

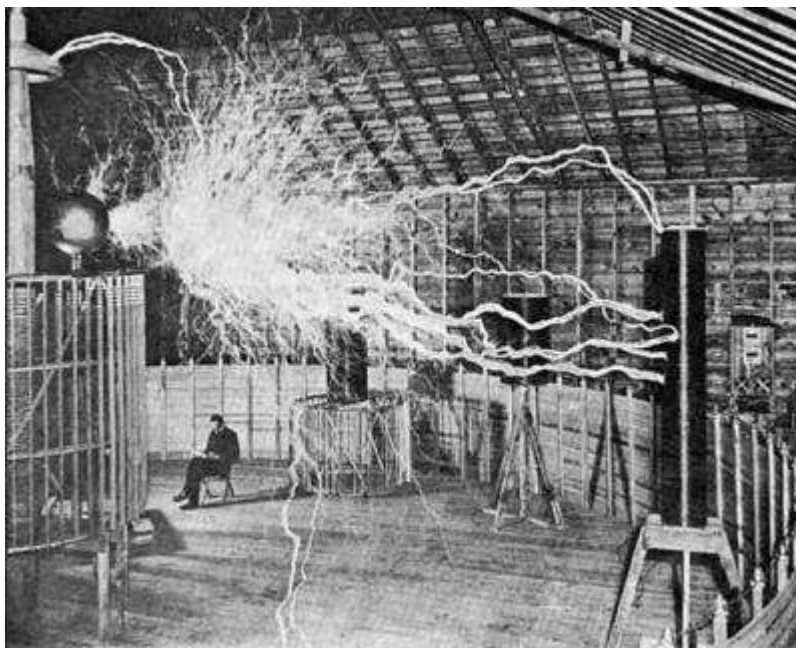
Nikola Tesla

¿ Descubrió Tesla los Secretos de la Antigravedad ?

Nikola Tesla ha sido acreditado de la creación de mucha de la tecnología que hoy en día damos por concedida. Sin el genio de Tesla, no tendríamos radio, televisión, electricidad AC, la bobina de Tesla, iluminación fluorescente, las luces de neón, dispositivos de radio control, robótica, rayos-X, radar, micro ondas y docenas de otros asombrosos inventos.

Debido a esto, no es de sorprenderse que Tesla también escarbó en el mundo del vuelo y posiblemente de la antigravedad. De hecho, su última patente en 1928 (#1,655,114), era para una máquina voladora que asemejaba tanto a un helicóptero como a un avión. Antes de morir, Tesla ideó, según informes, los planos para el motor de una nave espacial. El la llamó Space Drive o impulsión del campo anti-electromagnético.

William R. Lyne escribe en “Las Físicas Ocultas del Éter” (**Occult Ether Physics**), que en una conferencia que Tesla preparó para el Instituto del Bienestar del Emigrante (12 de mayo de 1938), trataba con esta Teoría Dinámica de la Gravedad. Tesla dijo en su conferencia que esto era:



“ Uno de dos descubrimientos de gran envergadura, que resolví en todos los detalles, durante los años 1893 y 1894.”

Mientras estaba investigando las declaraciones de Tesla, Lyne descubrió que declaraciones más completas, referentes a esos descubrimientos, se podrían recoger solamente de fuentes dispersadas y escasas, porque los papeles de Tesla están guardados en cámaras acorazadas del gobierno, por razones de seguridad nacional.

Cuando Lyne específicamente preguntó por estos papeles en el Centro de Investigaciones de Seguridad Nacional (ahora el Centro de Investigaciones Robert J. Oppenheimer) en 1979, le fue denegado el acceso, porque estaban todavía clasificadas. En esta conferencia de 1938, Tesla dijo que

estaba progresando con el trabajo, y esperaba que muy pronto podría dar la teoría al mundo.

Los dos grandes descubrimientos a los que Tesla se refería eran:

La Teoría Dinámica de la Gravedad – la cual asume que un campo de fuerza que es responsable para los movimientos de los cuerpos en el espacio; la suposición de que este campo de fuerza en el concepto de la curvatura del espacio (como Einstein); el éter tiene la indispensable función en el fenómeno (de gravedad universal, inercia, momentum y movimiento de los cuerpos celestes, así como toda la materia atómica y molecular).

Energía Ambiental – el descubrimiento de una nueva verdad física: no hay energía en la materia más que aquella recibida del ambiente. (Lo cual contradice a Einstein en $E = mc^2$). El anuncio usual de Tesla en su cumpleaños – en su 79avo cumpleaños (1935) – Tesla hizo una breve referencia a la teoría diciendo que aplica a las moléculas y átomos, así como a los cuerpos celestes más grandes, y también a "... toda la materia en el universo, en cualquier fase de su existencia es desde su misma formación hasta su última desintegración."

El éter actúa sobre la fuerza creativa, dadora de vida, y es arrojado en "remolinos infinitesimales" ("micro-hélices") cerca de la velocidad de la luz, convirtiéndose en materia ponderable. Cuando la fuerza disminuye y cesa el movimiento, la materia se revierte al éter (una forma de "descomposición atómica").

El Hombre puede aprovechar estos procesos para:

Producir materia del éter.

Crear cualquier cosa que desee con la materia y energía derivadas.

Alterar el tamaño de la Tierra.

Controlar las estaciones de la tierra (control del clima).

Guiar el camino de la Tierra a través del Universo, como una nave espacial.

Causar las colisiones de planetas para producir nuevos soles y estrellas, calor, y luz.

Originar y desarrollar vida en infinitas formas.

Cuando **Tesla** tenía 82 años, en vez de hablar en una cena, el emitía una declaración escrita. Aunque esto fue poco después de que fue golpeado por un carro, sumamente era obviamente todavía capaz de montar un ataque a la teoría de Einstein de la relatividad.

"He resuelto una teoría dinámica de la gravedad en todos sus detalles, y espero darle esto al mundo muy pronto. Explica las causas de esta fuerza y los movimientos de cuerpos celestes bajo su influencia, tan satisfactoriamente que podrá un fin a fútiles especulaciones y falsos conceptos, como aquel del espacio curvo. Según los relativistas, el espacio tiene una tendencia a curvarse debido a una inherente propiedad o presencia de cuerpos celestes.

"Concediendo una apariencia de realidad a esta fantástica idea, es todavía muy auto-contradictoria. Cada acción está acompañada por una equivalente reacción, y los efectos de esta última están en directa oposición a aquellos de la primera. Suponiendo que los cuerpos actuaran sobre el espacio circundante, causando la curvatura del mismo, le parece, a mi mente simple que los espacios curvos deben tener reacción en los cuerpos y, produciendo los efectos opuestos, enderezaría las curvas.

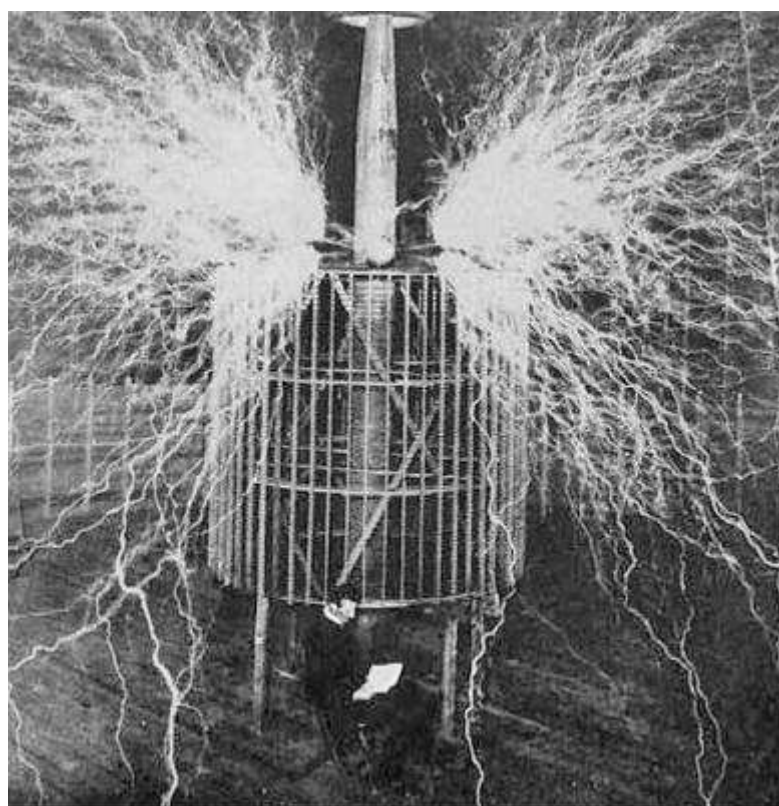
"Puesto que la acción y la reacción son coexistentes, sigue que la supuesta curvatura del espacio es enteramente imposible – No obstante, incluso si existiera, no explicaría los movimientos de los cuerpos según lo observado. Solamente la existencia de un campo de fuerza puede explicarlos, y esta suposición aplica con la curvatura del espacio. Toda la literatura sobre este tema es fútil y destinada al olvido."

