies ist nur die sichtbare Folge der Anreicherung von Äther-Ionen. Für uns ist die wichtigere Entwicklung, dass sie an die Gravitonen gekoppelt sind, die aus der Erde fließen. Da sich in der Welt der subatomaren Energie positive Teilchen (Äther-Ionen) und negative Teilchen (Gravitonen) gegenseitig abstoßen, entsteht ein Antigravitationseffekt. Der Globus wirft das Antigravitations-Triebwerk und alles, was darum herum aufgebaut ist, also das Raumschiff, weg.

Verwechseln Sie diesen Effekt nicht mit Magnetismus. Wellen, die von ruhenden Magneten ausgesendet werden, stammen von Spins oder magnetischen Domänen in ferromagnetischen Materialien. Diese Art von Magnetismus induziert keinen Antigravitationseffekt. Selbst der stärkste Magnet der Welt, der 25-Tesla-Induktionselektromagnet, hüpft beim Einschalten des Erregerstroms

nicht auf dem Tisch. Aber es könnte, denn der Elektromagnet im National High Magnetic Field Laboratory an der Universität von Florida benötigt 160 000 A Strom, um angeregt zu werden. Da dieser Strom die Spule bereits ausglüht, benötigt sie zur Kühlung ein Kühlsystem mit 13.000 Litern Wasser. Selbst beim Einschalten eines Elektromagneten mit einer magnetischen Induktion von 41,4 Tesla, der 2017 an der Florida State University hergestellt wurde, wurde kein solches Phänomen beobachtet.<sup>20</sup> (Neodym- und Samarium-Kobalt-Supermagnete, die als sehr stark gelten, haben Induktionen von weniger als 2 Tesla).

Das unterschiedliche Verhalten ist auch darauf zurückzuführen, dass Dauermagnete und Elektromagnete von entgegengesetzten Polen angezogen und von den gleichen Polen abgestoßen werden. Das heißt, sie verhalten sich entgegengesetzt zu den subatomaren Energieteilchen. Aber in einem Punkt verhalten sie sich gleich, beide Magnete sind in der Lage, elektrische Ströme anzuregen. Aber nicht in demselben Ausmaß. Subatomare Energieteilchen sind in dieser Hinsicht viel effizienter. Deshalb wäre es wünschenswert, diese Fähigkeit zu nutzen. Sie würden uns nicht nur mit kostenlosem Strom versorgen, sondern auch mit effizientem Strom. Sie könnten viel mehr Strom in einer viel kleineren Größe als jedes andere Gerät erzeugen.

Das größte Hindernis für ihre Entwicklung ist, dass wir nicht wissen, wie sie funktionieren. Das Gleiche gilt für Antigravitationsmotoren. Wenn wir wüssten, was den Antigravitationseffekt erzeugt und wie er zustande kommt, wäre die Entwicklung zielgerichteter. Sobald das Ziel in Sicht ist, kann der Weg dorthin gefunden werden. Es mag einige Umwege erfordern, aber wir werden früher oder später ankommen. Bei der Entwicklung des Hamel-Motors laufen viele in eine Sackgasse, weil sie nicht berücksichtigen, dass der Antigravitationseffekt nicht durch die Wanderungen der Aluminiumkegel, sondern durch deren Vibration entsteht. Die Taumelbewegung ist für das Antriebssystem und die Steuerbarkeit des Raumfahrzeugs notwendig. Wenn eine Tür an der Seite geöffnet wird, kippen die Kegel hin und her und nach rechts und links, wenn sich die Windrichtung ändert. Der Grundschwinger wird dann nicht in konzentrischen Kreisen, sondern asymmetrisch angeregt. Die Anregung wird seitlich verschoben, was dazu führt, dass auf dieser Seite mehr Energie aus dem Antrieb fließt. Dies bewirkt eine Richtungsänderung des Fahrzeugs. Diese Planetenbewegung allein führt jedoch nicht dazu, dass der untere magnetische Ring große Mengen an subatomaren Energieteilchen aussendet.

Dazu müssen die Aluminiumkonen in Schwingung versetzt werden. Bei der Resonanzfrequenz der Magnetscheiben. Diese Frequenz kann mehrere Kilohertz betragen. Das heißt, sie ist so schnell, dass die vibrierende Bewegung der Zapfen mit dem bloßen Auge nicht sichtbar ist. Hier haben die bisherigen Entwickler den größten Fehler gemacht.<sup>21</sup> Wie Sie auf den beigefügten Bildern sehen können, haben sie durch Aufkleben dicker Magnetscheiben eiserne, schwere Aluminiumkegel geschaffen, die bei hohen Frequenzen nicht schwingen können. Die träge Bewegung dieser tristen Kegel konnte nur zum Umrühren von Marmelade genutzt werden. Um das Gewicht der Aluminiumkonen zu reduzieren, sollten kleine Ferritringe verwendet werden. Es wäre einen Versuch wert, ob ein Magnetstreifen in der Tür eines Kühlschranks für diesen Zweck verwendet werden kann. Es ist viel einfacher, dies sowohl auf die Kegel als auch auf das Metallfass zu kleben. Fällt der Kegel ein, sollte der Versuch nicht abgebrochen werden. Sie sollten das Magnetband magnetisiert mit einer höheren Feldstärke bestellen. Dann sollte beobachtet werden, ob das kontinuierliche kreisförmige Magnetfeld die Kegel nicht am Wackeln hindert. Je weniger Kraft erforderlich ist, um die Kegel aus dem Gleichgewicht zu bringen, desto eher sind sie in der Lage zu schwingen.

