

O EXPERIMENTO FILADÉLFIA

A verdadeira história contada por um dos sobreviventes

Por Al Bielek, na conferência sobre "ETs e Governo"

11-12 de agosto de 1990, Sedona, Arizona, EUA

Traduzido por Eustáquio Andréa Patounas

Prefácio

Meu nome é Al Bielek. Sou um sobrevivente do Experimento Filadélfia - assim chamado porque sua última fase foi realizada nas docas de Filadélfia, Pensilvânia. Quantos de vocês sabem alguma coisa sobre o que foi o Experimento Filadélfia? Bastante, parece que a história tem circulado. Vocês têm alguma idéia de como começou? Quantos de vocês pensam que começou durante a guerra entre 41- 42? Quantos acham que começou mais cedo? Mais uma vez, vocês estão certos.

Como tudo começou

Essa história teve início muito antes da guerra, em 1936, a partir de um estudo de visibilidade, feito na Universidade de Chicago, no qual estavam envolvidos algumas pessoas muito conhecidas - Dr. Nicola Tesla, John Hutchinson (reitor da Universidade de Chicago) e o Dr. Kurtenauer um físico austríaco da Universidade.

Naquela época, havia uma grande especulação por parte da imprensa sobre a possibilidade de tornar objetos invisíveis e fazê-los ir de um ponto A para um ponto B, instantaneamente.

Foi então que essas três pessoas resolveram ver se podiam fazer alguma coisa a esse respeito e começaram a estudar o que seria necessário fazer para tornar um objeto como - não vou dizer um navio da Marinha, mas quem sabe uma caixa comum, invisível. Aparentemente, rumores começaram a se espalhar e a Marinha começou a interessar-se, passando a fornecer os fundos para a pesquisa.

Em 1934, ainda sem resultados importantes, a pesquisa foi transferida para o Instituto de Estudos Avançados (Institute of Advanced Studies) em Princeton, Nova Jérsei. O Instituto que havia sido fundado em 1930, só começou a funcionar de verdade a partir de 1933 quando pessoas de peso, como Albert Einstein, foram convidadas a dele participar. Einstein partira da Alemanha em 1930 e ensinara em Cal-Tech durante 3 anos. Com a novo emprego, mudou-se para Nova Jérsei, onde morou até sua morte em 1955. O Dr. John von Neumann entrou na equipe em 1933; também havia deixado a Alemanha em 1930, tornando-se um professor adjunto no Instituto - para ser mais exato, na pós-graduação da Universidade de Princeton. Juntou-se ao Instituto, em 1933.

Nikola Tesla

Todo mundo sabe alguma coisa sobre Tesla, mas quase nada sobre sua história, porque muito pouco foi publicado a esse respeito. Quantos de vocês já viram um filme lugoslavo chamado *O Segredo de Nikola Tesla*, da Xavier Productions? Poucas pessoas o viram. É um filme excelente, bem feito, com mais ou menos duas horas de duração. Mostra sua infância e o início de sua vida de adulto nos EUA, como se envolveu em pesquisas e as armadilhas e tribulações que enfrentou.

Tesla nasceu em 1863 em Smoljian, de pais pobres; o pai era pastor e a mãe, apesar de analfabeta, possuía bastante habilidade como inventora. Tesla queria ser engenheiro, porém seu filho preferia que se tornasse pastor. Quando Tesla ficou gravemente enfermo, seu pai reconsiderou a questão, consentindo que fizesse engenharia. Matriculou-se em 1879 e cursou um ano, até seu pai morrer (tudo está nos arquivos públicos).

Sem poder pagar seus estudos, Tesla continuou freqüentando a universidade como ouvinte. Nunca recebeu um diploma, mas era muito estimado por seus professores.

Trabalhou algum tempo na companhia telefônica iugoslava e depois, uns dois anos na divisão européia da Companhia Edison em Paris.

Em 1884, com a idade de 21 anos, embarcou para os EUA. Tendo perdido sua bagagem durante a viagem, apresentou-se ao Serviço de Imigração dos EUA somente com “um livro de poesias, quatro centavos no bolso e o conhecimento de onze línguas.” Mas talvez o mais importante, fosse uma carta de apresentação para Thomas Alva Edison, escrita pelo diretor da European Works.