Es una lástima que Tesla nunca publicó esta teoría dinámica de la gravedad. El pensamiento moderno acerca de la gravedad sugiere que, cuando un objeto pesado se mueve, emite ondas gravitacionales que irradian a la velocidad de la luz. Estas ondas de gravedad se comportan de maneras similares a muchos otros tipos de ondas.

Las invenciones más grandes de Tesla estaban todas basadas en el estudio de ondas. Él siempre consideró que el sonido, la luz, el calor, los rayos-X y las ondas de radio son todos fenómenos relacionados y que podrían ser estudiados usando la misma clase de matemáticas. Sus diferencias con Einstein sugieren que él extendió su pensamiento a la gravedad.

En los años ochenta se demostró que él tenía razón. Un estudio de pérdida de energía en una estrella pulsar de doble neutrones, llamada PSR 1913 + 16 probó que existen las ondas de gravedad. La idea de Tesla que la gravedad es un efecto de campo es ahora tomada más en serio de lo que la tomó Einstein.

Desafortunadamente, Tesla nunca reveló que es lo que lo había conducido a esta conclusión. Él nunca explicó su teoría de la gravitación al mundo. El ataque que él hizo al trabajo de Einstein fue considerado indignante por el establecimiento científico de ese tiempo, y solo ahora tenemos el suficiente entendimiento de la gravedad para realizar que él tenía razón.



Cómo construir un Platillo Volador

Tesla había descubierto que la emisión electrostática de la superficie de un conductor siempre se concentrará donde la superficie se curva, o incluso presenta un borde. Mientras más pronunciada sea la curva, o esquina, mayor será la concentración de emisión de electrones. Tesla también observó que una carga electrostática fluirá sobre la superficie de un conductor más bien de lo que lo penetrará. Esto es llamado el Efecto Faraday o Efecto Piel, descubierto por Michael Faraday hace muchos años.

Esto también explica los principios de la Jaula Faraday, la cual es usada en laboratorios de investigación de alto voltaje, para proteger a los humanos y al equipo electro-sensible contra daños. Según reportes de testigos oculares sobre el interior de los OVNI's, hay una columna circular, o canal a través del centro del vehículo.

Esto sirve, según reportes, como una superestructura para el resto del vehículo en forma de platillo, y también conlleva un alto voltaje, y una bobina de alta frecuencia. Se cree que es un transformador resonante el cual le da carga electroestática y electromagnética a la nave y establece polaridad.

Esta bobina es relativa a lo que se conoce como la "Bobina de Tesla" (**Tesla coil**). La bobina de Tesla, por supuesto, fue inventada por Tesla en 1891. Esta columna o canal es aproximadamente dos pies de diámetro y es hueca. En algunos vehículos, esta área hueca contiene un generador de turbina en ella.

Cuando se crea el vacío en un hemisferio de la nave, se le permite a la presión atmosférica correr a través del tubo, para conducir una especie de generador eléctrico de turbina. Algunos reportes dicen que los extraterrestres usan este sistema como plantas estacionarias de energía para generar energía eléctrica en sus planetas también.

Los ojos de la nave están compuestos de lentes electro-ópticos, colocados en cuadrantes o desde donde sea que quieran ver. Los monitores que parecen pantallas están colocados en una consola donde el navegador puede observar todas las áreas alrededor y sobre el vehículo al mismo tiempo. Esto incluye los lentes de magnificación, los cuales son usados sin tener que cambiar posiciones.

También hay ventanas cerca del nivel de los codos y como de un pie de grosor. Esta distancia tendría que ser envista de las cuatro o más paredes o placas de los cascos del condensador, componiendo la principal parte de la nave. Las ventanas tienen un tipo de iris o cierre, para que cuando esté cerrado, permita que la carga electroestática fluya uniformemente.

El Dr. Townsend Brown y la Electrogravitación

La idea de usar electricidad de alto voltaje como medio de propulsión no es nueva. Tesla puso la base a finales del siglo 19, la cual fue continuada por notables científicos como **Thomas Townsend Brown**, quien descubrió, en 1923, lo que más tarde fue llamado el Efecto Biefeld-Brown.

Thomas Townsend Brown era un estudiante de físicas del Dr. **Paul Alfred Biefeld** en el Instituto Californiano para Estudios Avanzados. Brown notó que cuando tenía dos placas acarreado altos voltajes de corriente directa, separadas por un dieléctrico, el electrodo negativo se movía por sí sola en dirección de la placa positiva. En otras palabras, Townsend Brown descubrió que es posible crear un campo artificial de gravedad, cargando un condensador eléctrico a un alto voltaje.

El construyó un condensador especial que utilizaba un material dieléctrico pesado, que acumulaba alta carga (factor K alto), entre sus placas, y encontró que cuando se cargaba con unos entre 70,000 a 300,000 voltios, se movería en la dirección de su polo positivo. Si se orientaba con su lado positivo hacia arriba, procedería a perder cerca del uno por ciento de su peso.

El atribuyó este movimiento a un campo de gravedad inducido con electro estática, actuando entre ambas placas cargadas opuestamente del condensador. Por 1958, el tuvo éxito desarrollando un modelo de platillo de 15 pulgadas, que podía elevarse sobre el 110% de su peso. Los Experimentos de Brown han lanzado un nuevo campo de investigación, el cual vino a ser conocido como Electrogravitics, la tecnología de controlar la gravedad a través del uso de carga eléctrica de alto voltaje .

Tan temprano como 1952, un general mayor de la Fuerza Armada atestiguó una demostración en la cual Brown hizo volar un par de discos sustentadores de 18 pulgadas, suspendidas en los extremos opuestos de un brazo rotativo. Cuando es electrificado con 50,000 voltios, ellos hicieron un circuito a una velocidad de 12 millas por hora.

Aproximadamente un año antes, el voló un juego de naves de 3 pies de diámetro para algunos oficiales de la Fuerza Aérea, y representativos de un número de importantes compañías de aviación. Cuando fueron energizados con 150,000 voltios, los discos volaron rápidamente alrededor de un curso de 50 pies de diámetro, tan rápido que el tema fue inmediatamente clasificado (censurado y puesto fuera de circulación pública).

La revista Interavia más tarde reportó que los discos podían lograr velocidades de varios cientos de millas por hora al ser cargados con varios cientos de miles de voltios. Los discos de Brown estaban cargados con un alto voltaje positivo, en un alambre, operando a lo largo de su borde principal, y un altísimo voltaje negativo, en un alambre, corriendo a lo largo del borde de fuga/posterior, como alambres de arrastre.

Al ionizar, los alambres, el aire alrededor de ellos, una densa nube de iones positivos se formaría delante de la nave, y una correspondiente nube de iones negativos se formaría detrás de la nave. La investigación de Brown indicó que, así como las placas cargadas de sus condensadores, estas nubes de iones inducían una fuerza gravitacional dirigida en dirección de menos a más.