Es ist alles eine Frage des Experimentierens. Wenn der Aktor funktioniert, dann ist es eine Frage der Geduld, der Verfeinerung des Antriebsmechanismus, der Steigerung des Wirkungsgrads. Der Antigravitationsantrieb kann durch Entfernen des Basisoszillators, der Einheit mit den beiden Magnetscheiben, überprüft werden. Dann versetzen wir sie künstlich in Schwingung. Bei dieser Kon-

<sup>20</sup> Die Entwicklung dieses Elektromagneten kostete 35 Millionen US-Dollar.

<sup>21</sup> Die Bewegung von Kegeln kann auch in diesen englischsprachigen Videos studiert werden:

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

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

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



figuration wird die obere Magnetscheibe nicht durch die Aluminiumkegel in Schwingung versetzt, sondern durch einen Elektromotor, der oszilliert. Der Motor einer Gleitschleifmaschine scheint für diesen Zweck am besten geeignet zu sein. Entfernen Sie den Adapter zur Befestigung des Schleifgewebes vom Schwingschleifer, montieren Sie den Motor auf ein Stativ und senken Sie ihn dann auf den Grundschwinger ab, so dass die Motorwelle die obere Magnetscheibe in Schwingung versetzt. Wenn die Frequenz der Oszillation nicht hoch genug ist, können Sie auch den Motor eines Elektrorasierers mit oszillierendem Messer (z. B. Braun, Remington) ausprobieren. Ist auch diese nicht hoch genug, verwenden Sie einen Frequenzumrichter, um die Frequenz des sinusförmigen Stroms zu erhöhen.

Der Einsatz eines Hamel-Motors wäre auch aus sicherheitstechnischer Sicht von Vorteil. Es kann nicht abgeschossen oder mit einer Strahlenkanone lahmgelegt werden. Da er keine elektrischen Komponenten enthält, spielt Elektrizität auch bei seiner Steuerung keine Rolle, und Strahlenwaffen können den Elektronenfluss nicht lahmlegen. (In jedem Fall von UFO-Entführungen aus einem Auto heraus haben die Betroffenen gesagt, dass, sobald das Raumschiff über ihnen war, ihr Auto stehen blieb, der Motor nicht mehr zündete und sogar die Lichter ausgingen). Das kann mit dem Hamel-Triebwerk nicht passieren, was in einem zukünftigen Weltraumkrieg ein großer Vorteil sein könnte.

Wer immer noch Zweifel an der Fähigkeit des Äthers hat, in die Materie zu fließen, und an seinem Anti-Gravitations-Effekt, sollte sich dieses Video ansehen: <https://www.youtube.com/watch?v=GeyDf4ooPdo>. In dem Video Anti-Gravity Wheel? demonstriert ein junger Mann, wie eine schwere Stahlscheibe, die zum Gewichtheben verwendet wird, fast schwerelos gemacht werden kann. Die Stahlscheibe, die mit zwei Händen nur schwer zu heben ist, wurde von seinem Partner mit einem Pistolenbohrer mehrere Minuten lang mit hoher Geschwindigkeit gedreht. Der junge Mann hob sie dann leicht an und schwang sie über seinen Kopf. Der Grund für den Gewichtsverlust ist, dass beim Schleudern durch die Zentrifugalkraft eine große Anzahl von ätherischen Partikeln in der Stahlscheibe eingeschlossen wird. Dies reicht nicht aus, um die umgebenden Luftmoleküle zu ionisieren. Die Gravitationsstrahlung der Erde hat aber auch eine abstoßende Wirkung auf die große Anzahl von Ätherionen, wodurch die Stahlscheibe an Gewicht verliert. Dieses Experiment wird wahrscheinlich Wissenschaftler mit verblüfften Gehirnen davon überzeugen, dass Äther tatsächlich existiert. Wenn nicht, was steckt dann in der Zielscheibe fest? Luft? Bussy Wissenschaftler sprechen über die gyroskopische Kraft, wenn sie dieses Video sehen. Aber sie können nicht sagen, was die gyroskopische Kraft erzeugt.<sup>22</sup>

Budapest, 14.02.2019.



Das größte Hindernis für den Paradigmenwechsel, für den Aufstieg zu kosmischen Gesellschaften, ist also, dass wir das Prinzip, nach dem diese Geräte funktionieren, nicht kennen. Und wenn man nicht weiß, nach welchem Prinzip eine Maschine arbeitet, ist man nicht in der Lage, sie zu implementieren. Auch wenn sie eine Probe erhalten. Er dreht es, schaut es an und versucht dann, es zu kopieren. Er kopiert es in ähnlicher Größe und Ausführung, aber es funktioniert nicht. Das ist die Art von schlampiger Arbeit, die derzeit in den unterirdischen Forschungslabors der Geheimdienste und der verschiedenen Hintermächte stattfindet. Sie haben zwar funktionierende UFOs, die sie testfliegen, aber sie haben sie nicht geschaffen. Sie sind eine Leihgabe von verschiedenen außerirdischen Zivilisationen, um sie zu studieren. Es ist ihnen auch nicht verboten, sie zu kopieren und ihre eigenen Antigravitationsflugzeuge zu entwickeln. Aber sie können es nicht.

