

ODKRYWANIE TAJNYCH POJAZDÓW KOSMICZNYCH Z MARKIEM MCCANDLISHEM

Sezon 7, odcinek 18

2 maja 2017 r.

DW: David Wilcock

CG: Corey Goode

MM - Mark Maccandlish

DW: Witamy ponownie w Kosmicznym Ujawnieniu. Mam nadzieję, że macie dobry dzień, a kiedy obejrzycie ten odcinek, wasz dzień stanie się jeszcze bardziej niesamowity. Jest ze mną Corey Goode, a dzisiejszym specjalnym gościem jest Mark McCandlish, jeden z grupy 39 pierwszych demaskatorów, którzy wystąpili na pierwszym spotkaniu Projektu Ujawnienie 9 maja 2001 w National Press Club w Waszyngtonie, aby ujawnić obecność pozaziemskich istot na Ziemi. Witaj w programie Corey.

CG: Witam, dziękuję.

DW: Dobrze, zaczniemy od wprowadzenia Marka i krótkiej opowieści o nim jego własnymi słowami, zaczynając od początku. Popatrzmy.

* * * * *

BIOGRAFIA MARKA MCCANDLISHA

MM: Mój talent do elektroniki był bardzo rozwinięty już od czasu kiedy skończyłem szkołę, dlatego Air Force bardzo chciało, abym zaczął pracować przy systemach kontroli uzbrojenia lotnictwa. Tak też uczyniłem.



Kiedy skończyłem służbę w Amerykańskich Siłach Powietrznych to skorzystałem z przywileju dla byłych wojskowych, by dostać się do Brigham Young University na kierunek projektowania graficznego. Później poszedłem do koledżu sztuki projektowania, by uczyć się projektowania i budowy samochodów, jednak przeszedłem na rysunek techniczny, gdy zauważyłem, że branża motoryzacyjna ledwo zipie i nie będą zatrudniać projektantów w końcówce 70 i na początku 80 lat.

Wtedy poszedłem do pracy w przemyśle zbrojeniowym.

Odwiedzili mnie ludzie z oddziału Lockheeda w Calabasas, myślę że to było gdzieś w tym czasie, kiedy Lockheed połączył się z Martin Marietta i stworzyli Lockheed Martin.

Dżentelmen, który poprosił mnie o przygotowanie tego rysunku, powiedział: „Nie możemy ci powiedzieć jak to wygląda. Nic nie możemy ci powiedzieć o tym samolocie poza tym, że jest to druga generacja ekstremalnie szybkich, wysoko pułapowych samolotów.

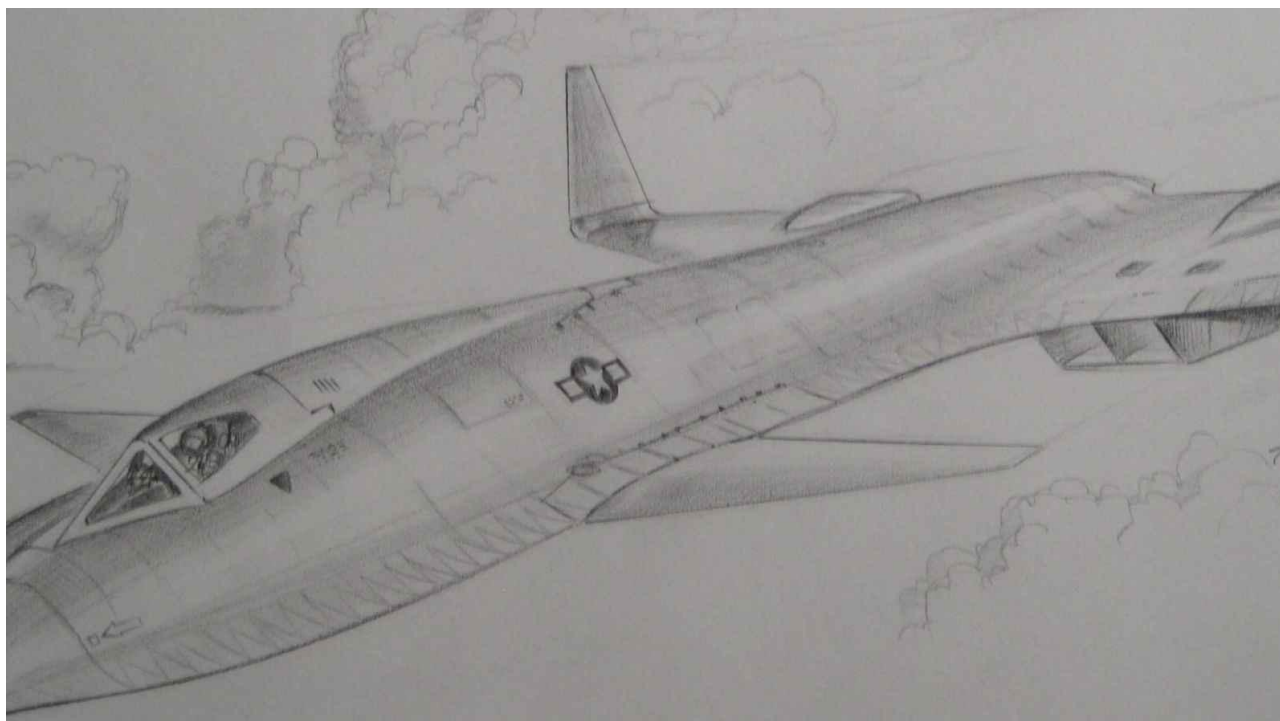
Potrzebujemy, żebyś narysował coś, co wygląda na naprawdę bardzo szybką maszynę!



Tak więc zacząłem się rozglądać, a dwa najszybsze samoloty jakie znałem w tamtym czasie to SR-71 Blackbird, który osiągał prędkość 3 machów i prototyp XB-70 Valkyrie, który stworzony został przez północnoamerykański oddział firmy lotniczej Rockwell International.



Połączyłem te dwa samoloty i stwierdziłem, że wyglądają naprawdę świetnie.



Gdy tam wszedłem to ku memu zdziwieniu zauważyłem, że jest tam kilku inżynierów ze Skunk Works.

Był tam starszy pan w okularach z łysinką, który nosił laboratoryjny kitel z ochroną na kieszeń, rozwijaną miarką i tego typu rzeczy.

Otworzyłem szkicownik, odwróciłem go i pchnąłem przez cały ten wielki, piękny, mahoniowy stół sali konferencyjnej.

Od razu zauważyłem, że coś jest nie tak. Obaj panowie wyglądali na zmieszanych, jakby widzieli coś, czego się nie spodziewali.

Jeden z nich – ten w okularach, ten łysiejący – od razu zrobił się czerwony. Było widać kropelki potu na jego czole i ustach. Trzęsły mu się ręce.

Trzasnął dłonią w szkicownik i powiedział „Co to za pochylone dzioby, co to za boczne lotki, co to za skrzydełka na końcach skrzydeł? To się urwie przy 17 machach...” I nagle zatrzymał się na tych słowach.

