

# TECHNOLOGIE NAPĘDÓW PONADŚWIETLNYCH Z MARKIEM MACCANDISH'EM

## Sezon 07, odcinek 20

16 maja 2017 r.

DW: David Wilcock  
CG: Corey Goode  
MM: Mark McCandlish

DW: W porządku. Witamy ponownie w "Kosmicznym ujawnieniu". Nazywam się David Wilcock, jestem państwa gospodarzem. Dziś goszczę Corey'a Goode'a. Corey, witaj w programie.

CG: Dziękuję.

DW: Zaczniemy od jednej z serii wywiadów z Markiem McCandlishem, w których poruszył kwestie pewnego typu układu napędowego i dość specyficznego statku, który widział jeden z jego wtajemniczonych znajomych. Przyjrzyjmy się.

\* \* \* \* \*

WYCIECZKA PO SKRYWANEJ TECHNOLOGII.

MM: Zadzwonił do mnie mój przyjaciel, którego znałem od czasów studiów. Dla dobra dyskusji nazwę go Brad. Tak, więc Brad dzwoni i mówi: "Wiesz, widziałem twój artykuł. Widziałem twoje prace i twoje nazwisko w magazynie. Dostałem telefon od dyrektora artystycznego. Dał mi twój numer, z tej strony Brad. Pamiętasz mnie?".

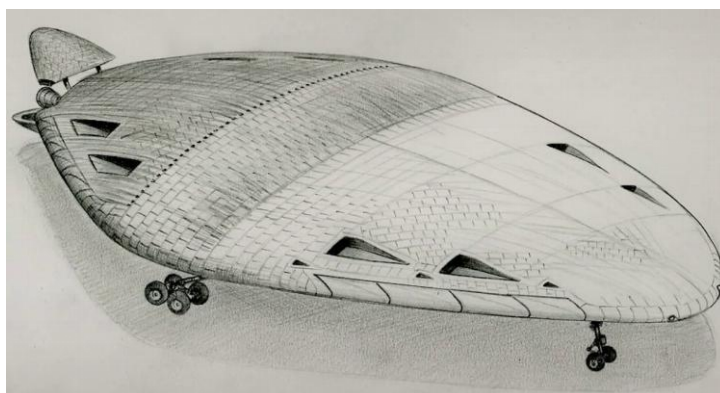
A ja na to: "Tak. To wspaniale."

Spotkaliśmy się na obiedzie. Rozmawialiśmy i wspomniałem mu, że w bazie lotniczej Norton Air Force Base, która znajduje się w San Bernardino, odbędzie się pokaz lotniczy. To około 120 km na wschód od Los Angeles. Pojawiły się plotki, że prawdopodobnie będzie tam przelot SR-71 Blackbird albo, że może być pokazany na wystawie, co było wówczas rzadkością. Zdecydowaliśmy, że pójdziemy na te pokazy. W ostatniej chwili redakcja zadzwoniła i oznajmiła, że są bardzo zadowoleni z tej ilustracji. Chcieli, abym zrobił kolejną, która ukaże się w następnym roku w lutym '89, w programie X-31. Planowali, by została zrealizowana jak najszybciej, więc w zasadzie musiałem zrezygnować z wyjazdu na pokaz. Minął tydzień, nie miałem wiadomości od Brada. Zadzwoniłem do niego i zapytałem: "Jak ci się podobał pokaz lotniczy? W słuchawce była cisza.

A ja na to: "Co się stało? Brzmisz jakbyś w ogóle nie bawił się tam za dobrze".  
Odpowiedział: "Chyba widziałem rzeczy, których nie powinienem był widzieć".  
A ja na to: "Cóż, jak to możliwe? Wszystko na pokazie lotniczym jest po to, by przedstawić to publiczności".

A on na to: " Był jeszcze jeden mały pokaz, który miał miejsce, gdy tam byliśmy".

Na początku, kiedy usłyszałem to po raz pierwszy, zabrzmiało to tak, jakby wolno mu było wejść na wystawę wraz z osobą, którą przyprowadził, z którą mieliśmy omówić ilustracje. Była ona wysokiej rangi pracownikiem w Lockheed Martin. Mieli zamiar... mieliśmy zamiar się spotkać i porozmawiać o wykonywaniu jakiejś pracy. Właśnie ta osoba w czasie, gdy zespół sił powietrznych Thunderbird miał rozpocząć swój program, powiedziała do mojego przyjaciela: "Przejdźmy tam". Ten gość, mój przyjaciel, wielu polityków i wojskowych wysokiego szczebla, wszyscy wsiedli na pokład Boeinga 727, samolotu wojskowego z miejscami pasażerskimi i tak dalej. Następnie wylecieli z Norton i polecili do zakładu 42, który znajduje się w Palmdale. Tam właśnie znajduje się Lockheed Skunk Works. Samolot ląduje, wysiadają. Ochrona, która była wokół budynku, tworząca kordon i uzbrojona w M16. Przez całe osiem metrów bacznie przyglądała się mojemu przyjacielowi, ponieważ w przeciwieństwie do pozostałych nie miał żadnej odznaki ani nic. Poręczyli za niego i powiedzieli, że jest ich doradcą. Idą więc na ten inny pokaz... Gdy tylko weszli, zaczął się rozglądać, wtedy powiedziano mu: "Dobrze. Są tu rzeczy, o których ci nie powiedziano, nie wolno ci o nich wiedzieć. Trzymaj gębę na kłódkę. Nic nie mów. Nie rozmawiaj z nikim. Wydostaniemy cię stąd jak najszybciej, ale jak na razie ciesz się widowiskiem". Brad przekazał mi, że byli tam oficerowie sił powietrznych wysokiego szczebla, którzy chodzili jak przewodnicy i pokazywali różne typy samolotów. Był tam samolot Aurora pierwszej generacji. Pracownicy Lockheed nazywali go Pulser.