Al moverse, el disco, hacia delante, en respuesta a su campo de gravedad auto-generado, acarrearía con él sus nubes de iones positivos y negativos, y su índice asociado de electrogravedad. Consecuentemente, los discos montarían su onda de gravedad avanzante, mucho como los surfedores montan una ola del océano.

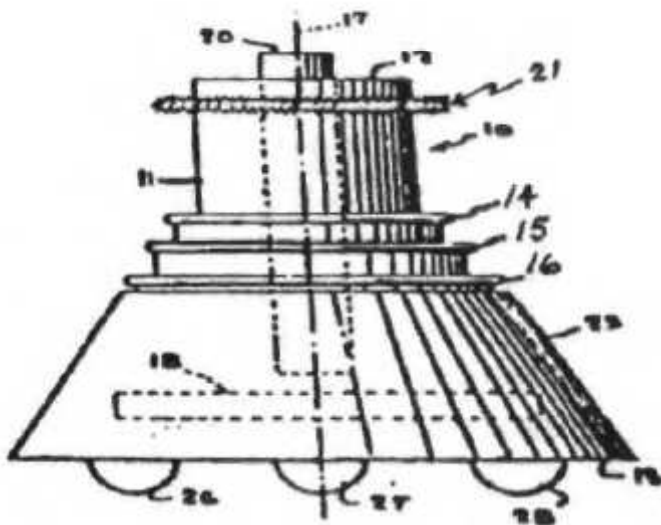
El Dr. **Mason Rose**, uno de los colegas de Townsend, describió el principio operativo de los discos de la siguiente manera:

“ Los platillos hechos por Brown no tienen propulsor, ni jets, ni partes móviles, para nada. Ellos crean una modificación del campo gravitatorio alrededor de ellos mismos, lo cual es análogo a ponerlos en la pendiente inclinada de una colina.

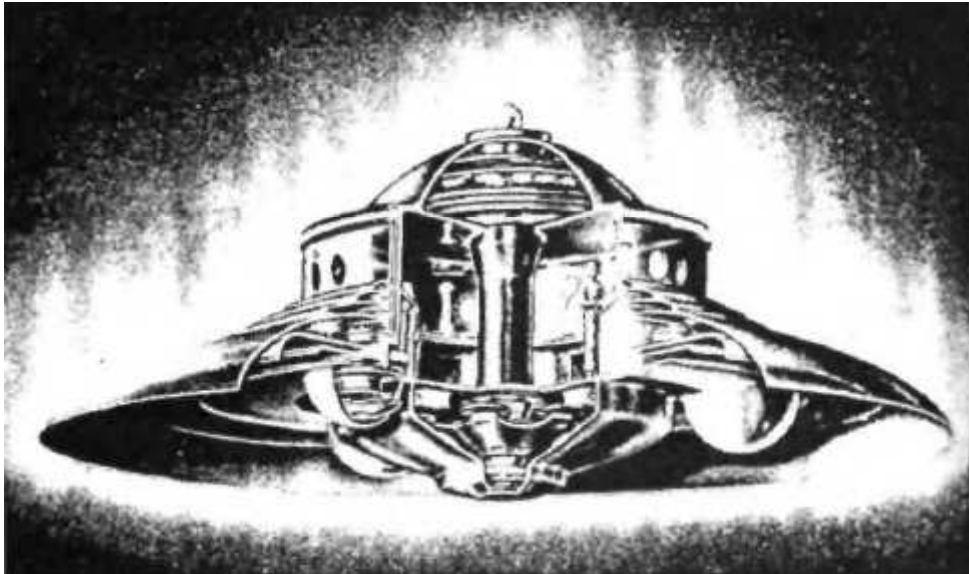
Patente

(3.322.374 (5-30-67))

DISPOSITIVO MAGNETO-HIDRODINÁMICO DE PROPULSIÓN



ARRIBA: J. Frank King, un colega de T. Townsend Brown Patentó un dispositivo magneto-hidrodinámico. Note Las similitudes en el diseño del platillo volador de Adamski



Actúan como una tabla de surf en una ola... el platillo electro gravitacional crea su propia colina, la cual es una distorsión local del campo gravitatorio, luego toma esta colina con el, en cualquier dirección escogida, y a cualquier velocidad.

“Los ocupantes de uno de los platillos de Brown no sentiría ninguna tensión para nada, sin importar cuan aguda es la curva o cuan grande la aceleración. Esto es porque la nave y sus ocupantes, y la carga están todos respondiendo igualmente a la distorsión, similar a una ola, del campo gravitatorio.”

Aunque los escépticos al principio pensaron que los discos eran propulsados por efectos más mundanos, tales como la presión de los iones negativos golpeado el electrodo positivo. Brown más tarde llevó a cabo pruebas de una cámara de vacío que probó que una fuerza estaba presente aun en la ausencia de tal empuje del ion.

El no ofreció una teoría para explicar este poco convencional fenómeno de electro-gravitación, excepto para decir que no fue predicho ni por las teorías de relatividad general ni por las modernas teorías de electromagnetismo. Sin embargo, recientes avances en las físicas teóricas suministran una más bien directa explicación del principio.

Según el ganador del premio Nóbel de físicas sobre las cinéticas sub-cuánticas, el potencial de gravedad puede adoptar dos polaridades, en vez de una. No solo puede existir un campo gravitatorio en forma de un potencial depósito gravitatorio, que atrae la materia, como lo enseña la física estándar, sino que también puede existir en la forma de una potencial colina de materia que repele la gravedad.

Por otra parte, predice que estas polaridades de gravedad deberán directamente calzar con la polaridad eléctrica; partículas positivamente cargadas, tales como protones, generando depósitos de gravedad, y partículas negativamente cargadas, tales como electrones generando colinas de gravedad.

Así, contrariamente a la teoría convencional, los electrones producen un campo gravitatorio que repele la materia. La materia neutral eléctrica permanece gravitatoriamente atractiva, porque el depósito-G de protones "Arial"> **Brown** había juntado una oferta, con el nombre codificado de Proyecto Winterhaven, que sugería que un platillo antigraavedad de combate fue desarrollado por los militares, con una capacidad Mahc-3. El estudio de inteligencia de 1956, titulado:- **Electrogravitics Systems - - An Explanation of Electrostatic Motion, Dynamoc Counterbary and Baricentric Control.**- preparado por la empresa de inteligencia de la aviación privada, Aviation Studies International Ltd., indica que ya en noviembre de 1954, la Fuerza Aérea había comenzado planes para financiar la investigación que lograría los objetivos del Proyecto Winterhaven.

El estudio, originalmente clasificado como Confidencial, menciona el nombre de más de diez importantes compañías aéreas que estuvieron implicadas activamente en la investigación de

electrogravitics, en un intento de duplicar o extender el trabajo seminal de Brown. Información adicional debe ser encontrada en otro informe de inteligencia de aviación, titulado: La Situación de Gravitics.

Desafortunadamente, debido a la clasificación de ALTO SECRETO de los militares, el trabajo de Townsend Brown no ha aparecido en ninguna publicación de física o ciencia a la que pueda accederse.

Artículo Revela Investigación del Gobierno

Debido a la influencia de tales pioneros como Tesla y T. Townsend Brown, la investigación y el desarrollo de dispositivos de antigravedad ha estado en curso durante un número de años. La edición de junio de 1957 de Mecánica Ilustrada ofreció un artículo, escrito por G. **Harry Stine**, titulado: **Conquest of Space.**- Stine, el Jefe de operaciones de la Marina en las Tierras de Pruebas de White Sands, pone perfectamente en claro que los militares estaban extremadamente interesados en investigaciones de antigravedad.

Hay una buena ocasión que el cohete será obsoleto para el viaje espacial dentro de 50 años. Algunos de nosotros hemos estado concentrándonos en el desarrollo del cohete, como la posible planta de propulsión para el espacio exterior. Hemos disparado muchos cohetes, y hemos probado que funcionarán bien en el espacio exterior. También hemos aprendido mucho acerca de lo que hay allí afuera usando cohetes. Y probablemente daremos los primeros pocos pasos vacilantes hacia el espacio con plantas de energía de cohetes.