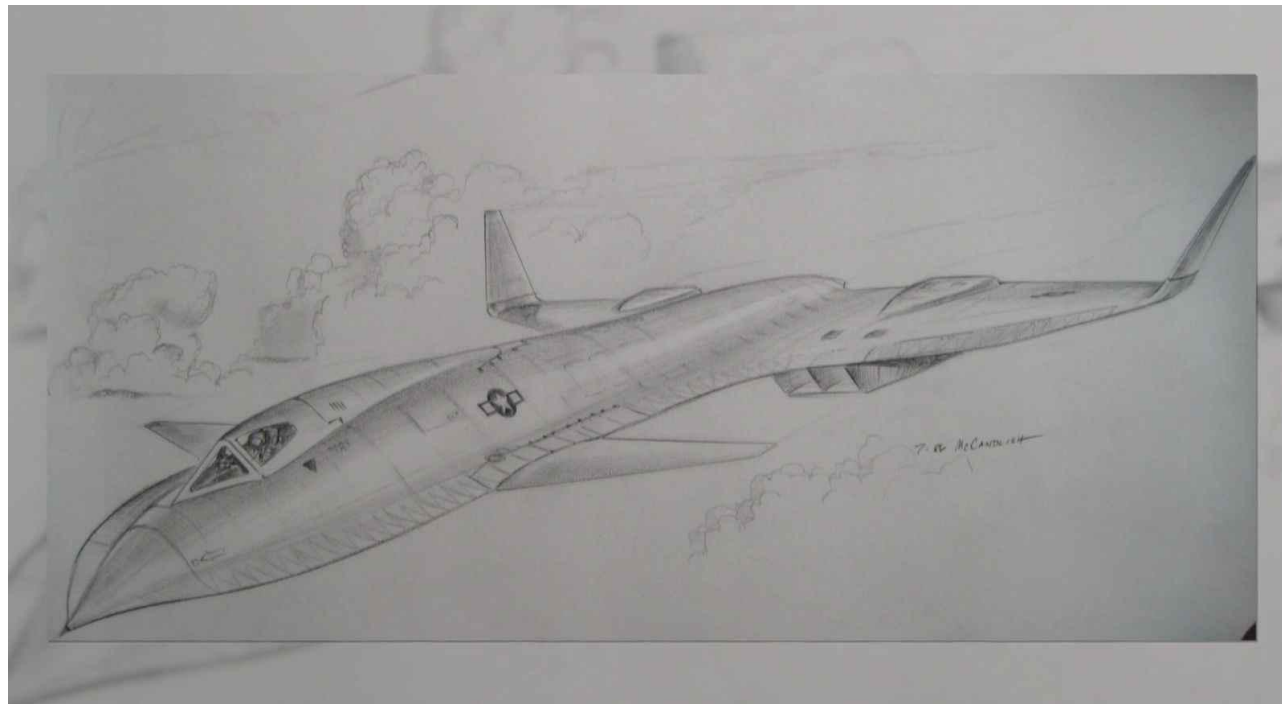
Pomyślałem „ To 19300 km na godzinę!”

Byli zdenerwowani. Myślałem na początku, że to dlatego, że słabo się spisałem, że rysunek nie jest wiarygodny.

Nagle pomyślałem: „Nie, musi być coś jeszcze. Reagują tak, bo trafiłem! Rozbroiłem ich tym rysunkiem, może im się wydaje, że to co widzą wynika z jakiegoś przecieku, że to ich ukradzione dane.”

Od razu zacząłem ich zapewniać: „Panowie, z chęcią narysuję cokolwiek chcecie, ale tak naprawdę nie wiem, jak powinien wyglądać ten samolot, nikt mi nigdy nic nie powiedział. Powiedzieli, że nie mogą mi nic powiedzieć,

projekt jest tajny. To co zrobiłem, to połączyłem najlepsze cech najszybszych samolotów jakie znałem - SR-71 i XB-70.



Wtedy panowie trochę się uspokoili. Ale wtedy było już po ptakach. Powiedzieli wyraźnie „17 machów”.

Rzuciło mi się w oczy, że istnieją różne programy (zbrojeniowe).

No i oczywiście, zawsze zakładamy, że coś tajnego cały czas dzieje się za kulisami.

Jednak jeśli chodziło o projekty samolotów, to uzmysłowiło mi to, że również inne rzeczy miały tam miejsce jak np. zaawansowane projekty, które odnośnie materiałów przekraczały wszelkie granice: prędkości, pułapu latania oraz systemu napędowego. Nie widziano ich publicznie wcześniej jak np. silników strumieniowych (https://pl.wikipedia.org/wiki/Silnik_strumieniowy) “ramjet” czy “scamjet”.

Jedno jest pewne, doświadczenie to otworzyło mi oczy. Uświadomiłem sobie, że istnieją inne rzeczy, o których opinia publiczna nie ma pojęcia.

* * * * *

DW: OK, to co tu mamy jest naprawdę ciekawe. Ten gość opisuje bezpośrednie spotkanie z ludźmi z Lockheed Martin Skunk Works.

Mówią mu, że te skrzydełka odpadną przy 17 machach. Widać, że ewidentnie miał kontakt z prawdziwymi rzeczami.

CG: Corey, co ci przychodzi do głowy kiedy oglądasz ten klip?

CG: Jest to bardzo ciekawe. Widziałem informacje o tych wczesnych samolotach, które projektowali, były one wyjątkowo aerodynamiczne. Jednak gdy mówił, nie wiem czemu, przypomniało mi się – pamiętam, że był taki kryształ, którym pokrywali te samoloty z wierzchu. Wiesz, piezoelektryczny kryształ – kiedy jest poruszony to wytwarza ładunek elektryczny. Zamienia tarcie na prąd.

DW: Jasne, rozumiem.

CG: Powłoka samolotu jest cała pokryta takim krystalicznym materiałem i ciepło zamienia się na prąd. Prąd jest przesyłany do wnętrza samolotu do jakiegoś akumulatora. Jest to także takie ujęcie dla wysokiej temperatury. Odbiera energię bardzo szybko i ciepło nie może się zakumulować.

DW: Chcę tylko wspomnieć, że w elektronice istnieje coś takiego jak fotokomórka. Czujniki wykrywają źródło światła i zamieniane jest ono na elektryczność.

To co opisujesz jako powłokę termiczną na zewnątrz samolotu, jest możliwe w obrębie obecnie powszechnej znanej elektroniki. Nigdy na to nie wpadłem, to fascynujące.

CG: Tak, też o tym zapomniałem. Przypomniało mi się, kiedy oglądałem filmik.

DW: Mamy więc do czynienia z 17 machami ... oczywiście, niektórzy widzowie mogą nie być świadomi tego, że w konwencjonalnym lotnictwie prędkości rzędu 4 czy 5 machów są uważane za niezwykle.

Z jakimi prędkościami ty się spotkałeś w tym tajnym świecie, którego tutaj część zobaczył Mark?

CG: No cóż, dużo się mówiło o maszynach, które osiągają prędkości między 9 a 20 machów.

Były one tworzone głównie do lotów w atmosferze ziemskiej. Testowali maszyny, aby rozwinąć je do poziomu, kiedy będą mogły wylecieć poza atmosferę i wrócić z powrotem.

DW: Czyli to normalne, że ktoś taki jak Mark McCandlish, ze swoim przygotowaniem do projektowania przemysłowego, a który mówi, że najpierw wykonywał porządne rysunki samochodów, później przeszedł do przemysłu zbrojeniowego? Normalne, że ktoś z takimi umiejętnościami trafia do tajnego programu?

CG: Jasne. Potrzebują ludzi o każdych umiejętnościach. Spotkasz wielu rysowników i artystów, którzy pracowali dla rządu i mają taką wiedzę jak Mark.

DW: Inny temat, który mnie zainteresował, to Brigham Young University. Pete (Peterson) ironicznie nazywał ten cały teren – Utah, Idaho itp. „Mormonią”. Na

początku to był żart, ale okazuje się, że oni wewnątrz używają teraz tego określenia – tak od niego słyszałem – i chciałbym cię zapytać, co ty o tym myślisz – czy faktycznie tak wiele osób zatrudnianych przez CIA i inne agencje pochodzi z „mormońskich” stanów, że istnieje cała frakcja Mormonów w tajnych służbach? Jestem ciekawy czy słyszałeś o czymś takim.