Miał cztery silniki schowane w kadłubie. Całość pokryta była płytkami termoizolacyjnymi, tak jak prom kosmiczny. Tylny koniec samolotu był używany w taki sam sposób jak... jak silnik liniowy z dziesiątkami wyrzutników paliwa, które rozpylały je na naddźwiękową falę uderzeniową

powodując ich samoistny zapłon. Eksplozja tych gazów rozszerzałaby się między naddźwiękową falą uderzeniową a zwężonym końcem samolotu. Tak jakbyś wyciskał mokre nasiona dyni, które wyslizgują się z rąk. Aczkolwiek ciekawostką tego konkretnego typu samolotu było to, że miał pewne strategiczne zastosowania. Nie chodziło tylko o dużą prędkość na dużej wysokości. Posiadał uzbrojenie. Pod kadłubem, pomiędzy silnikami, znajdowało się 121 luk wyrzutowych. Każda przykryta była okrągłą płytką izolacyjną na zewnątrz, którą można było oderwać wybuchowymi śrubami. Fascynujące w tym projekcie było to, że był tak prosty, jak to tylko możliwe, ale całkowicie skuteczny. Użyć go można było... można było użyć albo konwencjonalnej głowicy wybuchowej, ale też głowice typu MIRV (jedna z kilku głowic pocisku balistycznego, przypis tłumacza), takie same jak w ICBM (międzykontynentalna rakiet balistyczna, przypis tłumacza). Z tym wyjątkiem, że pod głowicą MIRV w rurze była kolejna termoizolacyjna płytka z dużą zwiniętą sprężyną. I jak tylko odpadała zewnętrzna płytka, głowica wylatywała z rury, kolejna płytka opadała, wskakiwała na miejsce poprzedniej i przywracała aerodynamiczne właściwości samolotu. Dzięki czemu nie było tam żadnych drzwi przedziału bombowego i tego typu rzeczy otwierających się przy dużych prędkościach. Kolejną kwestią, o której dowiedziałem się z ostatnich ujawnień było to, że samolot faktycznie działał jako platforma uzbrojenia. Co więcej, miał też trzeci typ napędu. Tylny trójkątny koniec był płaski, ale otwierał się. Tak jak skorupa małży. Wysuwał się z niego silnik raketowy, co pozwalało dodać ciąg, aby wejść na ponad atmosferyczną wysokość i poruszać się niemal bez końca. Był to prawdopodobnie jeden z największych zdalnie sterowanych pojazdów, jakie kiedykolwiek wybudowano. Co nie znaczy, że nie istniała możliwość pilotowania z wewnątrz. Głównie jednak był to samolot bezzałogowy. Mógł wlecieć na ogromną wysokość i prawie z kosmosu zrzucić głowice MIRV.

\* \* \* \* \*

DW: Dla mnie, jako outsidera, który nie obracał się w tych kręgach to niezwykle fascynujące, gdy ktoś mówi o tylu technicznych detalach. O Aurorze słyszałem od dawna, ale nigdy nie były to takie szczegóły. Co myślisz o tym, co właśnie zobaczyliśmy?

CG: Tak, zdumiewająca ilość szczegółów. To właśnie miałem zamiar skomentować. Zwykle ludzie, którzy mówią o tych rzeczach mieli jedynie szansę by na nie popatrzeć. Nikt nie był w stanie chodzić, pokopać opon i odbyć wycieczki z personelem sił powietrznych. Jest to bardzo szeroka wiedza na temat działania tego statku powietrznego.

DW: Słyszałem o tym, że Aurora podczas podróży wydawała bardzo głośny dźwięk przypominający nieco uderzenia młota udarowego.

CG: Zostawia też za sobą smugi kondensacyjne w kształcie pączka.

DW: Nigdy nie dotarłem do tego typu szczegółów technicznych. Co sądzisz o Aurorze jako jednym z bardziej klasycznych projektów nawet dla lat 80? Do czego może służyć?