Pero los recientes descubrimientos indican que la nave espacial del futuro podría ser accionada por dispositivos anti-gravedad. Estos, en vez de usar la fuerza bruta para superar la gravedad, usarán la misma fuerza de gravedad, así como un avión usa el aire para volar.

Sir **William Crookes**, el científico inglés que desarrolló el tubo de rayo catódico que usamos ahora para los televisores, hizo extensas investigaciones del fenómeno de la levitación – un campo que una vez perteneció a los magos de Vaudeville. Los científicos, razonando que si ellos creían que sus reportes de extraños brillos verdes en tubos de vacío, también deberían ver los estudios de Crookes sobre levitación, habiendo hecho un lento pero constante progreso. Otros han estado investigando los campos de isótopos gravitantes, corrientes de electrones de jet, y las mecánicas de las cáscaras de electrones de los átomos.

Townsend T. Brown, un investigador estadounidense ha ido todavía más lejos que eso. Hay rumores que Brown ha desarrollado un máquina real de antigravedad. Hay muchas empresas trabajando en los problemas de la antigravedad – la Compañía Glenn L. Martin, Bell Aircraft, General Electric, la Corporación Sperry-Rand y otros.

Han estado circulando rumores que los científicos han construido discos de superficies de sustentación de dos pies de diámetro, incorporando una variación del simple condensador eléctrico de dos placas que carga hasta un potencial de 50,000 voltios, ha alcanzado la velocidad de diecisiete pies por segundo, con una entrada de energía total de cincuenta watts.

Una superficie de sustentación de tres pies de diámetro se cargó a 150 kilovoltios resultó de tan asombroso funcionamiento, que toda la cosa fue inmediatamente clasificada (secreto). Generadores con propulsión de llama, haciendo uso de la carga electrostática descubierta en cohetes desgastados han sido desarrolladas, las cuales proveen cargas hasta de 15 millones de voltios.

Varias cosas importantes han sido descubiertas con respecto a la propulsión de la gravedad. Para uno, la fuerza de propulsión no actúa solo en una parte de la nave que está impulsando. Actúa en todas las partes dentro del campo de gravedad creado por el impulso de gravedad. Probablemente no esté limitado a la velocidad de la luz.

Los vehículos accionados por gravedad tienen aparentemente la dirección cambiada, acelerados

rápidamente a una muy alta g y se detiene abruptamente sin experimentar pesadas tensiones, midiendo dispositivos a bordo del vehículo y dentro del campo de propulsión de gravedad. Este control es hecho cambiando la dirección, intensidad y polaridad de la carga en las placas del condensador de la unidad de impulsión, una tarea bastante simple para los científicos.

Suena increíble, ¿no es así?

Pero la información viene de Fuentes fidedignas. Estamos lidiando con los problemas de gravedad. Las indicaciones son que estamos en el borde de entrar un totalmente Nuevo grupo de ondas eléctricas que enlazarán la electricidad con la gravedad. Los ingenieros electrónicos han tomado la bobina eléctrica y la han usado como enlace entre la electricidad y el electromagnetismo, dándonos así una ciencia del electromagnetismo la cual a su vez nos ha dado tales cosas como radio, televisión, radar y similares.

Ahora, los investigadores de la gravedad parecen estar pensando que el condensador abrirá la ciencia de la electrogravedad. Pronto seremos capaces de eliminar la gravedad como problema estructural, dinámico y médico.

Aunque probablemente usaremos la energía de cohetes para hacer nuestras primeras exploraciones en el espacio, las oportunidades son ahora bastante buenas de que este no será siempre el caso. En cincuenta años podríamos viajar a la luna, los planetas o aun las estrellas, impulsados por las fuerzas de gravedad enjaezadas.

Esto parece fantástico, recuerden que el cohete y la idea de un viaje a la luna era fantástico hace veinte años. Hace cincuenta años, la idea del vuelo aéreo comercial era completamente absurdo.

Con naves espaciales a base de gravedad, podríamos viajar a la luna en menos de una hora, a los planetas en menos de un día, o a las estrellas mismas en cosa de meses. Podríamos ser capaces de hacerlo en absoluta comodidad, sin los problemas de cero gravedad o grandes aceleraciones.

La idea de que el cohete se vuelva obsoleto no es una idea alegre, particularmente cuando tanto trabajo ha sido hecho en los cohetes. Si un mejor método sale adelante, ¿porqué derramar lágrimas? Después de todo, nuestra meta base es viajar y explorar en el espacio, y no hace mucha diferencia cómo lo haremos.

¿ Está ya en Uso la Antigravedad ?

Recientemente apareció un artículo en la revista semanal *Jane's Aviation Weekly*, que afirmaba que el bombardero nuclear B-2 Secreto está, de hecho, usando un sistema de propulsión de electro-gravedad. *Paul A. LaViolette* ha hecho un estudio considerable del uso de la tecnología de electro-gravedad por la Fuerza Aérea estadounidense, la cual ha conducido a una investigación en el Proyecto Negro secreto, en la materia, desde finales de 1954.

LaViolette afirma que el uso de la electro-gravedad puede haber sido puesta en práctica en la tecnología avanzada del Bombardero B-2, para suministrar un modo exótico auxiliar de propulsión. Esta conclusión está basada en el reciente acceso al público de que las cargas del borde principal del ala y la corriente del extractor del jet del B-2 corre a alto voltaje.

Iones positivos, emitidos del borde principal del ala produciría una envoltura parabólica positivamente cargada del iones delante de la nave, mientras que los iones negativos son inyectados a su corriente del extractor, darían una carga negativa del espacio que se arrastra, con una potencial diferencia superior a 15 millones de voltios.

Según la investigación de electro-gravedad llevada a cabo por Tesla y por T. Townsend Brown, tal carga tan diferenciada del espacio instalaría una fuerza sin reacción en la nave, en dirección del polo positivo.

Una impulsión por electro-gravedad de esta clase podría permitir funcionar al B-2 con una eficiencia de propulsión de la sobre-unidad al cruzar a velocidades supersónicas. El 9 e marzo de 1992, la

revista semanal Aviación y Espacio hizo un destapamiento sorprendente, que el B-2 se carga electroestáticamente su corriente de extractor, y los bordes principales de su cuerpo, similares a alas.

Aquellos familiarizados con la investigación de Tesla a principios del siglo 20, rápidamente realizarán que esto es equivalente a indicar que el B-2 puede funcionar como avión anti-gravedad. La revista Aviation obtuvo su información acerca del B-2 de un pequeño grupo de científicos e ingenieros renegados, de la costa oeste, quienes anteriormente estaban formalmente asociados con los proyectos negros de investigación.

Haciendo estos descubrimientos, estos científicos quebraron el código de silencio que rivaliza a los de la Mafia. Ellos tomaron el riesgo porque sintieron que era importante por razones económicas, que se hagan esfuerzos para desclasificar ciertas tecnologías negras para usos comerciales.

Dos de estos individuos dijeron que sus derechos civiles habían sido evidentemente abusados (en nombre de la seguridad), ya sea para mantenerlos callados o para prevenir de que ellos dejaran la rigurosamente controlada investigación negra y la comunidad de desarrollo. Aunque los científicos no mencionaron nada acerca de electro-gravedad en su destapamiento en la revista Aviación, acerca del B-2, ellos admiten la existencia de muy dramáticas tecnologías secretas, aplicables al control y propulsión de naves aéreas.

Eran especialmente vacilantes en discutir esos proyectos, observando que son muy secretos. Uno de ellos comentó:

“ Además, tomaría unas 20 horas explicar los principios, y muy poca gente los entendería, de todos modos.”

Aparentemente, lo que quería decir que la tecnología de control y propulsión de esta nave aérea está basada en principios que van más allá de lo que es actualmente conocido y comprendido por la mayoría de físicos académicos. Esto es con la excepción de dos genios quienes desarrollaron las ideas originales para las impulsiones eléctricas de alto voltaje, hace décadas.