CG: Tak. Czytałem na szklanym ekranie (smart padzie) o tym jak różne mormońskie grupy tworzą podziemne schrony i donoszą do agencji wywiadowczych, że budując pod ziemią swoje obiekty spotykały różne istoty.

DW: Istoty, które nie są ludźmi?

CG: Dokładnie.

DW: Kiedy widzimy kogoś takiego jak Mark McCandlish, ujawniającego takie tematy, to jak myślisz, co mógłby na tym ugrać? Innymi słowy, nie widzę żadnych dowodów. Chyba nawet nie napisał nigdy książki.

Zniknął z pola widzenia po Projekcie Ujawnienie w 2001, a teraz nagle pojawił się po 16 latach.

Myślisz, że może w tym być jakiś prywatny interes albo manipulacja? Co on chce na tym zyskać?

CG: Jedną z rzeczy, które najczęściej spotykają „demaskatorów”, to utrata pracy w związku z ich działalnością. Z tego co wiem to on faktycznie przegrał swoją karierę w branży zbrojeniowej i przez pewien czas się ukrywał.

DW: OK. Mam jeszcze sporo materiału, który chciałbym żebyś zobaczył. Oto druga część przełomowego wywiadu z Markiem McCandlishem. Zobaczmy.

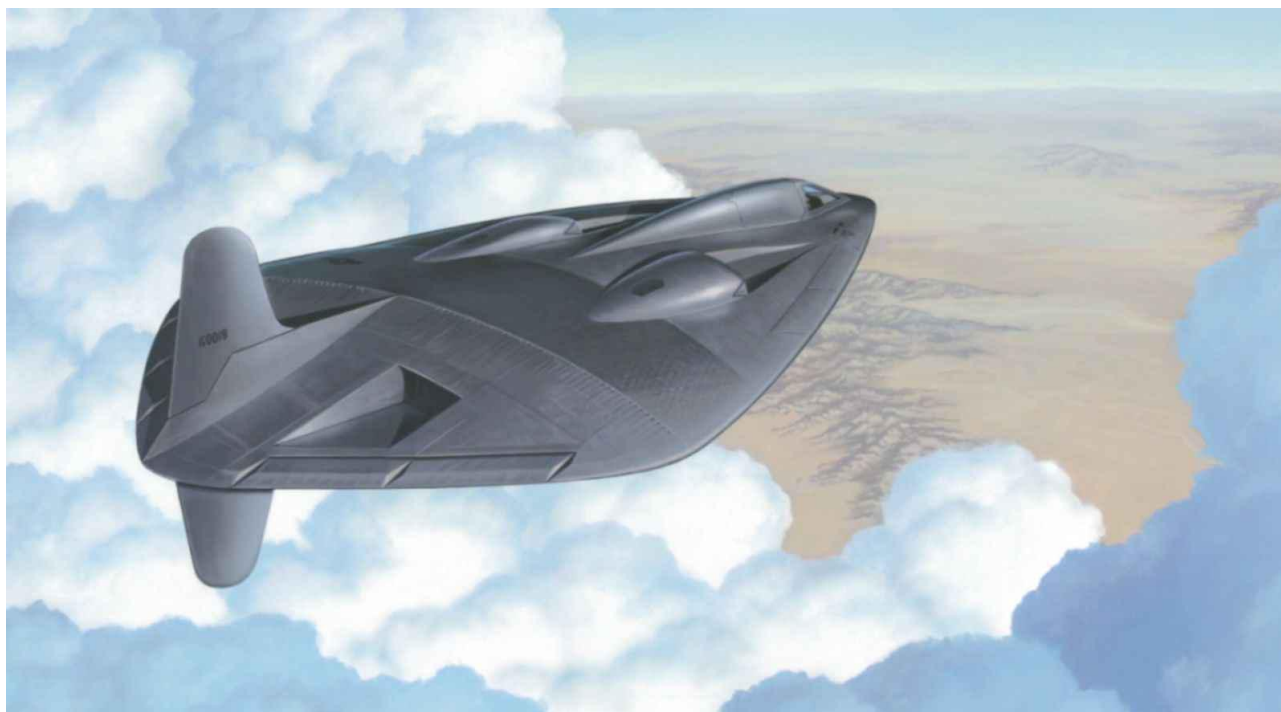
* * * * *

TAJNE MASZYNY

MM: Oto historia innego projektanta z branży lotniczej. Jeden z moich rówieśników spotkał tego gościa ze swoim przyjacielem na pokazie lotniczym w bazie lotniczej Chino, gdzie zebrano całą masę powojennych samolotów z zamiarem rozebrania ich na części.

Opowiadał, że ten gość miał kolegę, który był kiedyś astronautą, jakimś Buzzem – Aldrinem czy Carpenterem, jednym z tego typu panów. Latał on na jednej trasie prywatnym samolotem, przelatując pomiędzy środkową a północną Nevadą, znanej z załamania chmur i takich tam rzeczy.

Gdy wyszedł z chmur na otwartą przestrzeń, na dole po lewej zauważył czarny samolot wyglądający trochę jak spłaszczona piłka nożna.