CG: W tamtych czasach wszystkie statki poruszające się na wielkich wysokościach były zazwyczaj używane wyłącznie do rozpoznania lub jako platformy uzbrojeniowe. Wiele z nich może też być wyposażonych w daną technologię i służyć któremuś z tych zadań.

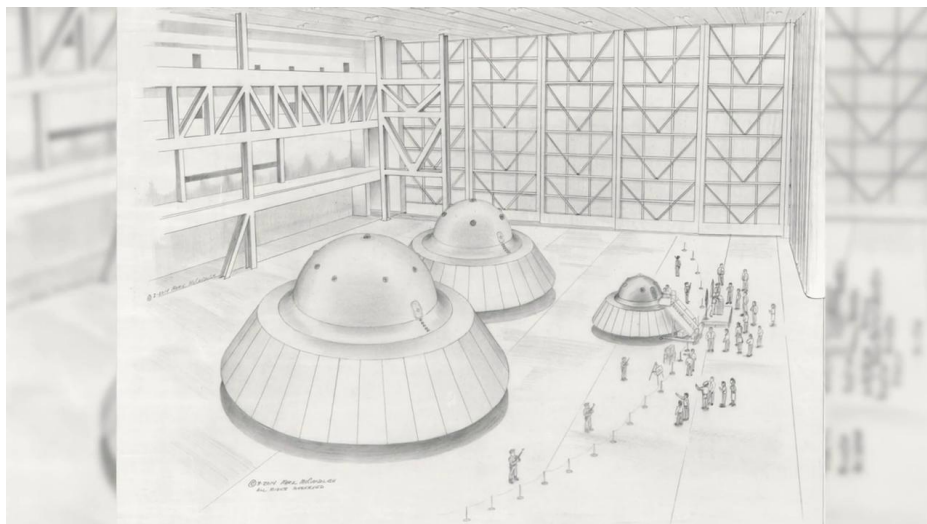
DW: Chcesz powiedzieć, że Aurora mogła być używana w konwencjonalnych działaniach wojennych, tak że ludzie, którzy zostali zaatakowani przez jego bomby, nie wiedzieliby skąd pochodzą?

CG: Możliwe, że była używana w konwencjonalnych działaniach wojennych, ale też mogła być zachowana na ... na specjalne wydarzenie, takie jak konflikt ze Związkiem Radzieckim.

DW: Dobrze. Przyjrzyjmy się teraz prawdziwym rysunkom technicznym, które dostarczył nam dzięki świadectwu pewnej osoby z wewnątrz, dotyczących Alien Reproduction Vehicle, czyli ARV, które wydają się być dokładnym duplikatem oryginalnego niemieckiego statku dzwonu. Zobaczmy.