También debe considerarse que el B-2 ya no es la única nave aérea en usar tales tecnologías. Desde ese tiempo, una generación completa de naves secretas de proyectos negros puede haber sido desarrollada con sistemas de alegro-gravedad.

El Misterioso Metal de Art Bells – La Clave para la Antigravedad

La sugerencia de que los OVNI's podrían ser máquinas voladoras hechas por el hombre, usando tecnologías exóticas no es nueva al estudio de objetos voladores no identificados. En los años '50, varios investigadores en Europa afirmaban que **Tesla** y **Marconi** habían secretamente construido y probado naves aéreas que funcionaban con antigravedad. Usando dispositivos electrogravíticos, estas naves aéreas experimentales estaban eventualmente basadas fuera de una ubicación secreta en América del Sur.

Supuestamente, la Alemania Nazi consiguió esta tecnología y produjo varios platillos voladores de antigravedad propios. Afortunadamente, por el tiempo que Hitler decidió dedicar más tiempo y financiamiento al proyecto Nazi de platillos voladores, la guerra casi había terminado para los alemanes. Por supuesto, por ese tiempo, Tesla ya había fallecido, pero es casi seguro que el hubiera estado horrorizado por el uso de su invento por lo alemanes.

La temprana evidencia para estos cuentos anecdóticos era escasa y consistía casi enteramente de papeles de investigaciones descubiertos, y unas pocas fotos de OVNI's de similar forma. Como ya ha sido notado en este libro, los tempranos contactados OVNI, tales como **George Adamski** y **Howard Menger** atestiguaron e incluso fotografiaron OVNI's que llevaban una llamativa semejanza a los discos pequeños construidos por T. Townsend Brown. ¿Pudo este OVNI realmente ser una de las máquinas hechas y voladas por humanos? ¿O estaban extraterrestres volando por allí en naves espaciales utilizando una tecnología similar a la que descubrieron Tesla y Brown?

En 1996, el anfitrión de radio, Art Bell, recibió un paquete conteniendo pedazos de metal que el remitente afirmó que fueron tomadas de un OVNI estrellado, encontrado cerca de Roswell, Nuevo México en 1947. ¿Podrían estas modestas piezas de metal ser evidencia que probaba la realidad OVNI y su uso de tecnología electrogravítica? Las piezas de metal parecían casi demasiado buenas para ser verdad, y Bell estaba, en un principio, escéptico por similares bromas en el pasado, implicando supuestas partes de OVNI's.

Bell envió unos pocas muestras a **Linda Moulton How**, quien prontamente hizo analizar el metal. Usando una Espectroscopía de Onda Dispersiva, fue descubierto que el metal estaba hecho de una aleación de zinc de magnesio con capas de bismuto puro. Había una gama desde 97 hasta como 97½% de magnesio y de 3% hasta 2½% de zinc in cada una de esas de 100 a 200 microncapas de magnesio zinc, por lo que el metal era casi enteramente magnesio con aproximadamente un 3% de zinc.

Las capas de puro bismuto eran de uno a cuatro micrones de grosor en un patrón levemente ondulado, y no se encontró nada más que bismuto. No se encontró oxígeno, ningún zirconio ni otros elementos – solamente estos tres.

Experimentos de alta energía, conducidos en el metal inusual indicaban una tendencia a un movimiento lateral. Desafortunadamente, esta investigación no ha resultado en ninguna conclusión sólida en este tiempo.

Después de que fue transmitida esta información en el show de Art, Howe recibió un fax de un oyente llamado Dan, quien indicó que el tenía conocimientos profesionales, que relacionaría el material a la antigravedad. El había trabajado desde 1973 hasta 1989 para una organización llamada División de Sistemas Aeronáuticos en la Base Edwards de la Fuerza Aérea en California con algunas asignaciones en Wright Patterson en Ohio.

Dan recibió licenciaturas en físicas, en ingeniería aeroespacial e informática de de la Universidad Politécnica Estatal de California, y maestrías en informática e ingeniería aeroespacial de la Universidad de California en Berkley, y luego recibió su doctorado (Ph.D.) en físicas en 1974, después de haber comenzado su trabajo como científico civil para la Fuerza Aérea.

Dan le dijo a Howe que el había estado implicado en ingeniería aeronáutica y evaluaciones cuando el vio primero un metal similar a lo que había sido enviado a Art Bell. El metal supuestamente fue usado en una instalación electrogravítica.

En el caso de bismuto, es básicamente un material diamagnético, lo que significa que tiende a repelar un campo magnético.

“ Habían cosas muy extrañas que estaban aleadas con bismuto, como básicamente cargas positivas fueron agregadas a el, usted sabe, poniendo un campo, un campo de electrones positivos dentro del bismuto”, dijo Dan a Howe.

"Es un hecho que eran muy dramáticas, algunas de las cosas que encontraron. Mucho de esto va hasta atrás a 1917 con Nikola Tesla y sus descubrimientos de campos eléctricos y gravedad."

Howe quería saber que era lo más dramático que sucedería al ser incrementado el flujo positivo al bismuto. La respuesta de Dan fue que, básicamente habría una masiva reducción hasta el punto donde podría llegar a cero y realmente elevarse en el aire, creando un cuerpo flotante.

Un grupo, ahora difundo de OVNI en Inglaterra afirmaba que uno de sus miembros había conducido experimentos con metales disímiles en los años '70. El usó dos discos de la misma dimensión y grosor, pero de dos materiales diferentes, cobre y zinc. Los discos fueron mantenidos muy juntos y rotaban en direcciones opuestas. La afirmación era que éstos levitaban al girar, aunque el comentario no especificaba el requerimiento de alto voltaje, como en el caso del Efecto Biefeld/Brown (**Biefeld/Brown effect**),

Era una simple rotación de masa, la cual es más consistente con Otis T. Carr, Bruce Desalma y el Dr. Harold Aspden, con sus demandas de efectos anómalos de inercia o gravedad, asociados con masa rotante.

Una interesante historia fue contada en la reciente Conferencia de Energía de Bajo Nivel, por **Michael Roberts** ., Un día hace unos pocos años, el recibió una llamada telefónica en su casa en Waco. Era de un individuo que había parado en Waco y quería conocer a Michael en un centro comercial local.

Michael condujo hacia el centro comercial y el hombre estaba estacionado, en su Jeep de último modelo, en una sección remota del lote de estacionamiento. Ellos se dieron la mano y hablaron un poco.

El motor del Jeep estaba apagado, el vehículo estaba puesto en velocidad neutral y no habían sido puestos los frenos de ninguna manera. Se le pidió a Michael que empujara el vehículo. El lo hizo con ambas manos, encontrando una esperada cantidad de resistencia antes de que lograra moverlo.

El hombre se subió y frenó el vehículo. Luego le mostró a Michael cuatro misteriosas cajas (cada una aprox de 12" x 6" x 4"), montadas arriba de cada llanta del Jeep. Cada caja tiene un cable eléctrico que conducía hacia debajo de la cubierta. No se le permitió a Michael ver debajo de la cubierta.

Inmediatamente después de la prueba de empuje, el hombre se subió al Jeep y chasqueó un interruptor a palanca que había sido instalado debajo del tablero de instrumentos. A Michael se le pidió empujar el Jeep de Nuevo, esta vez se movió con una breve tocada de una mano. El hombre no dijo nada acerca de cómo se lograba este milagro, el solamente quería mostrarle a Michael que sí era posible alcanzar un efecto de antigravedad usando electricidad.

Una posible explicación pudiera ser que las cuatro cajas actuaban para suministrar un tipo estabilizado de campo flotante, como pontones en un barco. El uso de solo uno desviaría la gravedad entrante a una sola área localizada, creando así un desbalance. Mientras que una unidad sobre cada rueda distribuiría igualmente la desviación alrededor del centro de la masa del Jeep.