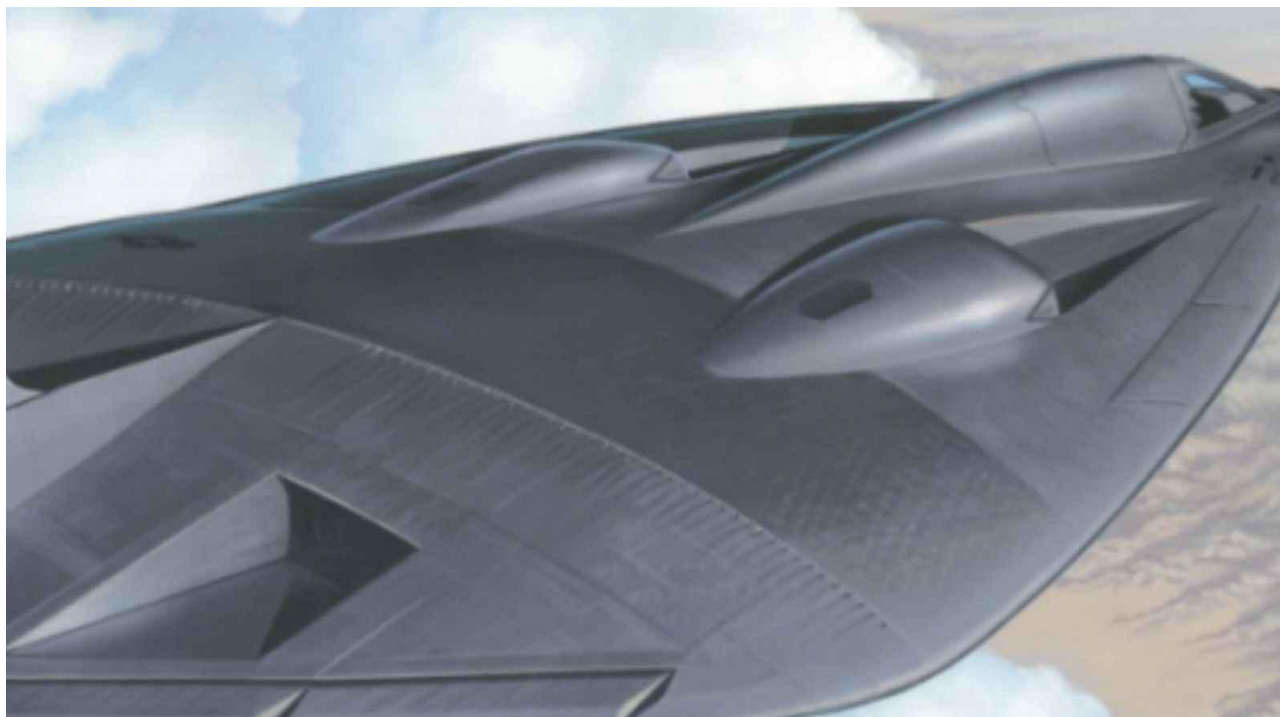
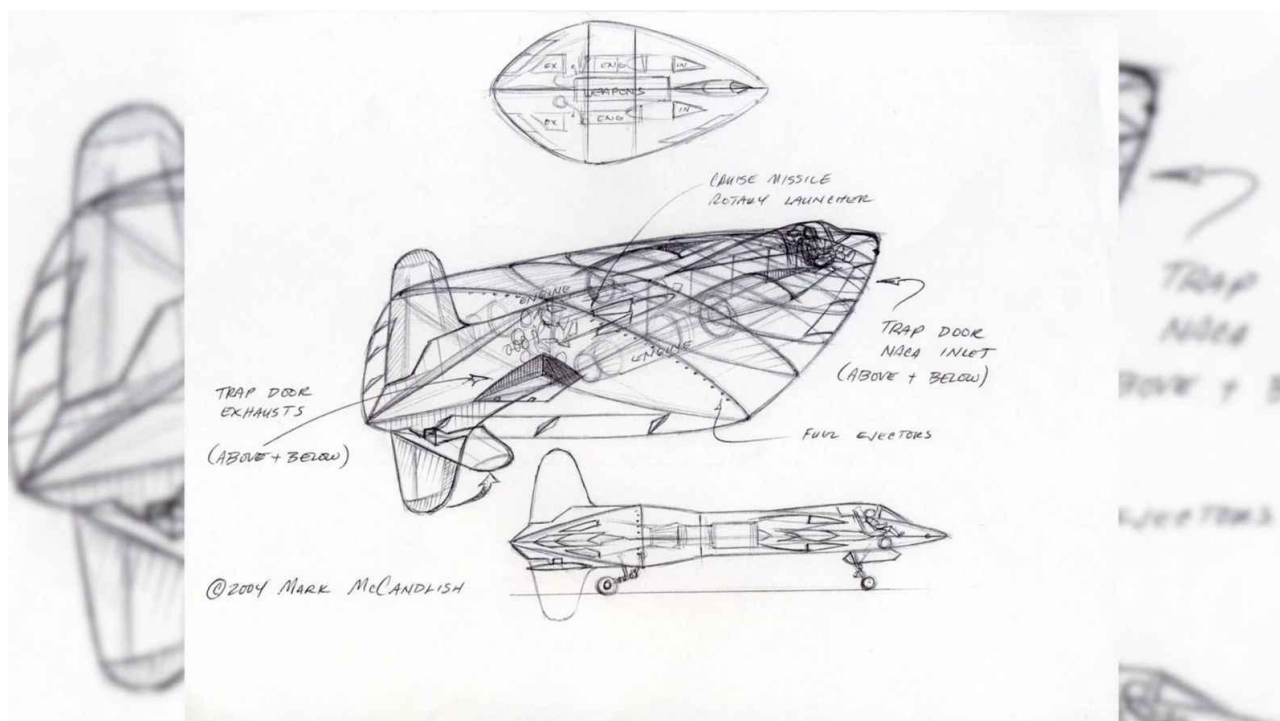


Na końcu miał nie tylko pionowy statecznik czy ogon na górze, ale również na dole. Wiele ludzi nie wiedziało, że A-12 to wczesna wersja SR-7.

Maszyna ta miała niespotykany wlot powietrza. To nie była typowa konstrukcja z dużą dziurą wiszącą pod skrzydłem, którą powietrze wpada do silnika. To było coś wyglądającego jak para trójkątnych wlotów typowych dla NACA (prekursor NASA) wzdłuż przednich części krawędzi tego statku.

Nie było skrzydeł ani stateczników na ogonie, dosłownie nic. Cała konstrukcja była jakby zaprojektowana do swobodnego unoszenia się w powietrzu, jak spłaszczona futbolówka.

Powierzchnia stabilizująca lot wraz z prowadnicami powietrznymi były w tylnej części, jednak wloty powietrza były kanałami typu NACA.



Również na końcu była para trapezoidalnych otworów wydechowych. Jednak w środkowej części, w najszerszym miejscu tej platformy był grzbiet. Wzdłuż tylnej krawędzi tego grzbietu było coś, co wyglądało jak wtryski paliwa skierowane na zewnątrz i w sposób oczywisty wyglądało, że w trakcie pracy tej maszyny na pewno coś będzie się wydostawało z tych dysz.

Wyglądało na to, że cała tylna część samolotu jest liniowym silnikiem powietrzno-stożkowym. Tak bynajmniej wynikało z tej konfiguracji.

Pilot spojrzał na ten samolot, i pomyślał, że gdyby nie zobaczył go wyraźnie, mógłby się z nim zderzyć gdzieś w chmurach.

Połączył się z wieżą kontroli lotów i zapytał „Dlaczego nie daliście mi znać, że na moim kursie jest inny samolot?” Potem mówił, że padła następująca odpowiedź: „Bo nie ma tam żadnego samolotu. Na radarach nic nie widać”. Odpowiedział „Jasne że jest! Patrzę na niego w tej chwili. Jest czarny. Ma dwa ogony.” Opisywał co widzi: „Jestem na jego piątej.” Potem nastąpiła długa cisza.

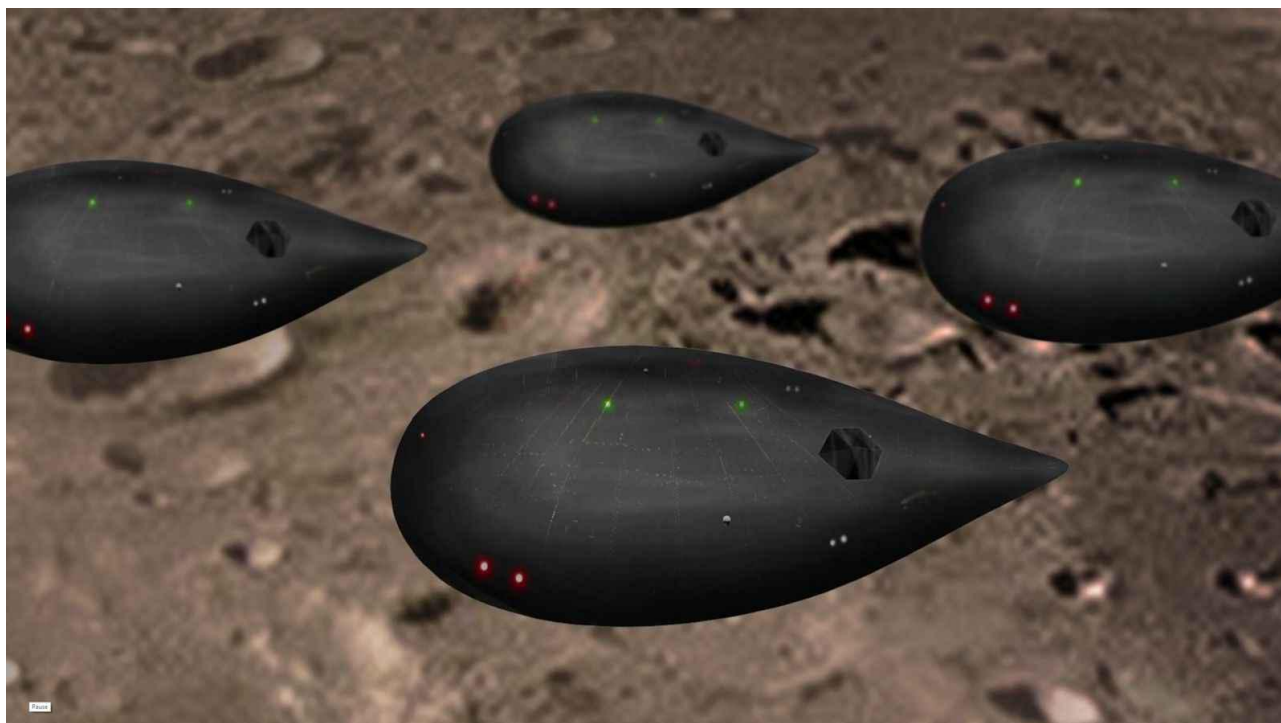
Wtedy, niespodziewanie zobaczył przez okno kokpit – coś jak kokpit X-15, czyli właściwie samolot, tylko że z małym wybrzuszoną okienkiem z przodu. Zobaczył, jak odwrócił się do niego pilot, który zrobił gest jakby pomyślał „O cholera!” i zawrócił od razu w chmury i zniknął.