\* \* \* \* \*

ODTWORZONY POJAZD ISTOT POZAZIEMSKICH - ARV



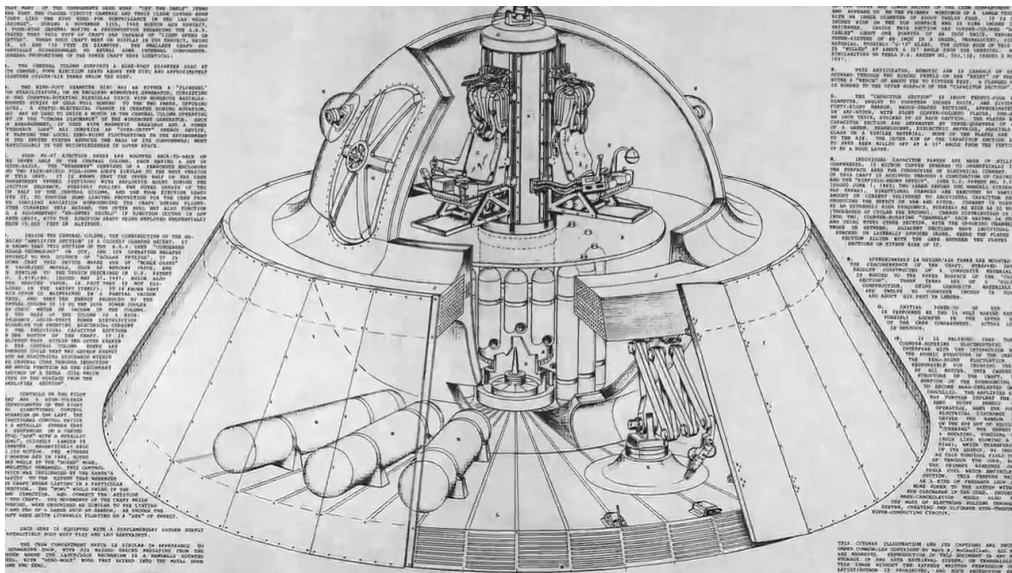
MM: Była też osobna wystawa pokazana jak już wszyscy ludzie się pojawili. Podnieśli zasłony i ukazały się nam trzy latające spodki, które ostatecznie stały się znane jako Alien Reproduction Vehicle lub Fluxliner - w skrócie ARV. Wtedy zacząłem rozumieć, że istnieją naprawdę niesamowite i zaawansowane systemy, nad którymi trwają prace. Nie tylko były one prezentowane na wystawie. Co więcej te statki same unosiły się nad ziemią. Pod spodem nie było podwozia, nie było linek podwieszających je pod sufitem. Najmniejszy z nich miał około 7,3 metra. Kolejny około 18,2, a największy z trzech miał 36,5. Ciekawostką w tej części wystawy było to, że Brad skomentował, że te statki wyglądały jakby były tam już od bardzo długiego czasu. To było w 1988 roku - 12 listopada 1988 roku. Powiedział, że składały się z paneli dookoła kadłuba nachylonych pod kątem około 35°, spód był płaski. Dookoła był też nieco spłaszczony, co wyglądało na przedział załogi, miał też kopułę. Na wierzchołku kopuły były małe przezroczyste wypustki z jakby ruchomą kamerą. To było coś w rodzaju syntetycznego systemu wizyjnego, dwie kamery można było obracać tak, aby stworzyć widok z lewego i prawego oka. Dzięki temu pilot noszący specjalny kask, wewnątrz mógł mieć całkowicie trójwymiarowy obraz. Stało się jasne, że system wykorzystywał niezwykłą technologię do wytwarzania energii elektrycznej, czerpiąc ją prosto z próżni czasoprzestrzeni. Nazywa się to energią skalarną lub energią punktu zerowego. Kiedy to coś było zasilane, tworzyło to tak ogromną ilość jonizacji wokół, że cząsteczki powietrza zaczynały produkować śmiertelne promieniowanie rentgenowskie. Tak, więc nie mogło być w nim okien, przez co trzeba było korzystać z jakiegoś syntetycznego systemu wizyjnego, żeby móc go pilotować. Wracając do swojego opisu statku, mówił, że cały wyglądał jakby był pokryty farbą na bazie żywicy, w której osadzone są drobne kawałki metalu. Łuszczyła się i pękała, dlatego stwierdził, że wyglądał jakby miał już swoje lata.



\*\*\*\*\*

DW: Jest wiele szczegółów, jeśli chodzi o to co mówi, a jednym z nich jest jonizacja wokół statku powstająca na skutek zasilania. Posiada to tak wielki ładunek elektryczny, że uwalnia promieniowanie rentgenowskie tak niebezpieczne, że statek nie może mieć okien. Byłem pod wrażeniem, bo niektóre ilustracje z Marią Oršić przedstawiają statek, który ma okna. Myślisz, że powstał jakiś innowacyjny sposób wytwarzania okien blokujących promieniowanie rentgenowskie?

CG: Tak. Wiele jednostek miało okna, zwłaszcza w czasach gdy rozwijali je hitlerowcy. Nie mieli kamer. Być może mieli. Nie pamiętam. Były. ... właściwie, niektóre obrazy przedstawiały blistry, przezroczyste półkule, które wysuwają się i w sobie mają kamerę. Widziałem kilka na niektórych statkach, ale nie przypominam sobie, że używali kamer do sterowania opartego na obrazie.



DW: Dla jasności, jak bliski jest jego opis do twojego doświadczenia z oryginalnym niemieckim statkiem die Glocke?

CG: Z tego, co zrozumiałem, ARV-y zostały zabrane od Niemców i nazywano je ARV-ami, czyli Odtworzonymi pojazdami istot pozaziemskich, tylko po to by zmylić ludzi co do ich pochodzenia.

DW: Skąd oni się wzięli?

CG: Od Niemców, z wymiany w 1952 roku, kiedy to uciekinierzy niemieccy zaczęli bliżej współpracować z naszym przemysłem wojskowym.

DW: Dlaczego statek miałby wisieć się w powietrzu, gdy nie był włączony? Skąd ten stan unoszenia się?

CG: Używają napędu antygravitacyjnego przez co można umieścić go w stanie neutralnym i zatrzymać w jednym miejscu.

DW: W porządku. Jest o czym rozmawiać, więc nie przerywajmy. Mamy jeszcze więcej wiadomości od Marka McCandlisha na temat tej niesamowitej obserwacji i ilustracji, które z niej wynikły. Przyjrzyjmy się.