Tesla trabalhou no que aparecia, inclusive cavando fossas, até conseguir ver Edison. Os dois não se entenderam muito bem no início. Na Europa, Tesla havia desenvolvido o sistema polifásico de corrente alternada (CA), usado hoje em dia. Desenvolveu a teoria para a qual requereu patente nos EUA. Acabou por fazer vinte. Quando apresentou sua idéia a Edison, que defendia a corrente direta (CD), esse, um novato na matéria, disse: “Entendo muito sobre o assunto e acho que corrente direta é melhor. Funciona; eu mesmo o provei”. O que havia feito de fato, mas naquela época, ninguém estava preocupado com transmissão de força a longa distância. De qualquer maneira, após uma discussão sobre dinheiro, Tesla deixou o emprego que tinha com Edison, voltando a cavar fossas.

Foi “descoberto” pelo chefe da Western Union, que vendo-o um dia, perguntou-lhe: “O que você está fazendo aí, nesse buraco?” “Estou cavando.” respondeu. “Que tal desenvolver um motor de CA, que ouvi dizer que você projetou?” Tesla respondeu: “Sim, mas não tenho dinheiro nem laboratório”. Ficou combinado então que a Western Union patrocinaria o projeto com U\$30.000 dólares e isso foi o sinal de partida para o Sr. Tesla.

Ele construiu seu primeiro motor e sistema gerador; tornou-se também um palestrante famoso no Instituto de Engenharia Elétrica de Nova Iorque. Em uma dessas palestras conheceu George Westinghouse, diretor-presidente das Indústrias Westinghouse. Westinghouse ofereceu-lhe jantar e U\$1 milhão em dinheiro em troca de suas vinte patentes, o que era muito dinheiro naquela época. Westinghouse também disse, “Pagarei um dólar por unidade de força (horsepower), para cada unidade de força gerada pelos seus sistemas”. Tesla não estava levando a sério a oferta, mas Westinghouse, sim. Fizeram um acordo e a partir daquele momento, as coisas começaram a progredir.

Tesla naturalizou-se cidadão americano em 1887. Teve sua audiência com Edison. Conheceu também, um certo J. Pierpont Morgan, que passou a figurar proeminentemente em sua vida financeira, assim como na de Edison e outros. Aconteceu então, talvez, a virada mais importante de sua vida - a concorrência para construir a maior usina hidrelétrica dos EUA, em Niagara Falls. Edison pensava ganhar com seu sistema de circuito duplo (CD). Pierpont, investigou o que havia sido feito na Europa usando o sistema Tesla e deu-lhe o projeto.

Tesla construiu o sistema com grande sucesso. Em seguida, em 1893, iluminou a Feira Mundial de Chicago além de mostrar ao público, o modelo de um barco controlado por rádio (isso, dez anos antes do anúncio da invenção do rádio por um certo Sr. Marconi, na Itália, que mais tarde, figurou proeminentemente em batalhas legais). De qualquer maneira, Tesla repetiu a demonstração em 1898 no Madison Square Garden, para satisfação de todos, inclusive do Sr. Morgan. Em 1899, decidiu fazer mais pesquisas e foi para Colorado Springs, onde construiu um laboratório famoso, onde durante dois anos fez diversas coisas interessantes. Construiu uma espiral Tesla gigante, que ainda consta como um recorde (se procurarem nos livros certos).

Descobriu muitas coisas, dentre elas, aparentemente, ser possível comunicar-se com **Extraterrestres**. Fez uma declaração nesse sentido para a imprensa, quando já estava no final de seu trabalho em Colorado Springs, fato que não foi bem recebido por seus colegas cientistas.

Tesla continuou a explorar outras áreas. Queria desenvolver um sistema de força sem fio, além de ter idéias sobre comunicação sem fio, rádio e televisão. Morgan estava totalmente convencido e patrocinou a construção da famosa torre Warden Cliff em Long Island. A construção foi interrompida em 1906, quando Tesla procurou o Sr. Morgan e disse: “Sr. Morgan, o objetivo dessa torre é construir um sistema para demonstrar a transmissão de força sem fio, de maneira que qualquer um possa captar força em qualquer lugar.” O Sr. Morgan que era um homem prático e visava os dólares, disse: “Sr. Tesla, o sr. está querendo me dizer que com esse seu projeto, uma pessoa poderá enfiar uma vara no chão, outra no ar

e captar toda a força que quiser grátis, sem que eu possa colocar um medidor? Eu lhe direi quando estiver pronto para isso”. Obviamente, esse foi o fim do projeto.