Das können sie nicht, weil sie den Mechanismus nicht verstehen. Kein Wunder, denn richtige physikalische Erkenntnisse gibt es nicht. Wir verstehen die physikalischen Phänomene nicht, die beim Betrieb dieser Geräte, dieser Fahrzeuge auftreten. Die Literatur ist voll von verschiedenen

<sup>22</sup> Dieses Experiment wurde zuvor von einem professionellen Wissenschaftler vorgestellt. Er glaubte nicht, dass es das Ende seiner Karriere sein würde. Der Bericht über den Fall ist abdem folgenden <https://index.hu/tudomany/giro0619/>

vagen Formulierungen. Eine davon ist, dass "das Antigravitations-Triebwerk den Raum zum Flugzeug hin krümmt, das dann ein Teil von ihm wird". Eine andere ist, dass "der Reaktor ein unglaublich fortschrittliches Antimateriesystem ist, das durch seinen Betrieb die Schwerkraft verzerrt. Dann fügen sie hinzu: "Wenn man sowohl Raum als auch Zeit krümmt, geschieht die Positionsänderung in einer Sekunde." Nur ein großer Wissenschaftler könnte sich noch mehr Unsinn einfallen lassen. Das ist die "Wurmloch"-Theorie, die von Einstein stammt. Er prägte die Hypothese zusammen mit seinem Forscherkollegen Nathan Rosen im Jahr 1935. Der Hauptverfechter der Wurmlochtheorie im späten 20. Jahrhundert war der berühmte britische Physiker Steven Hawking.

Selbst ein Grundschulkind weiß, dass wir mit unseren derzeitigen Raumschiffen nicht einmal die nächstgelegenen Sterne erreichen können, denn das würde Millionen von Jahren dauern und die gesamten Energiereserven der Erde verbrauchen. Aber der Wunsch nach kosmischen Reisen ist groß, und so haben sich Science-Fiction-Autoren mit modernen Wissenschaftlern zusammengetan, um die Wurmloch-Theorie aufzugreifen. Einstein, nicht ganz überzeugt von der Existenz von Wurmlöchern, suchte nach einem Ausweg. Er sagte, dass die Verbindung zwischen zwei entfernten Punkten instabil sei und sich bei der geringsten Störung schließen würde. Aber die heutigen Wissenschaftler behaupten, dass es "durchfahrbare" Versionen von Wurmlöchern gibt. Das sind Wurmlöcher. In diesen "stabilisiert eine abstoßende Gravitationskraft von Materie oder Energie das Innere des Wurmlochs und hält es offen". Nun, das ist alles, was Science-Fiction-Autoren und UFO-Forscher brauchten. Sie haben sich sofort auf Wurmlöcher gestürzt, und jetzt ist es überall in der Literatur zu finden.

Aber die Wahrheit ist, dass es keine Wurmlöcher gibt. Der Raum kann nicht gebogen werden.<sup>23</sup> Nicht einmal Schwarze Löcher mit gigantischer Gravitationsstrahlung können das schaffen. Aber das ist nicht nötig. Die kosmische Reise findet nicht in einem physischen Körper statt. Die in der Star Trek-Filmreihe oft erwähnte Hyperraumgeschwindigkeit findet in einem Ätherkörper statt. Sie fliegen mit ihrem Raumschiff in den Weltraum außerhalb der Stratosphäre, wo sie ihr Fahrzeug dematerialisieren und die Reise in einem Ätherkörper antreten. Da Ätherteilchen um 12 Größenordnungen kleiner sind als Elektronen, ist ihre Geschwindigkeit um 12 Größenordnungen höher. So ist es kein Zufall, dass Berichte von UFO-Entführungen, dass sie die Reise zu ihrem Heimatplaneten in einem Blitz gemacht. In einem Äther- oder Astralkörper können Sie in 2 Sekunden von einem Rand der Milchstraße zum anderen gehen, 100.000 Lichtjahre weit. Und die außerirdischen Zivilisationen, die uns besuchen und überwachen, sind meist ein paar hundert oder tausend Lichtjahre entfernt. Wenn sie in die Nähe ihres Heimatplaneten kommen, rematerialisieren sie sich und ihr Raumschiff und treten in einem physischen Körper in dessen Atmosphäre ein.

Unter dem Einfluss so vieler Täuschungen ist es kein Wunder, dass wir nicht vorankommen. Solange wir unsere Köpfe nicht in Ordnung bringen, können wir nicht erwarten, in diesem Bereich erfolgreich zu sein. Fahren wir fort, indem wir sagen, dass die Zeit nicht gebogen werden kann. Die Zeit ist die Dimension, die durch das Gravitationsfeld erzeugt wird und die die Geschwindigkeit der Veränderung in diesem Feld angibt. Je größer die Schwerkraft ist, desto langsamer vergeht die Zeit durch ihr Kraftfeld. Zeit existiert auch dort, wo es scheinbar keine Gravitationskraft gibt. Die Anhäufung von Materie im Universum lässt auch die Welt der Götter nicht unberührt. Nach dem Buch der Veden und dem Mahabharata beträgt die Zeitspanne zwischen dem Urknall und dem Zusammenbruch des Universums 50 Milliarden Jahre, aber in der Götterwelt schrumpft diese Zeitspanne auf 200 Jahre. Im nahezu schwerkraftfreien Raum ist der Lauf der Zeit so beschleunigt, dass die aktuelle Herrschaft des Allmächtigen nur 200 Jahre dauert. Dann wird ein neues Universum erschaffen, und der Allmächtige beginnt die Schöpfung von vorne.<sup>24</sup> Seine Assistenten, die kleineren und größeren Götter, die die Neuschöpfung orchestrieren werden, sind nun mit Gravitationsfeldern näher an den Sternen und Planeten, da sie diese erschaffen müssen. Sie sind bereits in direktem

<sup>23</sup> Einsteins Warp-Theorie wurde auch von Tesla heftig kritisiert. Er kam zu logischen Schlussfolgerungen: "Die hypothetische Warp ist absolut unmöglich. Jede Literatur darüber ist sinnlos und verdammt, vergessen zu werden."

<sup>24</sup> Ausführliche Informationen über das Buch der Vedischen und den Mahabharat finden Sie in meinem Buch **Ezoteric Panorama** an verschiedenen Orten.

Kontakt mit der Zeit, aber nicht von ihr verbogen. Dies ist nicht erforderlich. Sie bewegen sich entlang der Zeitachse hin und her.