\* \* \* \* \*

#### WNĘTRZE ARV

MM: Jako rysownik, ktoś z moim doświadczeniem w sztuce conceptualnej, jedynym sposobem abym mógł ogarnąć w jaki sposób wszystkie te elementy były ze sobą powiązane było zdjęcie kilku paneli ze statku, tego najmniejszego. Przeprowadzono jeżdżące schody z czymś w rodzaju platformy. Wjechali pod statek tak, że schody sięgały pochyłej płaszczyzny. Można było stać na platformie i patrzeć przez drzwi kokpitu. Co zabawne, drzwi same w sobie wyglądały jakby były ze starej łodzi podwodnej kapitana Nemo z ramą stalową i prętami, które po obrócenia koła wchodziły w ramę i blokują drzwi. Ktoś powiedział, że możesz zajrzeć do środka i zobaczyć katapultowane fotele. Centralna kolumna biegła przez środek przedziału załogi, który tak naprawdę był dużą kompozytową kulą. Pultruzja to proces, w którym bierze się włókno szklane, węglowe lub kewlarowe i impregnuje się je żywicą. Nadaje się kształt poprzez nałożenie na jakąś bryłę np. kadłub lub pojemnik. Teraz robią z tego zbiorniki z tlenem. Tam cała ta kula była z tego zrobiona, podczas gdy włókno impregnowane jest żywicą i nadaje się mu kształt. Wywiera się na nie duże naprężenie, więc cała struktura jest wstępnie naprężona, zanim żywica jeszcze nie stężeje. Potem jest katalizowana, twardnieje i staje się bardzo mocna, mocniejsza niż stal. Takie przedmioty mogą trafić także do oceanu, co jest kolejną kwestią. Kokpit był naprawdę spartański, to znaczy bez deski rozdzielczej, bez wskaźników, bez rodzaju telemetrii. Wszystko było w zestawie, który nosił pilot.

Po prawej stronie katapultowanego fotela pilota był duży potencjometr, jak coś z filmu "Frankenstein" do kontrolowania energii elektrycznej. Po lewej stronie był naprawdę niezwykły rodzaj sterowania. Drażek wyglądał na metalowy lub kompozytowy, był w kształcie litery J. Znajdowała się na nim kula w półkolistej formie na spodzie. Miała w środku laser, który miał być odbijany dookoła, przy czym wysyłał impulsy do różnych części samolotu, który kontrolował odchylenie, wysokość i tego typu rzeczy. Interesujące było

to, że statek działał przy niskiej mocy i po prostu samoistnie unosił się nad ziemią. To wyglądało jakby kołysał się na ocenie poruszany prądem morskim, lecz gdy zaczął się przechylać na jedną stronę, półkolistą formą podtrzymująca kulę zaczynała się przechylać w tym samym kierunku. Grawitacja miała na nią na tyle duży wpływ, że się przechylała i statek korygował się sam. Sam wracał do stabilnego położenia, bez względu na to jak mocno się odchyłał. To jeszcze nic, spodek był w stanie zapewnić podróżowanie z prędkością większą od prędkości światła - prędkość superluminalna. Jeden generał mówił: „Szybki jak światło, a nawet szybszy”. Rodzi się więc pytanie, jak to w ogóle jest możliwe? Wiele osób uważa to za bełkot, że to niemożliwe. Musimy sięgnąć myślą do Einsteina, jego pierwotnych równań i wszystkich praw o całkowitej niemożności przekroczenia prędkości światła. Stwierdził on w swoich pracach i równaniach, że masa obiektu przyspieszającego w czasoprzestrzeni wzrasta. Ale kluczem do tego wszystkiego, o czym nikt nie mówi, jest powód, dla którego masa statku wzrasta. Interakcja struktury atomowej tego pojazdu z energią punktu zerowego w środowisku zasadniczo powoduje, że atomy stają się bardziej energiczne. Na fizyce w szkole średniej wielkim pytaniem, które zadawałem, było - jeśli materia nie może być stworzona, nie może być zniszczona, elektrony nigdy nie zwalniają, nie stosują się do drugiego prawa termodynamiki, którym jest entropia, można by oczekiwać, że z czasem zwolnią, ale tak nie jest. Powodem, dla którego tego nie robią jest to, że stale pochłaniają energię punktu zerowego. Ona właśnie utrzymuje wszystkie części atomu przez cały czas, dlatego nigdy się nie dezintegruje, nie rozpada. Tak samo każdy obiekt wykonany z atomów przechodzi przez czasoprzestrzeń i gdy przyspiesza to pochłania coraz więcej tej energii, a wszystkie jego cząstki drżą i wirują coraz szybciej. I tak jak w przypadku żyroskopu, jeśli kiedykolwiek trzymałeś go w ręku, jak wirujący wierzchołek zacznie się naprawdę szybko poruszać to trudno jest go wybić ze swojego położenia. To tak jakby w pewien sposób rozwijał swój własny rodzaj grawitacji. I tak właśnie powiedział Einstein, że spowolniłoby to wszystko i uniemożliwiłoby posiadanie wystarczającej ilości energii, aby kiedykolwiek osiągnąć lub przekroczyć prędkość światła, ponieważ masa dosłownie zaczyna zbliżać się do nieskończoności w miarę zbliżania się do prędkości światła. Tak więc inżynierowie zorientowali się, że jeżeli użylibyście tej samej energii w środowisku, która zwiększyłaby waszą masę, ale wykorzystaliście ją jako źródło energii napędowej do napędzania waszego statku, to im szybciej on się porusza, tym więcej energii może jeszcze szybciej napędzać wasz statek. Nie trzeba zabierać zapasu paliwa, nie ma też potrzeby martwić się ciężarem pojazdu. Im szybciej jedziesz, tym szybciej możesz jechać. I tak właśnie przełamujecie barierę prędkości światła, ponieważ masa nigdy nie staje się czymś więcej niż tylko tą z którą zaczęliście. Można osiągnąć ogromną,