O trabalho na torre foi abandonado em 1911, e essa foi dinamitada por desconhecidos; ainda existem fotografias. Em 1917, a Primeira Grande Guerra começou.

Tesla vai para Washington

Na ocasião, Franklin Delano Roosevelt era sub-secretário da Marinha e convidou Tesla para ir a Washington oferecendo-lhe um trabalho na Marinha. Mesmo com a guerra, Tesla respondeu: “Certamente.” Naquela época, ele fazia parte da Companhia Marconi Americana (American Marconi Company), na área de Nova Iorque. Durante a guerra ela foi ocupada pelo governo americano, por ser considerada um possível ninho de sabotadores, espiões, etc. - numa demonstração típica da histeria de guerra. O Sr. Tesla permaneceu na organização e trabalhou muito.

Entre outras coisas, Tesla desenvolveu o sistema de comunicação Rogers, que foi mantido secreto e registrado sob o nome Rogers e não Tesla. Ele possibilitou, durante a I Guerra Mundial, uma comunicação verbal com a Europa, livre de estática, coisa inédita na época. Foi uma operação militar, que veio a conhecimento público em 1923, quando Hugo Gernsback, ou alguém de sua equipe escreveu um artigo a respeito. O sistema desapareceu. Porém, foi patenteado em nome de Rogers, funcionou e ainda é usado.

Em 1919, decidiram formar uma nova empresa com o que havia sobrado da Companhia Marconi (Marconi Company) - RCA - Corporação Radiofônica da América (Radio Corporation of America). Foi incorporada em 12 de agosto de 1919 tornando-se uma entidade operacional em dezembro de 1919. Tesla era um de seus melhores engenheiros; mais tarde, tornou-se diretor do departamento de engenharia. Em 1935, tornou-se diretor mundial de pesquisas em engenharia além de vice-presidente, cargo do qual aposentou-se em 1939.

Difícilmente era o recluso que foi apresentado no filme; uma das razões era seu cargo executivo. Houve uma grande festa por ocasião de sua aposentadoria em Cherry Hill, Nova Jérsei, o que está nos arquivos. A fotografia de Tesla aparecia no jornal interno da RCA; não cheguei a ver, mas amigos meus viram .

O Projeto de Invisibilidade de Tesla

Em 1931, Tesla envolveu-se com o projeto de invisibilidade que havia sido transferido para o Instituto em 1934, mas também trabalhava em outras coisas, como um sistema de armamento de raios feito de partículas, que foi desenvolvido em meados dos anos trinta. Foi oferecido a vários governos ao mesmo tempo - EUA, Grã-Bretanha, Canadá, que o recusaram, com exceção da Rússia que comprou um modelo operante por U\$25.000, assim me disseram.

Outra coisa em que trabalhou, foi um sistema de raio-mortal - na verdade, um laser extremamente potente - em 1938/39 e que foi demonstrado em White Sands, Novo México. Algumas pessoas testemunharam o evento. O raio desintegrou tudo o que havia em seu caminho, inclusive o topo de um morro. O governo considerou a arma um exagero e mandou destruí-la, para evitar o risco de que caísse em mãos inimigas.

O primeiro teste parcialmente bem sucedido do projeto de invisibilidade do Instituto de Estudos Avançados, realizou-se em 1936. Conseguiram tornar um objeto do laboratório parcialmente invisível. Todos pensaram que, pelo menos, essa era uma confirmação parcial do trabalho teórico; estavam trabalhando na direção certa. A Marinha aumentou seu patrocínio financeiro. Encontraram-se de posse de uma boa soma para gastar e certamente, Franklin Delano ficou muito contente com os resultados. Mais algumas pessoas entraram na equipe. O Instituto, por sinal, não estava vinculado somente a esse projeto; estava envolvido em muitos outros, e seus programas de pesquisa cobriam uma boa gama.