Chwilę później inny głos włączył się do rozmowy radiowej – głos głęboki i poważny, który powiedział „OK, do pilota w strefie lotu, proszę zmienić kurs i lądować w bazie Air Force w Nellis, gdzie przejdiesz przez odprawę. Masz kołować i ustawić się na końcu pasa startowego, tam ktoś do ciebie podejdzie.”

Tak więc zabrali go do środka, przesłuchali go i dobitnie wyjaśnili, że to co widział oficjalnie nie istnieje i nie może o tym mówić.

Jednak, okazuje się, że komuś opowiedział, w tym mojemu koledze, który podzielił się ze mną tą historią.

* * * * *



DW: Pierwsze co przyszło mi do głowy, kiedy powiedział o spłaszczonej futbolówce, to twój opis Ciemnej Floty, której statki, jak mówiłeś, mają kształt łzy.

CG: Owszem.

DW: Czy na podstawie tej ilustracji autorstwa McCandlisha, myślisz że to jest właśnie to, czy coś innego?

CG: Od razu wiedziałem, sposób w jaki opisywał ten statek z dwoma ogonami, z dwoma statecznikami, to była testowa maszyna wojskowa. Czytałem wcześniej o tych pionowych statecznikach umieszczanych na górze i na dole, ten dolny w pewnej fazie lotu odpada i daje jeszcze większą stabilność.

DW: No dobrze, podał też prawidłową lokalizację – mówi, że świadek widział to nad Nevadą.

CG : Tak.

DW: No to masz swoją Strefę 51.

CG: Tak, to jest świetne miejsce do zaobserwowania prototypowych samolotów. Dostałem sporo maili od pilotów, którzy nie chcą wystąpić publicznie z obawy o konsekwencje służbowe, którzy opisują bardzo podobne rzeczy.

DW: Naprawdę?

CG: Naprawdę.

DW: Jeden z informatorów, z którymi mam kontakt – poznał mnie z nim Pete Peterson – twierdzi, że zbudował osiem różnych urządzeń antygravitacyjnych i że pracował nad projektami samolotów.

Opisywał on, że wielokrotnie samoloty te były budowane, a następnie odstawiane. Uważał, że chodziło o pranie pieniędzy – ogłaszano, że samoloty kosztowały dużo więcej niż w rzeczywistości. To wyjaśnia takie budżety. Faktyczna kwota była znacznie niższa, a resztę pieniędzy kierowano na coś innego. Słyszałeś o tym? Jeśli tak, to gdzie szły te wszystkie fundusze?

CG: Tak, wiele z tych firm na kontraktach każdy słyszał o młotkach za 200\$, toaletach za 300\$...

Takie rzeczy. To się dzieje cały czas, żeby dostarczyć dodatkowe środki do tajnych budżetów. To całkiem powszechne.

DW: Co to mogą być za tajne budżety? Skoro nie ten samolot, to co mogło być celem?

CG: Coś takiego prawdopodobnie powstało z budżetu na samolot albo coś innego, co oficjalnie budowali. Znacznie zawyżyli cenę tego samolotu i przelali te środki na zbudowanie tej właśnie maszyny. Oni wydają miliony dolarów na stworzenie maszyny takiej jak ta tylko po to, aby udowodnić konkretną koncepcję na statek przyszłości, którym przelecą się kilka razy, a następnie odstawia go albo rozbierają na części.

DW: Gdy weźmiemy pod uwagę projekt i kształt tej maszyny, do czego mogła być ona potrzebna?

CG: Myślę, że badali jak zwiększyć stabilność lotu między prędkościami 3 a 5 machów.

DW: Nie wygląda to tak jakby skrzydła dostarczały wystarczającej siły nośnej. Myślisz, że to było oparte na jakimś urządzeniu antygravitacyjnym?

CG: Nie, jest to konwencjonalny odrzutowiec ale bardzo zaawansowany. Tak jak mówił – rodzaj napędu strumieniowego. Pęd powietrza wytwarza siłę nośną a mieszanka paliwowo powietrzna wyrzucana jest z tylnej części napędu

DW: Mamy następną niezwykle ciekawą i dziwną historię od Marka McCandlisha, która na pewno wam się spodoba. Posłuchajmy.

* * * * *

ZASKAKUJĄCA TECHNOLOGIA

MM: Był taki gość, nie pamiętam gdzie dokładnie, ale miał zwyczaj biegania co rano z psem. Postawił sobie wyzwanie, że będzie biegał ścieżką pod górę, na szczyt wzgórza obok miasteczka, gdzie znajdowało się źródło wody z wysoką wieżą ciśnień.

Był to mocno zalesiony teren z polaną wokół wieży. Kiedy biegł pod górę, wybiegł na polanę pod wieżę i zobaczył samolot. Wyglądał jak konwencjonalny odrzutowiec, który „stał” na ogonie, orbitujący bezgłośnie wokół wieży.



Bez hałasu silników, bez chmury pyłu dookoła, pilot jakby się bawił.

Stał z otwartymi ze zdumienia ustami, a jego pies szczekał i bardzo wariował. Kiedy pilot tak sobie latał, nagle spojrzął przez ramię i dostrzegł biegacza. Wtedy włączył dopalacze i uciekł używając konwencjonalnego napędu.

To pokazuje, że są jakieś inne rzeczy, które czasem umieszczają, ukrywają nawet w tych zwyczajnych samolotach, co daje im możliwości, których się nie spodziewamy patrząc na te maszyny z zewnątrz.



* * * * *

DW: To jedna z tych historii, która nieco nadwyreża jego wiarygodność. Co myślisz o tej kwestii, że konwencjonalny samolot może mieć antygravitację, pozwalającą na takie sztuczki?

CG: Hmm, no nie jest to coś standardowego w żadnej z flot, które się obecnie wypuszcza.

Mają jednak statki „retro”, wyglądające jak konwencjonalne, ale z antygravitacją, do wykonywania zadań specjalnych. Nie jest to coś, czym sobie latają oficerowie marynarki... nie mają tego, albo nie wiedzą, że taka technologia jest wpakowana do konwencjonalnych maszyn. Słyszałem jednak o tym. Nie widziałem na własne oczy.

DW: Również Peterson mówił mi o tym, że wszystkie wojskowe samoloty są obecnie wyposażane w technologię „maskowania”. Wiesz coś o tym? O co chodzi?

CG: Tak, maskowanie to powszechne słowo, oznacza kamuflaż. Elektroniczny kamuflaż.