Sie können beliebig weit in die Vergangenheit zurückgehen, aber auch vorwärts in die Zukunft gehen. Selbst Esoteriker wissen das, weshalb sie den Wahn erfunden haben, dass Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft im Universum gleichzeitig existieren. Auch dies ist nicht richtig. Nur die Vergangenheit ist stabil. Die Gegenwart ist im Fluss. Und die Zukunft ist völlig ungewiss. Die Zukunft, die die Götter in der Zeitlinie vorwärts laufen sehen, ist die Zukunft des Augenblicks. Sie sehen, was die Folgen der gegenwärtigen Situation in der Zukunft sein werden. Die Zukunft kann aber jederzeit in der Gegenwart geändert werden. Und wir machen von dieser Möglichkeit Gebrauch. Wir verändern unsere Zukunft durch unser Handeln in jedem Moment der Gegenwart. Zum Guten und zum Schlechten. Da der Mensch das unberechenbarste Wesen der Welt ist, weiß sogar Gott selbst nicht, wie unsere wirkliche Zukunft aussehen wird.<sup>25</sup>

Dies ist auch der Grund für die Unzuverlässigkeit von Vorhersagen. Die meisten Wahrsager sind Hochstapler, aber es gibt einige, die in die Zukunft der Person sehen können, die um eine Vorhersage bittet, indem sie in eine Kristallkugel oder einen Spiegel ihres Geistes schauen. Aber auch diese Vorhersagen scheitern oft. Zwingende Umstände oder unerwartete Entscheidungen des Suchenden können seine Zukunft völlig verändern. Alles, was es braucht, ist eine unorthodoxe Entscheidung, um den Kurs Ihrer Zukunft zu ändern. Veränderungen in unserer Umgebung können auch Veränderungen in unserer Zukunft erzwingen. Der Versuch, die erhoffte Zukunft zu verwirklichen, ist zwecklos, wenn veränderte Umstände dies nicht zulassen.

Gehen wir weiter auf der Linie der Täuschung, lassen Sie uns nicht einbeziehen Antimaterie in diesem Prozess entweder, denn es gibt keine Antimaterie. Wäre das der Fall, würden die beiden Substanzen in einem Augenblick verschmelzen und das Universum würde kollabieren. Die Nichtexistenz von Antimaterie hat also nichts mit der Entstehung eines antigravitativen Kraftfeldes zu tun. Andere sprechen von Nullpunktenergie, aber auch von einem Quantenvakuum ist die Rede. Nur wenige Menschen wissen, dass all diese ausgefallenen Phrasen von dem russischen Physiker und Nobelpreisträger Andrej Sacharow stammen. In den 1960er Jahren stellte er die Theorie auf, dass "die Schwerkraft das Ergebnis von 'Reibung' ist, die durch atomare und subatomare Teilchen verursacht wird, die in das Nullpunkt-Energiefeld oder das Quantenvakuum ein- und austreten. Er hat nicht näher auf das, was er meinte, von Nullpunkt-Energie und Quanten-Vakuum. Diese Nullpunkt-Energie wurde so allgemein bekannt, dass alle Erfinder von Perpetuum Mobile, Anti-Gravitations-Antriebe und andere überschüssige Energie erzeugende Geräte, die Wissenschaftler zu ärgern, verwiesen darauf.

Diese Erfindungen wurden dann routinemäßig von den Patentämtern abgelehnt, mit den Worten: "Erfindungen, die den fundamentalen Gesetzen der Physik widersprechen, werden nicht behandelt". Sie nehmen auch die Position der Wissenschaftler ernst, die sagen: "Strukturen, die Energie aus dem Gehirn erzeugen, widersprechen dem Energieerhaltungssatz und dem ersten und zweiten Hauptsatz der Thermodynamik." Und zur antriebslosen Raumfahrt argumentieren sie: "Ein Antigravitationsantrieb ist nicht machbar, weil eine solche Maschine nach heutiger Physik einen unendlichen Ozean an Energie benötigen würde." Aber die Realität ist, dass das Modell eines Antigravitationsmotors so einfach und billig zu bauen ist, dass ein Grundschulkind es in einer Woche in einer polytechnischen Klasse bauen könnte, und es würde keine 100 Dollar kosten. (Der Grund, diese Aufgabe einem Kind zu übertragen, ist, dass Kinder noch keine Vorurteile haben. Sie glauben, was ihnen gesagt wird. Wenn seine Lehrer ihm sagen, dass es getan werden kann, wird er es tun. Das Problem der Erwachsenen ist, dass sie an niemanden und nichts mehr glauben. Sie wurden in ihrem Leben schon so oft belogen und in so vielen Dingen enttäuscht, dass sie gegenüber jeder neuen Idee desensibilisiert sind).

Der Begriff Nullpunkt oder Nullpunktenergie ist nahe an der Wahrheit, denn er bezieht sich wahrscheinlich auf die Energie, die beim Urknall ins Universum freigesetzt wird. Nach unserem heutigen Verständnis hat sich das Universum nach dem Kollaps zu einem einzigen Punkt oder einer kleinen Kugel verdichtet. Dann explodierte sie, und zu Beginn der Explosion, also in der Sekunde

<sup>25</sup> Tesla nannte es "die unendliche Anzahl möglicher Zukunftsaussichten".