O projeto não era considerado secreto naquela época. Em 1940, conseguiram seu primeiro sucesso total, utilizando um navio tênder - um pequeno navio da Marinha - no estaleiro do Brooklyn. Colocaram o equipamento no navio; não havia funcionários, pela simples razão que não queriam correr riscos, no caso de algum problema. O tênder ficou posicionado entre outros dois navios onde estava colocado o equipamento que ligava as espirais no tênder; a força passava através de longos cabos. O equipamento foi ligado

tornando o navio invisível; foi um grande sucesso. Lembrem-se de que não havia ninguém a bordo. Fizeram funcionar as ferragens.

Bem, a Marinha estava extasiada. Decidiram ir fundo pedindo fundos ilimitados, tornando o projeto secreto e dando-lhe um novo nome - Project Rainbow (Projeto Arco-Íris). Obviamente, todos que estivessem trabalhando nele tinham que ser aprovados pela segurança.

Minha História Pessoal

Suponho que a essas alturas eu deva explicar como entro nessa história. Foi mais ou menos em 1940.

Nasci em 4 de agosto de 1916, Bayshore, Long Island, filho de Alexander Duncan Cameron Sr. e meu nome era, originalmente, Edward A. Cameron II. Meu pai era uma figura estranha e enigmática; engajou-se na Marinha em 1913, creio eu. Não conseguimos encontrar nenhum registro oficial que mostrasse quando se alistou. Há uma foto dele em uniforme, de antes ou do início da I Guerra Mundial. Sem dúvida, serviu os 20 anos de praxe e aposentou-se, porque nunca mais trabalhou. Adotou como hobby a construção de veleiros e competir em regatas; ainda existem algumas taças de ouro. Também foi um homem de muitas mulheres - cinco esposas seguidas e quem sabe quantas amantes. De qualquer maneira, éramos uma família grande. Há indicações de que mantinha ligações com o serviço secreto, enquanto estava engajado. Novamente, não há nenhum registro para mostrar o que fazia. Tudo foi removido dos arquivos e dos registros familiares. A única coisa que restou foi um álbum de retratos e ainda assim incompleto.

Tenho um meio-irmão (para ser franco, nem sei quantos meio-irmãos), Alexander Duncan Cameron Jr., que foi o segundo a nascer, em maio de 1917 e o mais próximo a mim. Fomos criados por tio Arnauld na “casa grande” em West Slip, Long Island. A família era suficientemente abastada, contávamos com a fortuna das lojas de departamento Arnold/Constable e pudemos cursar as melhores universidades. Cursei Princeton e em seguida fiz meu doutorado em física em Harvard, formando-me em 1939. Meu irmão também recebeu seu doutorado em física pela universidade de Edinborough, Escócia. Diante da insistência de meu pai, alistamo-nos na Marinha em setembro do mesmo ano e fomos enviados para um treinamento de 90 dias em uma escola em Providence em Rhode Island. A seguir, fomos enviados ao Instituto de Estudos Avançados em Providence, Rhode Island, para trabalhar no que viria a ser o ***Experimento Filadélfia***.

O que foi que fizemos então? Aprendemos, antes de mais nada, a respeito do projeto, o que deveria realizar e conhecemos o Dr. Von Neumann, naquela época, assistente de Tesla. Ocasionalmente, víamos um certo Albert Einstein correndo pelos corredores; uma espécie de chefão, consultor de todos os projetos do Instituto. Se alguém tinha um problema, procurava Albert - o General, como às vezes era chamado. É claro, que Tesla, como diretor do projeto, comandava o show.

Após o sucesso do teste de 1940, nos estaleiros do Brooklyn o projeto foi rebatizado de Projeto Rainbown e tornou-se secreto. Abriram escritórios nos estaleiros de Filadélfia e ficamos entre essa cidade e Princeton. Animado com os resultados, Roosevelt deu a Tesla um navio de guerra tripulado para utilizar em seus experimentos de invisibilidade. Com isso, Tesla atingiu um certo status; encomendou mais equipamento e projetou um sistema maior. Devo admitir que seu ponto-de-vista era muito interessante, muito especial: usava uma combinação de campos magnéticos de alta potência, além de campos “rf”. Isto estava relacionado com um outro trabalho mais antigo. Logo antes da II Guerra Mundial, os alemães haviam desenvolvido uma mina magnética que não dependia do contato do casco do navio para explodir, mas sim da concentração dos campos magnéticos da Terra pelo casco do navio, para fornecer uma grande assinatura magnética, que detonaria o mecanismo responsável pelo detonamento da mina. A Marinha, muito preocupada, resolveu fazer algo.