El libro.- Occult Ether Physics: Tesla's Hidden Space Propulsion System And The Conspiracy To Conceal It,* /- se concentra en la ciencia del Éter del siglo 19, conduciendo hasta el descubrimiento de Tesla de la electro-propulsión. El santo grial de Tesla era construir su máquina

voladora eléctrica, y extraer algo de la energía ambiental del cosmos.

Éste plan implicaba una teoría de radioactividad bajo desarrollo por Tesla en 1890, el cual enteramente presagiaba y estaba en conflicto con el Relativismo actualmente aceptado, con las teorías de mecánica cuántica y de energía nuclear. Para Tesla, la llamada energía atómica era, de hecho, el resultado de energía ambiental emanando del cosmos, y haciéndose conocida por medio de la materia radioactiva. Esta materia, decía Tesla, tiene la peculiar propiedad de resonar y reaccionar con radiación cósmica ubicua.

La radiación cósmica de la cual hablaba Tesla era de una frecuencia mucho más alta que la que nosotros llamamos emanaciones radioactivas. Tesla creía que estas eran el resultado de un proceso descendente, hacia la cual cierta peculiar materia reacciona y la convierte en radiación cósmica ubicua omni-direccional.

Ahora, llamamos a esto punto cero de radiación (ZPR) de frecuencias más altas hasta las más bajas, frecuencias más útiles y apropiadas, tales como gamma, x-rayos, ultra-violeta, visibles, radiación infrarroja, así como magnetismo e incluso corriente eléctrica. Estas frecuencias descendientes son mucho más fáciles de detectar y medir que las ZPR.

La existencia de las ZPR eran muy bien conocidas a Tesla en 1890, pero no fue hasta recientemente que se volvió científicamente aceptada como un hecho probado. Esta radiación es de tan alta frecuencia que normalmente pasa a través del espacio, la tierra y nuestros cuerpos sin daños o incidentes, en constante equilibrio, porque sus longitudes de onda corta no reaccionan normalmente o no resuena con los átomos de la mayor parte de la materia.

Es materia radioactiva, según Tesla, el cual tiene una peculiar estructura atómica que reacciona con esta radiación para producir radioactividad. La energía atómica, para Tesla, viene de los ZPR y no de átomos. Si un terrón de radium podría escudarse de los efectos del ZPR, dijo Tesla, no mostraría ninguna radioactividad.

La mayoría de los elementos radioactivos más naturales son densos e inestables, es decir, dicen los Relativistas, que decaen al ser emitida la radiación, a elementos de números atómicos más bajos. Los relativistas, con quienes discrepaba vehementemente, creen que los elementos naturalmente radioactivos, espontáneamente pierden masa en el proceso del decaimiento, por lo que la energía soltada como radioactividad es equivalente a la masa perdida, según la ecuación de Einstein, $E=mc^2$.

Si elementos no radioactivos son convertidos a elementos radioactivos por las fuerzas de la naturaleza, ¿que son estos procesos? En un artículo, en el New York Times, del 11 de julio de 1937 (Pág. 13, col.2), en uno de los famosos anuncios de cumpleaños de Tesla, éste declaró que él había desarrollado un proceso para la fabricación de radium (transmutación de otros elementos), el cual era tan eficiente que podría venderse a \$1.00 por libra.

También anunció que había absolutamente desarrollado un sistema para la transmisión interestelar de energía. Dijo que había estado trabajando en varios laboratorios, pero se rechazó divulgar sus ubicaciones.

Su modelo de trabajo, dijo,

“... emplea más de tres docenas de mis invenciones. Es un complejo aparato, una aglomeración de partes. Podría transportar varios miles de unidades de caballos de fuerza a otros planetas, sin importar la distancia. Viajando a través de un canal por menos de una mitad de una millonésima de centímetro.”

Más allá dijo,

"Este no es un experimento. Yo he construido, demostrado y usado. Solo poco tiempo pasará antes de poder dárselo al mundo.”

Estos hechos demuestran que incluso en sus ochenta años, Tesla estaba involucrado en la investigación secreta en varios laboratorios sin revelar, sobre tecnología, la cual, incluso ahora, permanece altamente secreta. Tecnología que solo ahora a comenzado a ser completamente entendida y secretamente utilizada.

El Platillo Volador de Tesla

Bill Jones , escribiendo para *The UFO Enigma* , el boletín de noticias para el *Grupo de Estudio OVNI de St. Louis* , comenta que Tesla hizo las investigaciones básicas para construir naves aéreas/naves espaciales con campo electromagnético de levantar y conducir. Desde 1891 hasta 1893, el dio una serie de conferencias y demostraciones a grupos de ingenieros eléctricos.

Como parte de cada demostración, Tesla se paraba en la mitad del escenario, usando su altura de 6'6", con un asistente en cada lado, cada uno a unos siete pies de distancia. Los tres hombres llevaban zapatos con suelas de goma o de corcho grueso, para evitar ser electrocutado. Cada asistente sostenía un alambre, parte de un circuito de alto voltaje y baja corriente.

Cuando Tesla levantaba sus brazos a cada lado, saltaba una corriente de electricidad color violeta, inofensivamente a través de los espacios entre los hombres. En alto voltaje y frecuencia en este arreglo, la electricidad fluye sobre una superficie, aun de la piel, más bien que dentro de ella. Este es un circuito básico que podría ser usado por naves aéreas o espaciales.

El casco se hace mejor doble, de cerámica levemente flexible y delgada. Esto se vuelve un buen aislante eléctrico, no tiene peligro de fuego, resiste cualquier efecto dañino de severo calor o frío, y tiene la dureza de una armadura, además de ser fácil de traspasar por los campos magnéticos.

El casco interno está cubierto en su exterior por final láminas de metal en forma de cuña, de cobre o aluminio, unido a la cerámica. Cada lámina es de tres a cuatro pies de ancho en el borde horizontal del casco, y cirios hasta unas pocas pulgadas de ancho en la tapa del casco para el sistema superior de hojas de metal, o abajo, para el sistema inferior de hojas. Cada hoja está separada en cada lado de la siguiente, por 1 o 2 pulgadas de casco de cerámica destapado.

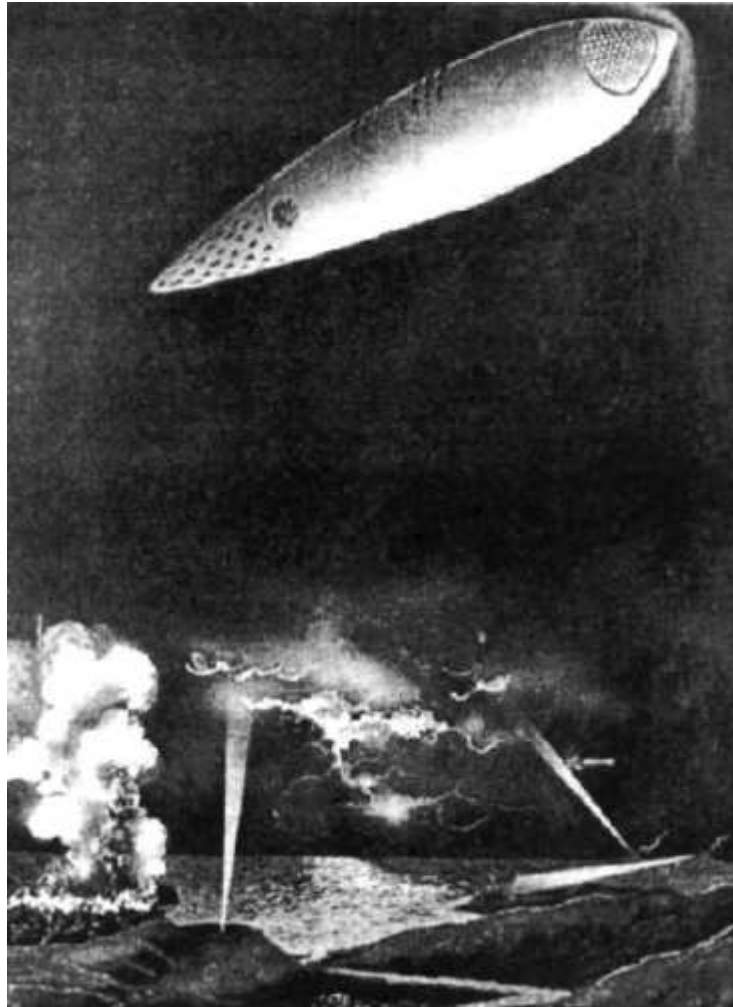
El sistema superior de hojas y el sistema inferior están separados por aproximadamente 6 pulgadas de casco destapado de cerámica alrededor del borde central del casco. El casco exterior protege estas hojas de que hagan corto circuito por el viento soplando la hoja de metal. (Confuso desperdicio de radar de la Fuerza Aérea), fuertes lluvias o concentraciones de gasolina o humos de keroseno.