Null, wurden nur Energieteilchen emittiert. Diese Anfangsenergie wird als Nullpunktenergie bezeichnet, also als Energie, die zum Zeitpunkt Null erzeugt wird. Aber diese Energie ist nichts anderes als Äther. Die Bestandteile des Äthers sind die Äther-Ionen. Warum nicht freie Energie Äther nennen? Natürlich ist dies nicht das Problem der Erfinder der Energie der Materie zu lösen, weil die Wissenschaftler auch die Existenz des Äthers leugnen. Wenn sie nicht, würde es bald klar werden, dass alle ihre Erfindungen produzieren Energie, indem Sie Äther zu arbeiten. Ein unglücklicherer Begriff ist Vakuumenergie. Seine Erfinder bezeichneten damit die Energie, die auch im Vakuum vorhanden ist. Äther oder ätherische Teilchen sind jedoch nicht nur im Vakuum, sondern in aller Materie vorhanden. Sie füllen den Raum zwischen den atomaren Teilchen aus.

Es wäre angemessener zu betrachten, was in der Materie passiert, wenn die Ätherteilchen kondensiert werden. Je mehr Äther-Ionen in die Materie fließen, desto mehr Energie fließt aus ihr heraus. Dadurch entsteht der Antigravitationseffekt. Würde es sich lohnen, zu beobachten, was dabei herausfließt? Die konzentrierten Energieteilchen, oder die magnetischen Wellen, die sie erzeugen? Dann wäre es auch gut zu wissen, was die ätherischen Teilchen verdichten lässt. Bei der gegenmagnetischen Anregung werden viele Elektronen aus den äußeren Elektronenschalen der Atome herausgerissen. Wenn sie bei Resonanzfrequenzen schwingen, werden noch mehr Elektronen herausgerissen. Wenn sie in ihrer eigenen Schwingungsfrequenz schwingen, spielen die Atome fast verrückt. Die Elektronen fallen von ihnen ab wie Regentropfen von einem geschüttelten Baum nach einem Regenfall. Ist die Schwingung zu stark, bewegen sie sich so stark, dass sie die Mikrogravitation überwinden, die die Atome zusammenhält, und die Materie zerfällt in Atome oder Moleküle. Aber was passiert in Materie, die mit Resonanzfrequenzen schwingt? Wir wissen, dass viele Äther-Ionen in sie hineinfließen. Viele Größenordnungen mehr als in ruhender Materie. Was passiert dort mit ihnen? Was bringt sie dazu, sich zu konzentrieren, was bringt sie dazu, sich zu verdichten? Liegt es daran, dass die Materie sie zusammenpresst, wenn sie mit den wild tanzenden Atomteilchen kollidieren? Dadurch entsteht eine Lücke in der Materie, die durch weitere ätherische Teilchen gefüllt wird. Werden sie auch zusammengequetscht, was die Kraft des Feldes, die Antigravitationsstrahlung, weiter erhöht?

Neben dem fehlenden Geld ist das Haupthindernis für die Realisierung eines Antigravitationsmotors der fehlende Glaube. Die Menschen glauben nicht, dass dies möglich ist. Wissenschaftler haben in ihre Köpfe gebohrt, dass das unmöglich ist. Alles, was die Esoteriker behaupten, ist ein Schwindel, eine Quacksalberei. Deshalb kann man für diese Forschung kein Geld bekommen. Heutzutage schüttet der Staat Geld in "grüne" Investitionen (Solarparks, Windparks), aber er unterstützt nicht die Umsetzung von wirklich effizienten und umweltfreundlichen Energieerzeugungsideen. Wenn ein solcher Vorschlag auf dem Schreibtisch von Politikern und Bürokraten ankommt, geraten sie sofort in Panik und versuchen, den Ball weiterzuspielen". Sie bitten die Akademie der Wissenschaften um ihre Meinung zur Machbarkeit des Projekts. Wir kennen die Antwort bereits, und sie kommt für niemanden überraschend. Also entspannen sich alle und der Antrag wird abgelehnt. Dann geht alles seinen gewohnten Gang. Luftverschmutzung, globale Erwärmung, geht weiter. Das Endziel wird der Klimakollaps sein. Wenn die Natur zerstört wird, wird auch die Menschheit zerstört. Der Durchschnittsmensch hat keine Ahnung von der Gefahr, die ihn erwartet. Unsere Zivilisation wird wie ein Schaf zur Schlachtbank geführt.

Budapest, 10.03.2019.



Um lange im Weltraum zu bleiben und effizient zu arbeiten, ist ein Gravitationsfeld im Fahrzeug erforderlich. Im Zustand der Schwerelosigkeit können im Raumschiff nur eingeschränkte Lebensaktivitäten durchgeführt werden, und nach einiger Zeit treten verschiedene Krankheiten (z. B. Herzkreislauf-Erkrankungen, Herzrhythmusstörungen, Osteoporose, Muskelschwund, Verfall der roten Blutkörperchen) auf. Unsere Raumfahrzeuge und Raumbasen bieten derzeit keine künstliche Anziehungskraft vom Boden aus. Im Prinzip könnte man das jetzt schon machen, denn wir wissen bereits, dass

man künstliche Schwerkraft erzeugen kann, indem man eine große Raumstation (einige hundert Meter Durchmesser) um ihre Achse dreht. Allerdings wäre ein Raumschiff dieser Größe sehr teuer im Bau und würde viel Energie zum Drehen benötigen. Und bei niedrigen Rotationsgeschwindigkeiten wäre die so erzeugte Gravitationsanziehung recht klein, nicht einmal in der Nähe der benötigten 1 g.