prawie nieograniczoną ilość energii, z której można czerpać siłę napędową. Prawdopodobnie dlatego wszystkie elementy elektryczne w tym statku są osadzone w kwarcu dla izolacji, ponieważ mówimy o milionach woltów energii elektrycznej. Dlatego też, gdy znajduje się w atmosferze, jonizacja jest tak silna, że powoduje powstawanie promieniowania rentgenowskiego i wymagany jest syntetyczny system wizyjny, aby zobaczyć dokąd zmierzają.

\* \* \* \* \*

DW: Cóż mogę powiedzieć, niesamowite! Kiedyś już o czymś podobnym mi mówiłeś, mógłbyś jeszcze raz to przytoczyć, mówię tu o systemach napędowych UFO, których działanie przypomina pestkę dyni wyciskaną spomiędzy palców.

CG: Tak mówi o tym samym, o czym ja wspominałem w przeszłości.

DW: Racja. Słyszałem to od ciebie wcześniej.

CG: Tylko, że ja prawdopodobnie użyłem do opisanias zasady działania nasion arbuza. Ha, ha.

DW: Tak rzeczywiście.

CG: Jestem z południa.

DW: Skoro to, o czym mówi Mark McCandlish, wydaje się być przynajmniej częściowo oparte na spekulacjach wynikających z jego własnych prób zrozumienia tego co się dzieje i co mu przekazano, to jak do tematu systemów napędowych mają się twoja wiedza i spotkania?

CG: Mają się bardzo blisko. Myślę, że opisałem to w ten sam sposób. Co więcej ja opisałem jak działały napędy pola skrętnego w statku badawczym. Tworzył on obszar, w którym skręt był większy na jednym końcu niż na drugim. Było to jak wyciskanie kostki mokrego mydła z ręki. Po prostu statek wystrzeliwuje. Strzela w drugą stronę. Opisy są więc bardzo bliskie.

DW: Laser jest podobno wynalazkiem z okresu po II wojnie światowej. W świecie wtajemniczonych często kojarzony jest z jego odkryciem we wraku z Roswell, jako jedna z technologii powstała w skutek inżynierii wstecznej. Natomiast tutaj przedstawia się go jako jedno z niemieckich dokonań, co wskazuje prawdopodobnie na koniec lat trzydziestych XX wieku.

Dodaje też, że laserowa kopuła była niezbędna dla całego systemu nawigacji statku. Czy uważasz, że Draco umożliwili nazistom produkowanie laserów zanim zostały oficjalnie odkryte?

CG: Cóż, trzeba też pamiętać, że Niemcy mieli własne Roswell. Statek, który rozbił się na długo przed naszym w latach 30. Myślę, że tak było w Czarnym Lesie albo Ciemnym...

DW: Tak.

CG: ...coś takiego? W Niemczech było wtedy dużo więcej doskonalszych inżynierów niż u nas. Posiadali tę technologię co najmniej dziesięć lat przed tym, jak my się nią zajęliśmy. Prawdopodobnie byli w stanie odtworzyć to, co odzyskali.

DW: Kiedy po raz pierwszy zobaczyłem tę rozmowę McCandlisha, najbardziej tajemnicze wydawały mi się, było to, dlaczego wyglądało to tak dziwnie? Dlaczego miałyby te staroświeckie drzwi do łodzi podwodnej? Teraz, gdy uświadomiłeś mi, że pochodzi to z Niemiec, wydaje się to mieć większy sens. Czy sądzisz, że doświadczenie Niemców w budownictwie okrętów podwodnych spowodowało takie podobieństwo w tym statku?

CG: Oczywiście. Tak, dokładnie to chciałem powiedzieć. Te drzwi jak u kapitana Nemo pewnie pochodziły z niemieckiego okrętu podwodnego.

DW: McCandlish opisuje również środki techniczne za pomocą których statek może osiągnąć prędkość światła. Co sądzisz o jego reinterpretacji zjawiska przyrostu masy, która zamiast uniemożliwiać przyśpieszanie staje się jego największym sojusznikiem?

CG: Dokładnie to samo przeczytałem na inteligentnej szklanej płytce i dlatego ktokolwiek kto tym rządzi trzymał elektro-plazmatyczny model wszechświata fizyki z dala od głównego nurtu, ponieważ jest to podstawa nauki, którą wykorzystywali do budowy tych statków.