Si no se escudan, los humos de combustible se podría atraer electroestática a las láminas de casco, quemarse y formar depósitos de carbón a través de agujeros de asilamiento entre las láminas, causando un corto-circuito. El espacio, el casco exterior con una carga levemente negativa, absorbería golpes de micro-meteoritos y rayos cósmicos (protones moviéndose cerca de la velocidad de la luz).

Cualquier peligro de este tipo que no tenga ya una carga eléctrica negative conseguiría una carga negativo en golpear el casco externo, y sea rechazado por las hojas de metal antes de golpear el casco interno. El casco puede ser hecho en una variedad de formas_ esferas, pelota de fútbol, disco o rectángulo o triángulo aerodinámico, mientras esas láminas u hojas de metal,

“ estén en área considerable y estén arregladas a lo largo de superficies idealmente envueltas y de un muy gran radio de curvatura.”

Pág.. 85.My Inventions, por Nikola Tesla.



El concepto de Tesla de una *nave aérea electrogravítica* originalmente concebida en 1919.

“ Ahora estoy planeando máquinas aéreas desprovistas de los planos sostenedores, alerones, propulsores y otros accesorios externos, y que serán capaces de velocidades inmensas.”

La planta de energía para esta máquina puede ser una fisión nuclear o un reactor de fusión para una larga gama y uso a largo plazo para hacer funcionar un motor de vapor que de vuelta a los generadores, ocasionalmente recargando por medio de revolotear cerca de líneas de energía de alto voltaje y usando antenas montadas en el casco exterior para tomar la electricidad. La máquina de corto alcance puede también tener electricidad emitida hacia ella desde una planta generadora en un avión/nave espacial de largo alcance, o en tierra.

Un estándar para los generadores es tener el mismo número de imanes como bobinas de campo. El diseño preferido de Tesla era un delgado disco sosteniendo 480 imanes con 480 bobinas de campo alambradas en serie, rodeándolo en cercana tolerancia. En 50 revoluciones por minuto, produce 19,400 ciclos por segundo.

La electricidad es alimentada en un número de grandes condensadores, uno para cada hoja de metal. Un interruptor automático, ajustable para medir el tiempo del piloto se cierra, y al saltar la electricidad a través del interruptor, hacia delante y hacia atrás, levanta su propia frecuencia, utilizando un interruptor para cada condensador.

La electricidad va hacia un transformador Tesla. De nuevo, un transformador para cada condensador. En un tanque de aceite para aislar las bobinas y para refrescar, apoyado internamente por Madera o plástico, pipa y accesorios, cada transformador de Tesla se mira como una pipa corta y ancha que es movida a lo largo de otra pipa más larga y más estrecha, por un mango de cable aislado, no eléctrico.

La pipa corta, la principal, es de seis a diez (vueltas) bobinas de alambre, conectado en series a la pipa más larga. La secundaria es de 460 a 600 bobinas, en el voltaje bajo y final de frecuencia.

La manecilla eléctrica del cable aislado y no-eléctrico es usada a través de una serie de controles automáticos, para mover la bobina primaria hacia varios lugares en la bobina secundaria. Este es el control de frecuencia. La bobina secundaria tiene un extremo de baja frecuencia y un extremo de voltaje, y un máximo extremo de voltaje y frecuencia. Mientras mayor sea la frecuencia de la electricidad, más empuja contra los campos electrostáticos y electromagnéticos de la Tierra.

La electricidad sale del transformador por el extremo de alto voltaje, y va vía alambres a través del casco de cerámica al extremo ancho de la hoja de metal. La electricidad salta fuera y fluye sobre la hoja de metal, produciendo un campo electromagnético muy fuerte, controlado por el transformador. En el extremo angosto de la hoja de metal, la mayor parte del empuje de alto voltaje habiendo sido dado, la electricidad regresa por el alambre a través del casco, hacia una caja de interruptor de circuito (apagado de emergencia).

En la luz solar, el avión/nave espacial puede parecer rodeada de aire caliente, una leve distorsión magnética de la luz. En la semi-oscuridad y por la noche, las hojas de metal brillan, aun a través del casco externo de cerámica, con diferentes colores. La luz visible es un sub-producto de la electricidad fluyendo sobre las hojas de metal, según las frecuencias usadas.

Al descender, aterrizar o solo el comienzo de la elevación del suelo, los transformadores primarios están cerca de los débiles extremos secundarios, y por ello, el sistema inferior de hojas brillan un nebuloso rojo. Rojo también pudiera aparecer al frente de la máquina, cuando esta se está moviendo hacia adelante muy rápido, disminuyendo la resistencia al frente.

El color anaranjado aparece en baja velocidad. Un anaranjado-amarillo es para velocidades tipo aviones. Verde y azul son para velocidades más altas. Con una adición de condensador, haciéndolo de gran tamaño para el circuito, el azul se vuelve blanco brillante, como una luz de búsqueda, con posible riesgo de dañar las hojas de metal involucradas.

La frecuencia visible más alta es violeta, como las demostraciones de Tesla en el escenario, usada para la velocidad más alta, junto con el blanco brillante. Los colores son casi coherentes, de una única frecuencia, como un láser. Una máquina construida con un sistema de grandes imanes para conducir simplificaría y reduciría las necesidades de electricidad de los circuitos de transformador del vehículo, al punto de volar eficientemente y revolotear con muy poca pérdida de electricidad.

Cuando Tesla estaba desarrollando arcos de luz para operar con corriente alterna, había un fastidioso y agudo gimoteo, silbido o zumbido, debido al rápido calentamiento y enfriamiento de los electrodos. Tesla puso este ruido en el rango ultrasónico, con el transformador especial ya mencionado. La nave espacial emite tales ruidos al operar en bajas frecuencias.

La sincronización es importante en la operación de esta máquina. Por cada tres hojas de metal, cuando en medio una es brevemente apagada, la hoja de cualquier lado es energizada, dando el campo magnético. El siguiente instante, la hoja del medio es energizada, mientras la hoja de cualquiera de los lados es brevemente apagada.

Hay un retraso de tiempo al recargarse los condensadores, por lo que en cualquier momento, la mitad de todas las hojas de metal son energizadas, y la otra mitad están recargándose, alternando todo alrededor del casco interior. Esto equilibra la máquina, dándole una muy buena estabilidad. Este balance es menos cuando hay menos circuitos en uso.

un rango muy cercano, el avión/nave espacial produce el calentamiento de personas u objetos en el suelo; pero al revolotear sobre un área a una baja altitud por unos cinco a diez minutos, la máquina también produce una columna de aire muy helado hacia abajo, a tierra. Al entrar las moléculas de aire en los fuertes campos magnéticos que está transmitiendo hacia fuera la máquina, las moléculas del aire se polarizan y forman líneas, o secuencias de moléculas de aire.

El movimiento normal del aire es parado, y hay repentinamente más espacio para moléculas de aire en esta área, por lo que entra más aire. Esta expansión y la carencia de movimiento normal del aire hacen al área intensamente fría. Esta es también la razón de que el avión/nave espacial pueda volar a velocidades supersónicas sin hacer el estruendo sónico.