Es ist also möglich, ein künstliches Gravitationsfeld mechanisch zu erzeugen, aber wir wissen nicht, welches physikalische Phänomen es verursacht. Da es sich um eine Bewegung auf einer Kreisbahn handelt, spielen wahrscheinlich Flieh- und Zentripetalkräfte eine Rolle. Bevor wir also weitergehen, lassen Sie uns die Natur dieser beiden Kräfte klären. Bei der Fliehkraft dreht sich das System um seine eigene Achse. Daher bewegt er sich nicht. Nur die im System befindliche Materie kann durch die Zentripetalkraft aus ihm herausgelöst werden. So funktionieren auch die Zentrifugen in Waschmaschinen. Ab einer bestimmten Drehzahl ist die Trägheitskraft auf die Wassertropfen so groß, dass sie aus dem System herausfliegen (die durchlöchernte Schüssel der Waschmaschine). Die Zentripetalkraft bewirkt, dass das ganze System ausbricht. Es fliegt aus der Umlaufbahn. Dies kann nur durch eine Kraft verhindert werden. Sie binden z. B. ein Seil an eine Eisenkugel und beginnen, diese über Ihrem Kopf zu drehen. Die Kraft wird dann durch das Seil aufgebracht. Es ist eine allgemein bekannte Kraft, die es den Planeten ermöglicht, sich um die Sonne zu drehen. In diesem Fall wird die Kraft durch die Anziehungskraft der Sonne bereitgestellt. Wenn diese Kraft und die Zentripetalkraft im Gleichgewicht sind, befinden sich die Planeten auf einer Umlaufbahn, d.h. sie fallen nicht in die Sonne hinein, aber sie entkommen ihr auch nicht.

Physiker beschreiben dieses Phänomen als die Zentripetalkraft, die zum Zentrum der Bahn zeigt, und die Zentrifugalkraft, die nach außen zeigt. Zentrifugal- und Zentripetalkräfte sind also im Wesentlichen gleich. Wenn wir uns innerhalb des Systems befinden, nennen wir diese Art von Trägheitskraft in einer kreisförmigen Umlaufbahn Zentrifugalkraft, wenn wir uns außerhalb befinden, nennen wir sie Zentripetalkraft. Die beiden Kräfte treten oft gleichzeitig auf, zum Beispiel bei Planeten. Auch auf unserer Erde treten Zentrifugal- und Zentripetalkräfte gleichzeitig auf. Die Zentrifugalkraft wird durch die Rotation unseres Planeten um seine Achse verursacht. Diese ist jedoch aufgrund der relativ geringen Drehzahl sehr gering. Daher ist auch die Zentripetalkraft klein. Das ist der Grund, warum wir nicht von der Erdoberfläche wegfliegen, wenn sie sich dreht. Wir kennen also bereits die Richtung der beiden Kräfte, aber wir haben keine Ahnung, was die Zentrifugal- und Zentripetalkräfte tatsächlich erzeugt. Die Physiker erwähnen dies nicht einmal. Wahrscheinlich, weil sie keine Ahnung haben. Selbst wenn sie es täten, würden sie es nicht wagen, damit zu kommen, weil sie die Existenz des Äthers leugnen.<sup>26</sup> Zentrifugal- und Zentripetalkräfte sind das Ergebnis der Trägheit. Die Trägheit ist eine besondere Art von Kraft, die auf einer Kreisbahn auftritt. Und die Trägheitskraft wird durch den Äther erzeugt. Bei der Bewegung auf einer Kreisbahn stoßen die Ätherteilchen ständig mit Materieteilchen (Kerne, Elektronen) zusammen. Diese Kollision erzeugt eine Gegenkraft, die die Materie wegdrückt und sie zwingt, sich in der Umlaufbahn vom System zu lösen.

Diese Erkenntnis ist nur ein kleiner Schritt nach vorn, denn wir wissen immer noch nicht, wie die Schwerkraft zustande kommt. In der Tat, wenn ein großer kreisförmiger Körper (z.B. eine Raumbasis) gedreht wird, wird eine Gravitationskraft erzeugt, aber warum? Ist dies auch eine Folge des Ein-

---

<sup>26</sup> Unsere Wissenschaftler sind immer noch auf dem Weg zu Einsteins Lehre. Einstein sagte 1915 über dieses Phänomen: "Die Gravitationsmasse krümmt irgendwie das hypothetische vierdimensionale Raum-Zeit-Kontinuum, und diese Verformung umkreist die Planeten um die Sonne. Mit anderen Worten, die Schwerkraft ist keine Kraft, die sich ausbreitet, sondern vermutlich das Ergebnis von Massen, die das Netz der Raumzeit um sie herum auf wunderbare Weise verzerren. Anstatt also von der Sonne angezogen zu werden, wird die Erde wahrscheinlich der nächsten Umlaufbahn folgen, die einer geraden Linie entspricht, die ihr durch die gekrümmte Raumzeit um die Sonne zugänglich ist." Das sagen sie, wenn jemand etwas nicht versteht, es stumpft. Und die Wissenschaftler unserer Zeit sind weit über ihren Meister der Verschleierung hinausgegangen. Sie werfen bereits um die Stringtheorie: "Die Stringtheorie erklärt, dass alle materiellen und kraftähnlichen Teilchen, ja sogar Raum und sogar Zeit, aus eindimensionalen vibrierenden Saiten gebildet werden, die etwa ein Billionstel eines Billionstels eines Zentimeters (10<sup>-33</sup> cm) lang sind, aber null Dicke haben und in einem zehndimensionalen Universum vorhanden sind, dessen sechs zusätzliche Knie so klein sind, dass sie nicht erkannt werden können!" Das ist ein Freak.

strömens von ätherischen Energieteilchen? Wir wissen bereits, dass die Antigravitationskraft durch den großen Zustrom von ätherischen Teilchen in die Materie entsteht, aber wie wird daraus eine Gravitationsstrahlung? Wenn wir das herausfinden könnten, gäbe es kein Hindernis, einen konzentrierten Gravitationswellengenerator zu schaffen, den wir unter den Boden unserer Raumschiffe legen könnten, um die Schwerelosigkeit zu beseitigen. Aber die Schwerkrafterzeugung und -verdichtung liegt noch in weiter Ferne. Es ist wahrscheinlich ein sehr einfacher Prozess, aber wir wissen noch nicht wie.