DW: W porządku. Cóż, mamy jeszcze jeden ostatni fragment materiału filmowego. Zakończy on naszą dyskusję na temat inżynierii odwrotnej i wszystkich tych interesujących kwestii. Przyjrzyjmy się.

\* \* \* \* \*

PRZEKROCZENIE CZASOPRZESTRZENI

MM: Cóż, na początku, kiedy zobaczyłem ten masywny układ kondensatorów na dnie statku założyłem, że opierał się on całkowicie na efekcie Biefelda-Browna. Na czym on polega? W latach trzydziestych lub czterdziestych ubiegłego wieku żył pewien student z college'u, myślę, że gdzieś w Ohio, Thomas Townsend Brown, miał profesora Alfreda Biefelda. Zdecydował się na eksperymentowanie z kondensatorami płytowymi, równoległymi kondensatorami płytowymi, które były naładowane elektrycznością, między nimi umieścić jakiś izolator. Odkrył, że kiedy przyłoży się odpowiednią częstotliwość prądu elektrycznego i napięcie - zazwyczaj prądu stałego - to coś faktycznie będzie unosić się w powietrzu. Zacznie lewitować. Jest wiele kontrowersji. Te wszystkie filmy na YouTube i takie tam, ludzie z jakimiś lewitującymi małymi rzeczami w laboratoriach, gdzie stworzono próżnię po wysaniu powietrza z komory. To wszystko działa tylko przez chwilę, dlatego nigdy nie mogą działać w przestrzeni kosmicznej. Ale jeśli przyjrzeć się jak zaprojektowany jest ARV, to wszystkie te płyty kondensatorów nie są w powietrzu. Są dokładnie zaizolowane. Taka właśnie jest różnica. Dlatego statek jest w stanie działać w przestrzeni kosmicznej, ponieważ te komponenty nie mają możliwości zwarcia. W rzeczywistości, jedną z rzeczy, która została zauważona w tym kwarcu, który otacza płyty, było to, że był on optycznie przezroczysty jak szkło, żadnych okluzji, małych cząstek brudu czy pęcherzyków powietrza, nic. Wydawało mi się to logiczne na początku, kiedy zobaczyłem wszystkie te równoległe kondensatory płytowe, które zostały podzielone na 48 promieniście zorientowanych sekcji, długich i cienkich jak kawałki dużej pizzy. W każdym z tych klinów było osiem płytek, co oznaczałoby, że jeśli mówimy o efekcie Biefelda-Browna, to mówimy o naprzemiennym ułożeniu, dodatni a potem ujemny, przy czym dodatnia płyta znajduje się na górze stosu, a ostatnia ujemna na dole. Przyszło mi do głowy, że to była podstawa układu napędowego. Kiedyś wszyscy mówili: "Nie, nie. Efekt Biefelda-Browna nie jest aż tak silny. Nie da się osiągnąć tak wiele". Wszyscy, którzy o tym mówili nigdy nie mówili o systemie, który był osadzony w materiale dielektrycznym lub izolacyjnym takim jak kwarc. Co więcej, nie używają w nim czystego kwarcu. W rzeczywistości kwarc wzbogacony jest pierwiastkami ciężkimi takimi jak uran lub inne. Z biegiem lat odkryli oni w swoich eksperymentach, że kiedy jest kwarc z pierwiastkami ciężkimi i masa początkowa pojazdu jest na początku wysoka, to poprawia to sprawność ciągu systemu podczas pracy. Jednak w miarę upływu czasu zacząłem sobie zdawać sprawę, że ponieważ statek wykorzystywał energię punktu zerowego jako źródła zasilania, co dzieje się w obrębie centralnej kolumny, to tworzyło tak ogromny potencjał zmagazynowanej energii w całym szeregu kondensatorów jako całości, że faktycznie zaczynało to zniekształcać czasoprzestrzeń. Okazuje się, że około 1994 roku, w marcu jak sądzę, naukowiec Miguel Alcubierre napisał pracę na temat kosmicznego napędu