T. Townsend Brown

Esse trabalho precedeu em um ou dois anos o ***Experimento Filadélfia*** e foi realizado no Instituto e nos estaleiros da Marinha em Filadélfia. T. Townsend Brown, responsável pelo projeto, também tem um passado interessante: é muito conhecido pelo efeito Beifield - Brown, além de ter pesquisado o sistema de propulsão eletrostática para ***discos voadores***, durante toda sua vida. Em 1938, era da Reserva da Marinha e voltou à ativa para trabalhar

num projeto sobre minas magnéticas e como limpar campos das minas e partir daí, desenvolveu-se um outro projeto - o **Experimento Filadélfia**.

O sistema utilizado inicialmente teve muito sucesso e consistia em envolver todo o casco do navio em serpentina de fio de grosso calibre. Um equipamento especial a bordo seria ligado, gerando pulsações magnéticas de alta potência ao longo do casco, o que daria a impressão de um grande navio aproximando-se da mina magnética, detonando-a a uma distância segura do mesmo. Mais tarde, Towsend também deu sua contribuição ao **Experimento Filadélfia**.

Creio ser importante fazer uma pequena descrição matemática: há muita história precedendo estes acontecimentos. O Sr. Tesla, era um homem bastante incomum. Não tinha diplomas, mas possuía uma intuição incrível, não só em relação à natureza como também à matemática. Era um auto-didata; aprendeu 11 línguas e livros de poesia inteiros. Estava acostumado a passar muitas horas acordado estudando por conta própria, assim como na universidade onde era um aluno excelente. Porém, sua matemática era de 1880, ou seja, do século passado.

Há outras pessoas que são importantes na história deste projeto. Darei um breve relato.

David Hilbert

O Dr. David Hilbert, nasceu em 1862 na Alemanha, onde fez o doutorado em matemática e foi professor; pelo o que eu saiba, nunca deixou o país. Aposentou-se em 1930, mas não sem ter antes desenvolvido um número incrível de novos sistemas matemáticos, sendo o quinto deles conhecido como *O Espaço Hilbert*, considerado o mais importante, por oferecer uma descrição matemática de universos e de realidades múltiplas, o que foi de grande valia para o que no futuro ficou conhecido como **Experimento Filadélfia**.

John Von Neumann

Von Neumann, filho de um rico comerciante judeu, nunca teve problemas financeiros. Nasceu na Iugoslávia e tinha dois irmãos e uma irmã. Estudou em várias universidades, diplomando-se em 1925, com um doutorado em química e outro, vejam vocês, em matemática. Lecionou em diversas universidades da Alemanha durante quatro anos, quando então, foi para os EUA. Antes de partir, estudou o trabalho do Dr. Hilbert, e conheceu o Dr. J. Robert Oppenheimer, que mais tarde se envolveu no desenvolvimento da bomba atômica. Parece que todos foram para os EUA.

Von Neumann, partiu do trabalho de Hilbert e em 1940, havia desenvolvido sistemas matemáticas completamente novos - a nova álgebra - seu trabalho dentro do projeto tornou-se muito importante.