Es wird angenommen, dass der Antigravmotor auf der gegenüberliegenden Seite konzentrierte Gravitationsstrahlung abgibt. Wenn ja, brauchen wir nichts zu tun, da dieses Ende des Triebwerks dem Inneren des Raumfahrzeugs zugewandt ist, so dass die künstliche Anziehungskraft der Schwerkraft von selbst erreicht wird. Vermutlich tritt das gleiche Phänomen bei einem Raumfahrzeug auf, das sich mit hoher Geschwindigkeit dreht. Das ganze Fahrzeug wird dann zu einem Antigravitationsmotor umgebaut. Er strahlt Antigravitationswellen nach außen und Gravitationswellen nach innen ab. Nun ist es nicht die gegenmagnetische Anregung und auch nicht die Anregung bei Resonanzfrequenz, die diesen Effekt erzeugt, sondern die Fliehkraft. Durch die Orbitalbewegung stoßen die ätherischen Teilchen ständig mit den atomaren Teilchen zusammen. Dadurch werden freie Elektronen aus den äußeren Elektronenschalen abgestreift. Diese lösen weitere Kollisionen mit den Äther-Ionen aus. Die vielen Stöße bringen die Atome auch zum Schwingen. Dadurch entsteht ein Chaos in der Materie, das verhindert, dass die Äther-Ionen die Materie verlassen. Außerdem bewirken die vielen Kollisionen, dass sich die Äther-Ionen zusammenpressen und dichter werden. Der entstehende Leerraum wird durch neue Ätherteilchen gefüllt. Das Ergebnis ist ein Antigravitationsmotor.

Es stellt sich die Frage: Wenn das sich drehende Raumschiff Antigravitationswellen nach außen abstrahlt, warum fliegt es dann nicht weg? In Erdnähe sollten die von der Erde ausgehenden Gravitationswellen das Fahrzeug in den Weltraum schieben, und draußen im Kosmos sollte die auf die Ätherwand treffende Antigravitationsstrahlung das Fahrzeug zur Bewegung zwingen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Das liegt daran, dass diese Strahlung von allen Seiten des Fahrzeugs abgestrahlt wird, so dass sie sich nirgendwo hinbewegen kann. Dadurch wird er gelähmt und bleibt stehen. Nach innen gibt es jedoch keine Kraft, das innere Gravitationsfeld summiert sich auf und erzeugt die künstliche Gravitationskraft. Um diese Hypothese zu überprüfen, müsste zumindest eine Art Antigravitationsmotor entwickelt werden, der die Art der von seinen Polen ausgehenden Wellen kontrolliert. Das Antischwerkrafttriebwerk erzeugt auch eine Plasmaschleife um das Raumfahrzeug, aber auch dieses Phänomen muss noch verifiziert werden. Es gibt also viele Unklarheiten und Fragen, die geklärt werden müssen, die nicht theoretisch zu lösen oder zu klären sind. Klärung erfordert praktische Umsetzung. Wir sollten diesen Weg einschlagen, aber in dieser oberflächlichen Welt hält das niemand für wichtig. Die Menschen sind abgelenkt durch den ganzen Unsinn in den Medien und die Idiotie der Prominenten. Niemand ist an den entscheidenden Fragen interessiert.

Budapest, 12.03.2019.



Die fliegenden Bretter aus Science-Fiction-Filmen haben die Phantasie vieler Menschen beflügelt. Nach alten Schriften benutzte auch die Venus-Zivilisation, die uns vor Tausenden von Jahren besuchte, solche fliegenden Bretter. Diese Fahrzeuge waren mit einem Anti-Schwerkraft-Antrieb ausgestattet. (Die fliegende Planke der Venus war relativ groß. Drei oder vier Personen konnten darauf Platz nehmen, und es gab Handläufe, um die Fahrgäste vor einem Sturz zu schützen).





Sehnsucht und Bedürfnis haben diesen Fahrzeugtyp in unserer Zivilisation hervorgebracht, aber noch nicht in seiner modernsten Form.

Im Jahr 2019 wurde die Belagerung der Bastille, der Beginn der Französischen Revolution in Paris, mit einer spektakulären Militärparade gefeiert. Verschiedene Einheiten der Armee marschierten zu Musik die Champs-Élysées entlang. Zum ersten Mal in diesem Jahr konnte die Öffentlichkeit die neueste Waffe der französischen Spezialeinheiten, den fliegenden Soldaten, sehen. Französische Ingenieure haben ein Gerät entwickelt, das es dem Soldaten ermöglicht, mit einer Geschwindigkeit von bis zu 150 Kilometern pro Stunde in Höhen von bis zu 2 Kilometern zu fliegen.

Das Ingenieurteam wird von Franky Zapata aus Frankreich geleitet. Seine Erfindung, Flyboard Air, wird ständig weiterentwickelt. Das nächste Ziel ist es, den Ärmelkanal zu überfliegen. Die vier 250 PS starken Gasturbinenmotoren werden von einem Kerosintank angetrieben, der auf dem Rücken des Piloten montiert ist. Der Motor besteht aus 4 per Funk ferngesteuerten Auspuffrohren. Das Fahrzeug wird durch das aus den Auslassöffnungen strömende Gas und die Körperhaltung des Piloten gelenkt. (Durch die Veränderung des Gleichgewichts ändert sich auch die Richtung des Flugbretts.) Mit einer einzigen Ladung kann eine maximale Strecke von 2,5 Kilometern zurückgelegt werden. Ein eingebauter Gleichgewichtssensor sorgt dafür, dass der Pilot nicht vom Fahrzeug fällt. Wenn der Pilot seine Körperposition ändert, wird die Balance korrigiert, um sich daran anzupassen. Dies ermöglicht dem Piloten, sicher darauf zu tanzen. Das automatische System sorgt für Gleichgewicht in allen Körperpositionen. Die Beherrschung dieser Fähigkeit erfordert mindestens 50 Stunden Übung.