Al fluir el aire sobre el casco, la tapa y el fondo, las moléculas de aire forman líneas mientras pasan por los campos magnéticos de los circuitos de las hojas de metal. Al quedarse atrás las moléculas de aire, éstas mantienen su alineación por corto tiempo, el suficiente para cancelar el estruendo sónico de ondas de choque.

Fuera del campo magnético de la Tierra, otro sistema de propulsión deberá ser usado, el cual se apoya en el primero. Usted puede haber leído acerca de aceleradores de partícula, o ciclotrones, o rompe átomos. Un acelerador de partícula es un lazo circular de tubos que, en sección-cruzada es oval.

En un laboratorio de física, la mayor parte del aire en ella es bombeado hacia afuera. Al circuito del tubo se le da una carga eléctrica estática, a una pequeña cantidad de hidrógeno u otro gas se le da la misma carga eléctrica para que las partículas no se peguen al tubo. Un sistema de electroimanes alrededor del circuito del tubo se encienden y apagan, uno después del otro, empujando con un polo magnético y halando con el próximo, hasta que esas partículas de gas estén corriendo alrededor del circuito del tubo casi a la velocidad de la luz.

La fuerza centrífuga hace que las partículas se aceleren más cerca del borde exterior del circuito del tubo, todavía dentro del tubo. Las partículas se quiebran hasta hacerse electrones, o luz y otras longitudes de onda, protones o rayos cósmicos y neutrones, si se pone más que hidrógeno en el acelerador.

Por lo menos dos aceleradores de partícula son usados para balancearse y encontrar la tendencia de cada uno para hacer que la nave gire. De otra manera, la máquina tendería a querer comenzar a girar, siguiendo la dirección de la fuerza aplicada a las partículas. Los aceleradores empujan en direcciones opuestas.

Las partículas de alta velocidad van a través de longitudes rectas del tubo, cargadas como los circuitos y apresurándose hacia fuera en el espacio, empujando la máquina hacia adelante. Las puertas controlan de cuales pipas salen las partículas. Esto permite un rango muy largo de aceleración y más tarde desaceleración a gravedad normal (de la Tierra). Esto evita los severos problemas de ingravidez, incluyendo habilidades físicas bajas de la tripulación. Es posible usar aceleradores de partículas de línea-recta, incluso tan pocos como uno por máquina, pero estos no parecen ser capaces de conseguir la mejor velocidad para la máquina por la menos cantidad de partículas eliminadas.

Usando una constante aceleración de 32.2 pies por segundo provee una gravedad normal terrestre en el profundo espacio, y solo dos gravedades de estrés dejando el campo gravitatorio de la Tierra. Toma, sin contar la resistencia del aire, 18 minutos, 58.9521636 segundos para alcanzar la velocidad de 25,000 millas por hora para dejar el campo gravitatorio de la Tierra.

Una radio de onda corta puede ser usado para encontrar las frecuencias exactas que está usando un avión/nave espacial, porque cada uno de los colores que pueda mostrar, una televisión a colores puede mostrar a la exacta frecuencia total del color que el próximo, pero no tan cerca como lo usa la nave. Es limitado en su uso, puesto que una máquina viajando a la velocidad de un avión jet puede transmitir en un rango de frecuencia usualmente usado para los sistemas de radar.

Los circuitos de la nave tendrían a eliminar circuitos eléctricos de más bajo voltaje, dentro y cerca de sus campos electromagnéticos. Una fuente brevemente mencionó un incidente en 1941, donde una radio de onda corta fue usada para eliminar los sistemas de ignición de un automóvil, hasta tres millas de distancia.

¿Cuántos encuentros OVNI han sido reportados en los cuales los sistemas de ignición de los

automóviles repentinamente se paralizaron?

La Conexión de Tesla al Proyecto Arco Iris (Project Rainbow)

Nikola Tesla recientemente ha sido sujeto de controversia, debido a las demandas de * **Al Bielek*** y * **Preston Nichols***, Estos hombres han reportado en varios libros y artículos, que Tesla estuvo involucrado en uno de los misterios más disputados de la II Guerra Mundial, El Experimento Filadelfia.

El Experimento Filadelfia, también conocido como Proyecto Arco Iris, fue supuestamente un intento por parte de la Marina de crear un barco que no pudiera ser detectado por minas magnéticas y/o radar. Sin embargo, sus resultados, se dice, que fueron muy diferentes y mucho más peligrosos de lo que la Marina hubiera esperado.

A principios de los años '30, la Universidad de Chicago investigó la posibilidad de la invisibilidad a través del uso de la electricidad. Este proyecto fue más tarde movido al Instituto Princeton de Estudios Avanzados, en donde fue nombrado Proyecto Arco Iris (proyecto invisibilidad), y fue fundado en 1936.

Nikola Tesla fue nombrado Director del proyecto. A Tesla se le dio todo lo que fue requerido por el para probar el proyecto. Tesla requirió y se le dio un barco de batalla, de la Marina de guerra, en el cual iban a ser probados los experimentos. La primera prueba de invisibilidad ocurrió en 1940 y fue inscrita y designada como un total éxito, cuando un barco de la marina, sin tripulación a bordo se desvaneció de su plano de existencia.

El diseño básico tenía dos bobinas Tesla grandes (electroimanes) colocados en cada casco de la nave. Las bobinas se encienden en una especial secuencia, y su fuerza magnética es tan poderosa que doblan o comban la gravedad misma.

Basado en parte de los experimentos más tempranos de electro-gravedad de Tesla, el Proyecto Arco Iris probó ser mucho más peligroso de lo que originalmente fue concebido.

Al Bielek afirma que Tesla comenzó a tener dudas acerca de la seguridad del experimento, debido a sus comunicaciones con extraterrestres.

“ Tesla tuvo un anuncio de prensa en 1923, en donde afirmaba que estaba hablando con ETs de fuera del planeta. Ahora, después de que se retiró del RCA, el mantuvo un laboratorio en su vivienda en el Hotel New Yorker. Desconocido a la mayoría de personas, el tenía un

Segundo laboratorio, el cual aparentemente era su laboratorio principal, en un altillo del Waldorf Astoria, en el piso de arriba, y en ambas torres del ático.

"El mantuvo un equipo transmisor en el Waldorf, y su equipo de recepción, sus antenas y recibidores, los cuales habían sido construidos por RCA bajo su dirección, estaban en el *New Yorker*. Y yo conozco a dos personas que dijeron que estaban trabajando con Tesla durante ese período, y que el estaba usando ese quipo, estaba hablando con alguien, virtualmente todos los días, y uno de ellos era empático: era alguien de fuera del planeta. En lenguaje sencillo, el se estaba comunicando con ETs."

Tesla indicó que iba a haber un serio problema con el personal si alguien fuera a entrar al barco mientras las bobinas de gauss eran encendidas, y que la radiación electromagnética los dañaría dentro de esta realidad. El dijo en numerosas ocasiones que el estaba en contacto con extraterrestres, y que los ETs habían confirmado que habría un problema con el experimento.

Tesla quería aclarar el problema antes de que comenzaran más experimentos.

Sin embargo, la Marina dijo que no, que estaban luchando una guerra y querían resultados inmediatos. En el segundo experimento. Tesla, temiendo que hubiera gente lastimada o muerta en el experimento, decidió sabotear la prueba de 1942. El resintonizó el equipo, para que no funcionara nada y fallara la prueba.

Tesla renunció en marzo de 1942 y dejó el proyecto.



En Julio de 1943, el destructor estadounidense, Eldridge se empujó hacia el área de la Bahía Delaware para un experimento naval de los Estados Unidos que involucraba la tarea de hacer invisible al barco, usando la tecnología de Tesla.

El nombre oficial del proyecto era *Proyecto Arco Iris*, pero es más comúnmente conocido como el *Proyecto Filadelfia*.

FUENTE: <http://alacran.ohlog.com/>