DW: Czy statek z maskowaniem jest widoczny kiedy się ono włączy?

CG: Nie. Właśnie o to w tym chodzi. Widzisz to, co jest za pojazdem.

DW: Czemu miałyby służyć możliwość postawienia samolotu pionowo na ogonie i zataczania kręgów w tej pozycji?

CG: To nie jest tutaj ważne, chodzi o możliwość zawiśnięcia, unoszenia się tak, żeby móc atakować cele jak śmigłowiec, nie tracąc możliwości lotów ponaddźwiękowych. Między innymi dlatego stworzyli Harriera. To jest możliwość pionowego startu i lądowania.

DW: Myślisz, że to możliwe, że skoro on tak krążył wokół wieży, mógł wykorzystywać antygravitację, która w jakiś sposób traktowała wieżę jako centrum masy do tych obrotów?

CG: Nie, najbardziej prawdopodobne, że tak jak w nowoczesnych dronach – lot kontroluje kamera i inteligentny komputer. Kamera działa jak oko, skupia się na wieży, a następnie unosi się nad obiektem w danej odległości.

DW: Czyli to mogło być całkiem zautomatyzowane? On się po prostu bawił.

CG: Tak.

DW: Nie musiał wcale znać lotniczych sztuczek.

CG: Tak, wygląda na to, że zrobił krótką przerwę od normalnych testów i przetestował pojazd trochę na własną rękę.

DW: Teraz zobaczymy bardzo ciekawy fragment wywiadu, gdzie McCandlish opisuje zjawisko UFO, które nawet udało się sfotografować. Zobaczymy.

* * * * *

UFO Z CEDARVILLE

MM: Znałem takiego faceta, nazywał się Arthur Reed, który zrobił to zdjęcie w 1982. Jechał samochodem przez północną Karolinę.

Jechał ok. 10 mil na północ od Cedarville i zobaczył dużą grupę ludzi zjeżdżających z drogi i patrzących na zachód.

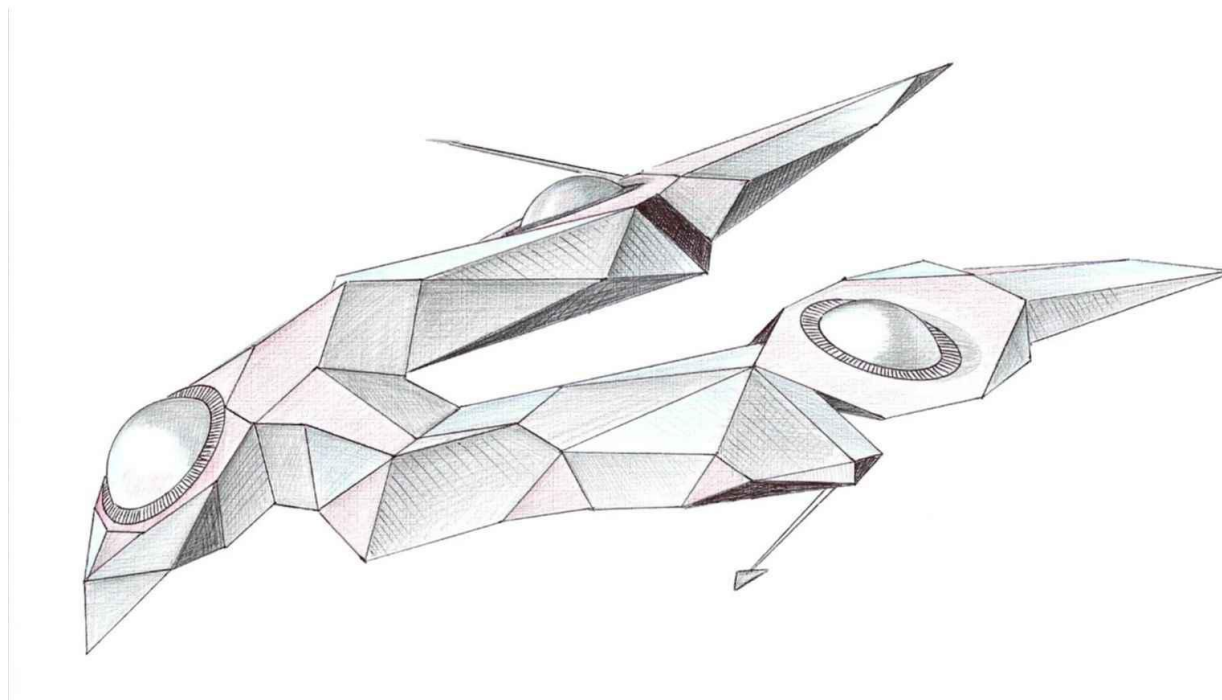
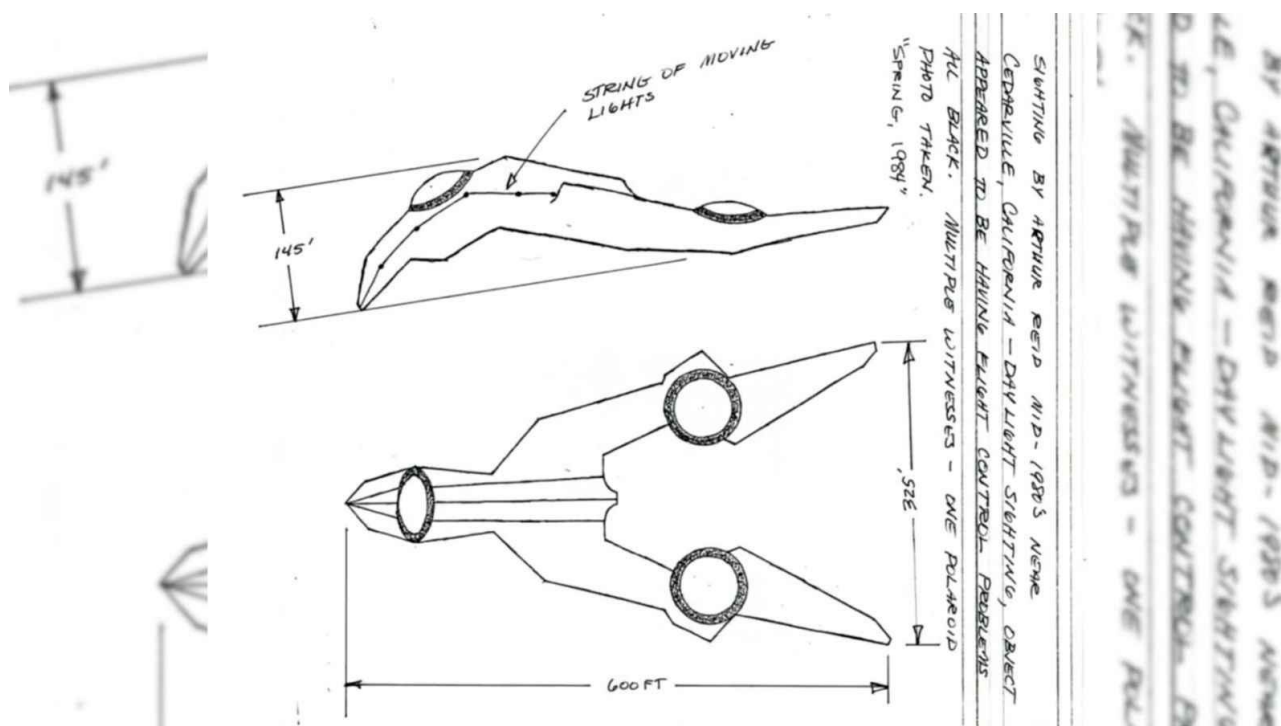
On też, ze zwykłej ciekawości, zatrzymał się, by zobaczyć o co chodzi. W oddali zauważył ogromny, czarny latający pojazd w kształcie litery V.