Equação do Tempo

Outro matemático pouco conhecido, mas muito importante no projeto, formou-se não se sabe onde, mas foi professor em MIT, Massachusetts Institute of Technology (Instituto de Tecnologia de Massachusetts). Trabalhou como assistente de professor de matemática até 1955 quando tornou-se catedrático, cargo que ocupou até a sua morte em 1976. Contribuiu com muitos livros sobre matemática, mas seu trabalho mais importante foi as *Equações do Tempo*, intrincados meios matemáticos para desenvolver um sistema envolvendo tempo e sua relação com nosso universo, algo pouco conhecido ou apreciado pelos leigos. Não vivemos em um universo tridimensional, mas sim de cinco dimensões. A importância desse fato não pode ser suficientemente enfatizada. Em 1931, um matemático russo, P.D. Ouspensky, escreveu um livro chamado *Tertium Organum, Um Novo Modelo do Universo*, no qual afirma a mesma coisa - *vivemos em um universo de cinco dimensões*. A quarta dimensão, conforme afirmou Einstein, é o tempo. Ouspensky, não foi nada claro a respeito da quinta dimensão, o que não foi o caso com nosso cavalheiro das Equações do Tempo que foi bastante enfático sobre sua importância e descreveu o tempo como um vetor bidimensional: um vetor linear, que é a quarta dimensão e um vetor rotativo ou cone de hélice, na dimensão linear (se considerarmos o tempo como uma função linear). Para nós, o tempo é linear, fluindo continuamente e tudo o mais com ele. De outro modo, as coisas estariam aparecendo e desaparecendo dentro do nosso continuum. Não estou me referindo à **OVNIs**, mas à nossa vida diária. Isso tornou-se muito importante para a função que estávamos tentando desenvolver no Instituto - uma estrutura de cinco dimensões.

Após 1940

O que aconteceu após 1940? A teoria foi desenvolvida. O sr. Tesla decidiu qual seria sua abordagem: campos magnéticos de alta-potência, emitidos a partir de quatro bobinas do tipo-Tesla, colocados no deck do navio e quatro grandes transmissores “rf”, de aproximadamente meio megawatt cada, modulados de forma análoga, o que quer dizer, uma modulação contínua com ondas de formato muito complexo - tudo baseado no trabalho que já havia realizado no estaleiro da Marinha no Brooklyn. Estávamos lá durante parte do projeto e ajudamos a construir parte do equipamento. Muita coisa foi construída fora: os geradores principais foram feitos na Westinghouse e os transmissores “rf”, pela Federal Electric. O projeto progredia. Enquanto isso, Tesla havia desenvolvido na RCA, receptores “rf” de longo alcance, poderosos e muito sensíveis, utilizados pela RCA em sistemas de comunicação global aparentemente. Duas pessoas que conheceram-no em sua velhice, garantiram-me que com esse equipamento, mais seus próprios transmissores, Tesla mantinha comunicações com Extraterrestres. Viram o equipamento, mas não entenderam o que viram.

Tesla possuía muitos laboratórios, fato ignorado por muitos. Morava no último andar no Hotel NewYorker, onde estava instalada parte de seu laboratório, com seus receptores. Os transmissores estavam instalados no Waldorf Astoria, outro hotel muito conhecido, no qual possuía o último andar e as torres gêmeas. A maior parte da conta era paga pela RCA (uma pesquisa rápida desvendou esse detalhe). Ele não podia colocar todo seu equipamento no mesmo local, por causa da interferência dos transmissores nos receptores. A comunicação, aparentemente, era muito importante, crucial mesmo, para esse projeto. O hardware foi projetado e construído por Tesla: com “receita caseira”, terrestre, baseado em nossos conhecimentos e ciência e nossa matemática. Não falei com ele a esse respeito, *mas em algum momento, Tesla recebeu informações de extraterrestres*. Soube que teria que enfrentar problemas com funcionários, que fariam parte do experimento e pediu mais tempo para a Marinha. Isso foi no fim de 1941. a guerra tinha estourado em 7 de dezembro do mesmo ano e a Marinha pressionou-o: “Estamos em guerra. Não modifique nada. Faça com que funcione - você tem um prazo”. Esse prazo era março de 1942.

Tesla se Retira do Projeto

Àquela altura, Tesla tinha duas opções: arriscar-se na esperança de que o problema não fosse tão sério quanto previsto, cancelar o teste ou sabotá-lo. Escolheu a última. Recusou-se a aceitar a responsabilidade pelo que poderia acontecer às pessoas e sabotou o teste, tirando o equipamento de sintonia, assegurando-se de que parte dele não funcionaria direito, ou não ligaria, ou que os campos não se desenvolveriam. Assim, quando os interruptores foram ligados, nada aconteceu. A coisa foi um grande desastre. Então, Tesla disse: “Sinto muito senhores, o teste foi um fracasso. Estou de saída. Tenho outras coisa a fazer. Há um homem muito bom que pode ficar no meu lugar, o Dr. John Von Neumann. Ele pode ser o novo diretor.” Von Neumann foi designado como novo diretor no dia seguinte.