przeciągającego (warp drive). Pisał tam właśnie, że kontrolując pole elektromagnetyczne i elektrostatyczne, można stworzyć kompresję czasoprzestrzeni przed pojazdem, jak tą, którą można znaleźć w czarnej dziurze, osobliwość, po czym za pojazdem stworzyć rozszerzenie czasoprzestrzeni. To wszystko jest swojego rodzaju procesem polaryzacji, tak to opisał Puthoff, pisze o tym obszernie. Ten proces polaryzacji pozwala na stworzenie tego, co sprowadza się do systemu, który pozwala jakby na surfowanie na fali, gdzie masz depresję przed sobą a grzbiet za sobą, i w zasadzie ześlizgujesz się po tej krzywiźnie w czasoprzestrzeni. Tak powstaje wektor, który pozwala poruszać się do przodu. Fascynującym aspektem całej tej koncepcji, tej zasady tworzenia czegoś, co nazywa się dynamicznie konstruowaną lokalną inżynierią czasoprzestrzeni lub inżynierią metryczną jest to, że tworzysz bańkę czasoprzestrzeni otaczającą pojazd, na którą wpływa system wewnątrz samego pojazdu. Kiedy statek zaczyna poruszać się w czasoprzestrzeni, porusza się równomiernie, gdzie część czasoprzestrzeni: pojazd, załoga, komponenty, wszystko, co w nim jest, porusza się jako jedna jednostka, na którą wpływają inne rzeczy, które statek robi w otaczającej go czasoprzestrzeni. W ten sposób za nim tworzy się rozszerzenie czasoprzestrzeni a kompresja czasoprzestrzeni przed nim. Cały skład statku porusza się równomiernie, więc nie ma w nim siły G. Tak, więc kiedy ludzie mówią o tym, że widzą obiekt poruszający się po niebie z prędkością 15000 km na godzinę i wykonujący zakręty pod kątem prostym z tymi ogromnymi prędkościami, ludzie, którzy nigdy tego nie widzieli, mówią: "To niemożliwe. Pilot zostałby rozplaszczony na kotlet na wewnętrznej stronie pojazdu". Ale jeśli wyeliminujesz masę, to nie ma bezwładności, jeśli mówisz o jednolitym przyspieszeniu metrycznie skonstruowanej czasoprzestrzeni pojazdu, jego zawartości, wszystko porusza się razem tak, że nie ma żadnej siły G, ponieważ nie ma inercji wewnątrz tej metrycznie skonstruowanej bańce czasoprzestrzennej. Byłoby to jak wzięcie złotej rybki w kuli i poruszenie nią bardzo szybko. Woda, ryby i wszystko porusza się razem z miską, ale ryba nic nie czuje, w ogóle nie czuje żadnych sił G. Może zauważy, że woda trochę pluska, ale jeśli napełni się ją całkowicie, żeby nie było pęcherzyków powietrza, które pozwoliłyby wodzie poruszać się w niej, to wszystko porusza się jako jeden układ. O to właśnie tak naprawdę chodzi w jednolitym przyspieszeniu.

\* \* \* \* \*

DW: Cóż, to na pewno całkiem interesujący zbiór danych. Czy słyszałeś, przede wszystkim o tym, że elementy naładowane elektrycznie są pokryte czystym kwarcem? Czy kiedykolwiek widziałeś coś takiego?

CG: Tak. Wiele razy, zazwyczaj jest to sztuczny kwarc wylany jak szkło, który mogą zaimpregnować innymi materiałami. Już o tym wcześniej słyszałem i o tym, że to świetny izolator.

DW: Zauważyłem, że opierał się dość mocno na pewnych prawach fizycznych, o których dobrze wiedziałem w latach 90, a mianowicie na metodzie napędowej Miguela Alcubierre'a, którą opracował Hal Puthoff. To właśnie Puthoff i Alcubierre mówili o idei czasoprzestrzeni poruszającej się wraz ze statkiem. Skoro to była większość tego co tu słyszeliśmy, to jak to odpowiada innym napędom, o których wiesz?

CG: On ma rację. Ta metoda tworzy lokalną czasoprzestrzenną bańkę, która jest odizolowana od inercji lub innych sił poza tą bańką. Tak więc jest się w stanie zmienić kierunek przy prędkości 12 machów i wykonać skręt o 90 stopni, nie ma to absolutnie żadnego wpływu na wnętrze tej bańki.

DW: Zdecydowanie wydaje się, że Hal Puthoff jest osobą wtajemniczoną, której powierzono zadanie ujawnienia pewnych kwestii. Jestem ciekaw, czy ktoś taki jak Alcubierre wymyślił to na własną rękę? Czy też naukowcy tacy jak on są czasem zmuszeni do rzekomego teoretyzowania na temat jakichś odkryć, o których już wcześniej wiedzą?

CG: Wielu z nich próbuje wymyślić te koncepcje na własną rękę poza programami.

DW: Rozumiem.

CG: Tak, więc nadal istnieje wiele błyskotliwych umysłów, które myślą nieszablonowo. Władze starają się trzymać ludzi w pudełku z modelami fizyki i w nim próbować coś wymyślić. Jednak zawsze są innowacyjne osoby, które wychodzą na zewnątrz i wymyślają teorie, które tak naprawdę nie powinny się znaleźć się w głównym nurcie.

DW: Jak widzicie państwo dowiedzieliśmy się kilku bardzo fascynujących rzeczy od Marka McCandlisha, który zagłębiał się w niebywałą ilość szczegółów technicznych na temat niemieckiej technologii, która rozpoczęła tajny program kosmiczny pod koniec lat trzydziestych XX wieku. To było "Kosmiczne ujawnienie". Żegna was David Wilcock z Coreym Goode'em i nasz specjalny gość Mark McCandlish. Dziękuję za uwagę.

*Zespół „Kosmicznego ujawnienia”.*