Videos: <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>

Wie Sie in den Videos sehen können, ist die Karosserie bereits aufgebaut und wir haben Piloten, die wissen, wie man sie fliegt. Wir müssen nur den Gasmotor durch einen Antigravitationsmotor ersetzen, und wir könnten unbegrenzt in der Luft bleiben und unbegrenzte Strecken fliegen. Ein weiterer großer Vorteil des Antigravitationstriebwerks wäre, dass es eine Plasmaschleife um das Fahrzeug und den Piloten erzeugen würde, die vor Witterungseinflüssen schützt und in manchen Fällen Unsichtbarkeit bietet. (Siehe Anhang V.S. **Gebrennikov - Meine Welt.**)



In der Zwischenzeit hat die Überquerung des Ärmelkanals stattgefunden. Am 25. Juli scheiterte der erste Versuch. Auf halbem Weg zum Tanken war er im Begriff, das wartende Schiff zu besteigen, als er ins Meer stürzte (der Treibstoff in seinem Rucksack ging früher als erwartet zur Neige und er erreichte das Schiff nicht). Glücklicherweise blieb er unverletzt und konnte sicher aus dem Wasser gerettet werden. Aber der Flug war sorgfältig vorbereitet worden. Der Zeitpunkt war nicht zufällig gewählt. Der Start erfolgte zeitgleich mit dem 110. Jahrestag des technischen Fluges des französischen Piloten Blériot. Am 4. August war der zweite Versuch ein Erfolg. Die 36 Kilometer zwischen Calais und Dover legte er in 20 Minuten zurück. Diesmal war es kein Problem, auf halber Strecke nachzutanken. Sein Hoverboard stieg auf eine Höhe von 150 Metern und er war mit 160 Kilometern pro Stunde unterwegs. Der verbesserte Gasturbinenmotor des Flyboard Air wurde auf 1500 kW aufgerüstet. Der Flug wird in den untenstehenden Videos festgehalten:

<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>

Blériots Flugzeug aus Holz und Segeltuch war trotzdem nur mit 100 Stundenkilometern unterwegs, so dass er eine halbe Stunde für die Strecke brauchte. Seitdem gilt dieser Tag als der Beginn des Flugverkehrs. Es war der Beginn der Entwicklung von Flugzeugen, die bis heute anhält, und führte zur Entwicklung von Weltraumraketen. Es ist zu hoffen, dass Franky Zapata mit seinem erfolgreichen Flug ein neues Kapitel in der Luftfahrtgeschichte aufschlägt. Der "fliegende Mann", der weltweit Aufmerksamkeit erregt hat, wird wahrscheinlich die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit von Antigravitationsmotoren lenken. Sie werden keinen Treibstoff mehr benötigen und öffnen das Tor zur unendlichen Welt des Kosmos.

Budapest, 04.08.2019.



## DEKLARATION

Es steht jedem frei, die hier bereitgestellten Informationen zu nutzen. Sie müssen nicht um Erlaubnis bitten oder dafür bezahlen. Sie treten jedoch einer Gemeinschaft von Entwicklern bei, was Verpflichtungen mit sich bringt. Diese Verpflichtung besteht darin, Informationen zu teilen. Inzwischen ist bekannt, dass die globale Erwärmung zu einem Klimakollaps und damit zur Zerstörung der Natur führt. Die Beseitigung von Armut und Krankheit darf nicht länger aufgeschoben werden. Die Botschaft aus dem Jenseits lautet, dass Wissen der Schlüssel zu unserer Erlösung ist. Da die offizielle Wissenschaft diese Probleme nicht lösen kann, ist ein Paradigmenwechsel erforderlich. Diese enorme Aufgabe kann jedoch nur durch internationale Zusammenarbeit und gemeinsames Handeln bewältigt werden.

Diejenigen, die an diesem Prozess teilnehmen, können niemanden von der Nutzung der von ihnen erzielten Ergebnisse ausschließen. Die zusätzlichen Informationen, die sie hinzufügen, können nicht verschlüsselt oder patentiert werden. Auf diese Weise werden alle Ergebnisse auf diesem Gebiet, das heute noch nicht anerkannt ist und von den Wissenschaftlern sogar verflucht wird, öffentlich gemacht. Der materielle Verlust sollte durch die Erkenntnis kompensiert werden, dass ein Paradigmenwechsel nur einmal in der Geschichte einer jeden Zivilisation stattfindet. Wenn wir mitmachen, werden wir ein großes Abenteuer erleben und später stolz darauf sein, am spannendsten Kampf unserer Zivilisation teilgenommen zu haben. Diejenigen, die in den nächsten Jahrzehnten hervorragende Ergebnisse erzielen, werden für immer ihren Namen in die Geschichte unserer Zivilisation schreiben. Zeit ist für uns von entscheidender Bedeutung, also verschwenden wir unsere Energie nicht damit, Profit zu machen. Unser Leben ist wichtiger als unser Geld. Lassen wir uns deshalb nicht von unseren irdischen Instinkten beherrschen. Lassen Sie uns für das große Ziel mit allen zusammenarbeiten, die auf diesem Gebiet bedeutende Ergebnisse erzielen können. Zusammenarbeit ist mehr als nur isolierte Entwicklungen. Um unser Überleben zu sichern, sollten wir den freien Fluss von Informationen nicht blockieren.

Budapest, 21. Januar 2022.

  
KUN Ákos

© Ákos Kun

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)