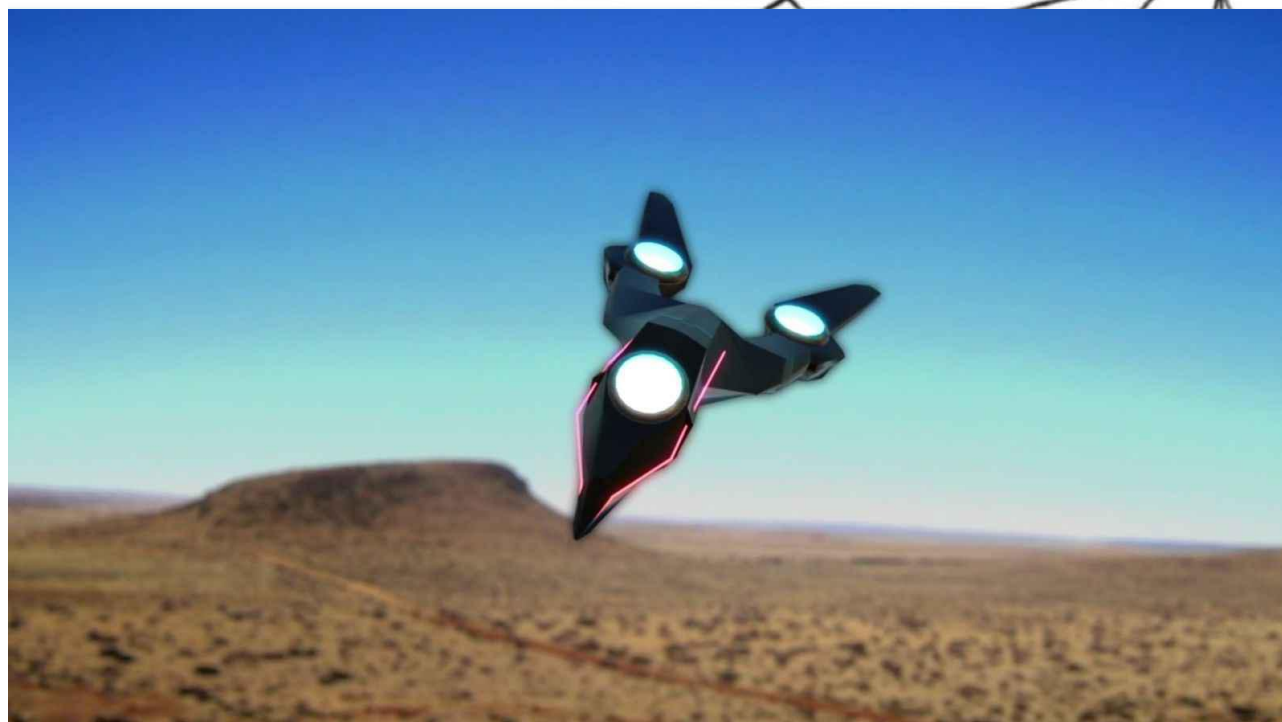
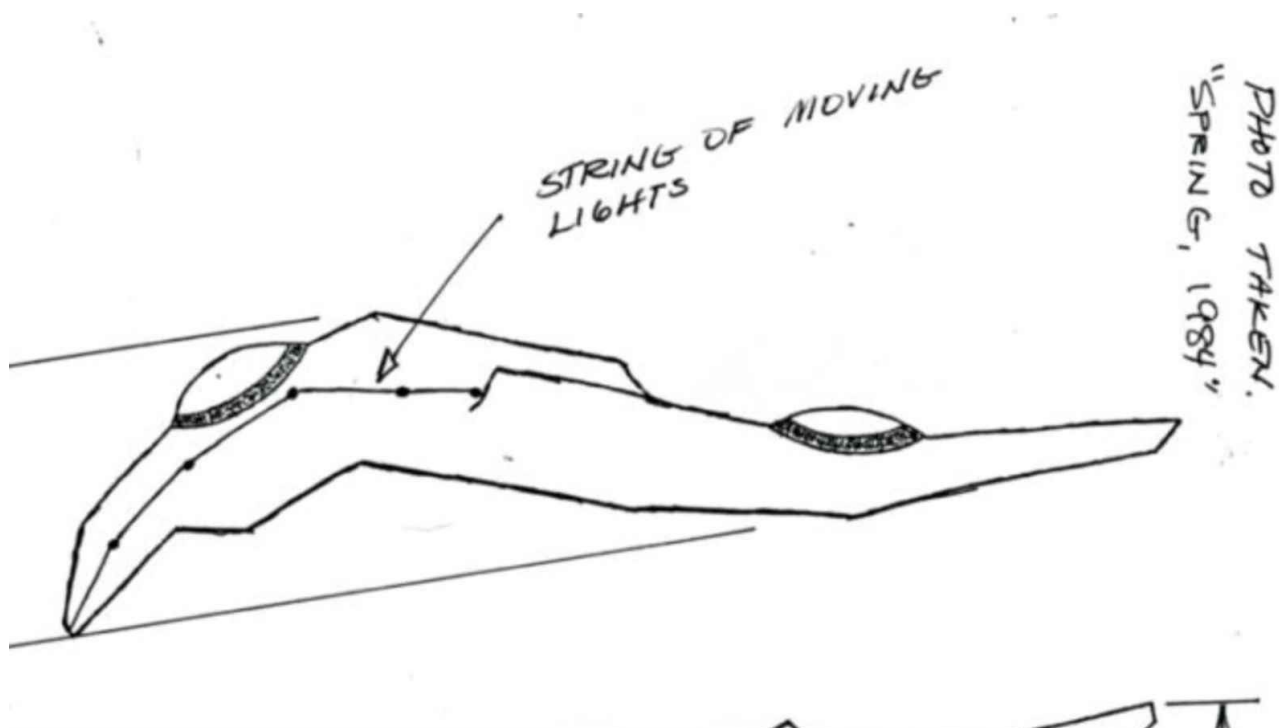


Kształt zdradzał, że mógł to być produkt firmy Lockheed Skunk Works, miał te same zakrzywione i gładko zakończone powierzchnie co Stealth Fire. Statek wyglądem bardzo przypominał duże czarne V, a pośrodku każdego ze skrzydeł, czy nóg, czy jakkolwiek to nazwiesz, były one naprawdę grube i kompletnie nieaerodynamiczne, była duża biała sfera. Jedna była też na samym przodzie maszyny, gdzie się schodziły. Na powierzchni były zagięcia, które wyglądały jakby poszczególne części mogły się wysuwać i składać w jedną trójkątną bryłę.

Rząd czerwonych świateł biegł od dzioba przez kadłub, aż do miejsca łączenia skrzydeł.

Pojazd ten wisiał z dziobem w dół, pochylony na lewą burtę i unosił się w tej pozycji około 75 m nad ziemią w odległości około 400 do 800 m od drogi.





Pojazd ten był bardzo duży. Facet ten mówił, że wymiarowo wydawał się coś pomiędzy 60 a 180 m długości. Był on aż TAK duży.

Mówił, że wydawał niski, pulsujący, brzęczący dźwięk, prawie jak coś z filmu science fiction lub coś takiego. Mówił, że był tak potężny, tak głośny, że mogłeś poczuć to w piersiach. Jego klatka piersiowa wibrowała, rezonowała tym dźwiękiem.

Ludzie, którzy zjechali z drogi i tam się zatrzymali, reprezentowali pełny przekrój amerykańskiego społeczeństwa. Była tam bardzo religijna klasa, która płakała na kolanach i prosiła Boga, aby zabrał ich jak najdalej od tego diabelskiego rydwanu.

Byli inni, którzy biegli w jego stronę krzycząc „Zabierzcie mnie ze sobą!” Jeszcze inni, wydawali okrzyki zdumienia i podziwu jak na fajerwerkach 4 Lipca.

Na zdjęciu widać z przodu ludzi wchodzących na pakę auta, widać ich wszystkich od tyłu więc wyraźnie widać, co robią. Wielu z nich miało ręce tak, jakby oglądali to przez lornetkę.

Inni jakby tylko tam stoją, rozmawiając i oglądając to wszystko.

Opowiadał, że to coś było tam przez prawie pół godziny i dlatego tak wiele osób zjechało z drogi, by popatrzeć.

Wydawało się, że był jakiś problem z lataniem, pojazd jakby zawisł przechylony na burtę i nie mogli go wyprostować, więc stanęli. Wisiało to w tej pozycji, dziobem do dołu.

Wydawało się, że ktokolwiek pracował nad tą maszyną, nie był w stanie naprawić tego problemu. Dlatego musieli po prostu tak lecieć.

Muszę zmienić rękę, by pokazać to dokładnie. Wyobraź sobie, że pojazd ten przewraca się do góry dnem. Nagle przeskakuje do pozycji normalnej i zaczyna obracać się wokół wzdłużnej osi pojazdu. W ten sam sposób, ciągle obracając się, kieruje się w górę i odlatuje od tłumy ludzi.



Zaczął powoli nabierać wysokości, coraz głośniej i głośniej, a kiedy dotarł do około 1500 m, nagle zniknął.

Powiedział, że wrócił na to miejsce jakiś tydzień później i zaparkował samochód w tym samym miejscu. Przechadzał się w poszukiwaniu jakichś dowodów, które mogły się tam znajdować. Liczył na to, że może coś odpadło od tego pojazdu albo może będzie tam jakiś odcisnięty znak na ziemi. Następnie nadjechała ciężarówka US Air Force, ciemnoniebieska z żółtymi napisem z boku. Kilku wojskowych powiedziało mu, że ma się stamtąd natychmiast wynosić, albo go aresztują i zabiorą mu auto. Musiał więc odjechać.

* * * * *

DW: Czyż to nie super, że mamy tak dobrą ilustrację? Facet podpira swoją historię taką wizualizacją?

CG: No i zdjęciem. Prawdziwym zdjęciem.

DW: Tak. To bardzo ciekawy, dziwnie wyglądający statek. Zacznijmy od twoich opinii – widziałeś kiedyś coś podobnego? Co myślisz, jakie było przeznaczenie tego statku? Eksperymentalny? Czy może faktycznie używany w jakichś misjach?

CG: Widziałem wiele eksperymentalnych maszyn. Wiele z nich miało znaki Lockheeda i powierzchnie pod różnym kątem. Niektóre z nich były takie, że mogli je zmieniać i przesuwać poszczególne moduły w statku. Także i to wygląda mi jak jeden z ich testowych, prototypowych statków.

DW: Mówisz, że można manipulować, czyli poruszać częściami?

CG: Zmieniać konfigurację.

DW: Czyli zmieniać kształt?

CG: Dokładnie.

DW: Jaka jest jego wartość?

CG: Jeśli masz trzy moduły, wydaje mi się, że są to jakieś silniki impulsowe, elektrograwitacyjne, to zazwyczaj są one oparte na mechanizmach żyroskopowych, którymi możesz poruszać i obrócić silnik oraz latać w każdą stronę.

Jest to ten sam koncept. Większość z tych, o których czytałem, była zdalnie sterowana. Te testowe nie zawsze miały pilotów.

DW: Przypomina mi się stary film z Jamesem Bondem, gdzie wjeżdża on autem do wody i maszyna zaczyna się przemieniać i nagle ma płetwy zamiast kół lub zamienia się w odrzutowiec, wychodzą mu skrzydła i zaczyna latać. Czy to możliwe, że pojazd transportujący może zmieniać kształty w

zależności od tego w jakim środowisku się porusza? Czy jest to np. w atmosferze czy w przestrzeni itd.?

CG: Myślę, że chodzi bardziej o dostosowanie prędkości oraz nachylenia statku do pułapu.

DW: Zwyczajne dostosowanie się?

CG: Tak.

DW: Czy to normalne, że ludzie mogli to zobaczyć? Czy to bardziej jakaś awaria?

CG: Myślę, że dokładnie opisał to co zaszło. Doszło do awarii komputera albo stracili komunikację ze statkiem, dlatego zawisł w pozycji bez ruchu. Zapewne był zaprogramowany do przyjęcia takiej pozycji w razie awarii.

DW: Wcześniej w tym odcinku opowiadał, że maszyny osiągające prędkość 17 machów nie mogą posiadać lotek, stateczników itp., bo zostaną one oderwane. Ty mówisz o statku, który ma ruchome części, różne załamania powierzchni i dziwny kształt.

Czy zważywszy napięcia materiału na tego typu konstrukcji przy dużej prędkości nie jest ona zbyt dobrym pomysłem dla superszybkiego statku?

CG: Nie, większość tych ponaddźwiękowych maszyn ma takie załamania i zagięcia powierzchni.

Jest to częścią projektowania, nie tylko dla neutralizacji radarów, ale też dla lepszej aerodynamiki.

Nie widziałem w tej maszynie nic, co mogłoby wytworzyć siłę nośną.

DW: Ale te połączenia... muszą być na tyle silne, żeby poruszać częściami, a jednocześnie wytrzymać takie prędkości!

CG: Najprawdopodobniej zmienia wtedy konfigurację.

DW: Dostosowując pojazd do większych prędkości?

CG: Tak, tak.

DW: To rozumiem. Pewnie te ramiona Y się składają?

CG: Tak, tak.

DW: Wspomniałeś, że MKK – Międzyplanetarny Konglomerat Korporacyjny – w większym projekcie, w którym brałeś udział, produkuje i sprzedaje technologie do ponad 900 pozaziemskich organizacji, że z 900 z nich utrzymują stały kontakt.

Czy to MKK testuje swój sprzęt na Ziemi, czy może to być jakaś inna organizacja?

CG: MKK kontroluje większość konglomeratów militarno przemysłowych. Tak czy inaczej to nadzorują oni te sprawy i zbierają technologię, którą będą mogli zastosować w jeszcze bardziej zaawansowanych maszynach. Zapewne jest to wspólne przedsięwzięcie Lockeeda Martina jak i Strefy 51.

DW: Jakie zastosowania może mieć taka maszyna? Jakie przeznaczenie? Myślisz, że ofensywne?

CG: Tak, prawdopodobnie ma różne schowki na broń gdzie można zamontować różne rodzaje uzbrojenia w celach zwiadowczych. Jednakże sądzę, że to był prototypowy statek poprzedzający inne tego typu. Budują 3, 4 różne maszyny prototypowe, żeby dojść do finalnej wersji. Więc to byłby jeden z etapów w procesie tworzenia statku kosmicznego.

DW: OK, nasz czas dobiegł końca w tym odcinku Kosmicznego Ujawnienia. Był ze mną Corey Goode, a oglądaliśmy bardzo zaskakujące zeznanie jednego z demaskatorów ze słynnej grupy 39 z Projektu Ujawnienie. Jest to nikt inny jak tylko sam Mark McCandlish we własnej osobie. Do zobaczenia w kolejnym odcinku.

Tłumaczył: Rafał.

Edycja: Sławomir Lernaciński

Korekta: j.polskiego: Andrzej