O que foi então que Neumann fez? Primeiro disse à Marinha: “Tenho que estudar o problema”(o que era óbvio e lógico). Como não forneceu um prazo, a Marinha não teve escolha. Após considerar a questão, Neumann decidiu que queria um navio especialmente construído para o projeto. Entrou em contato com diversas pessoas da Marinha e selecionou um navio que estava sendo projetado - o DE173 (um contra-torpedeiro-escorte), um pequeno navio de 1560 toneladas americanas - a tonelagem pode variar de acordo com o peso e tamanho do navio. Decidiram fazer modificações ainda na prancheta: a torre número dois não foi construída e os dois geradores principais para as bobinas magnéticas foram colocados no deck, sob uma cobertura que era, na verdade, uma sala disfarçada. O DE173 foi construído no seco e levado depois de pronto, a uma doca secreta no porto da Marinha

Escolhendo a Tripulação

Estivemos embarcados, passamos algum tempo em São Francisco e voltamos ao final de 1941. Retornamos ao projeto em 1942 quando foi decidido que era necessário uma tripulação voluntária, portanto, uma pedido para “voluntários” foi expedido. Foram escolhidas umas 33 pessoas que foram enviadas a uma escola de treinamento especial da Guarda Costeira de Groton, Connecticut. Isso foi em setembro e a partir de dezembro eles já se encontravam no estaleiro naval.

Existe uma foto dos formandos. Eu não a tenho, mas algum dia conseguirei uma. Adivinhem quem era o diretor da turma? O meu pai, em seu uniforme da guarda costeira! Da marinha para a guarda costeira não é uma mudança muito grande. Um dos documentos que ainda existem sobre sua vida, é uma carta de louvor da guarda costeira, elogiando sua assistência à mesma e ao governo durante a segunda guerra mundial, o que quer dizer que ele estava bem enfronhado nessa história.

Por alguma razão, a guarda costeira foi escolhida para manter algumas dessas operações em segredo. No fim de 1942 o navio estava no porto. Colocaram todo o material a bordo e iniciaram os testes, que se estenderam até a primavera de 1943. Em março de 43, von Neumann estava começando a ficar nervoso, dizendo que “poderia haver algum problemas com os funcionários”. Eu e meu irmão havíamos insistido nessa questão desde o início. Aparentemente ele decidiu (depois de superar o desprezo que sentia em relação a Tesla, apesar de respeitá-lo muito profissionalmente) que havia um problema. Procurou a marinha que lhe disse: “Faça o que puder, mas você tem que respeitar o prazo”. Utilizou um terceiro gerador, o que além de não funcionar, provocou ferimentos em um dos assistentes que trabalhava conosco junto ao equipamento, que foi hospitalizado em estado de coma.

A partir daí, meu irmão e eu tornamo-nos os únicos responsáveis pelo funcionamento do equipamento, que em sua versão final possuía uns 3000 6L6 tubos em renque; tínhamos um sistema gerador de impulsos e outros equipamentos exóticos. Tudo isso estava no porão e sob nossa responsabilidade. Eram necessárias duas pessoas para operar o equipamento na seqüência certa (na época não havia computadores, tudo tinha que ser feito à mão). Eventualmente, chegou o dia em que acharam que estávamos prontos para um teste prolongado. Era o dia 22 de julho no porto de Filadélfia.

O Primeiro Teste

Saimos à baía, com a certeza de que tudo iria funcionar. As ordens de Von Neumann viriam pelo rádio do navio de observação. Deram-nos ordens de ligar o equipamento e assim o fizemos. Tudo correu bem durante uns 20 minutos. Parecia que tudo estava funcionando normalmente. Conseguiram a invisibilidade total, óptica e em radares.

Devo dizer que em 1943, tínhamos um sistema de radar muito bom, melhor do que qualquer coisa que existisse em 1940 e 41. Quando Pearl Harbor sofreu o ataque, o sistema de radar que captou os bombardeiros japoneses era muito tosco e o comandante ou seja quem fosse que estivesse no comando naquela hora, ignorou o aviso. Não era um radar muito bom ou eficiente. Dois anos fizeram muita diferença.

O navio ficou totalmente invisível e 20 minutos depois, recebemos ordens de desligar o equipamento e voltar ao porto. Naquele momento, percebemos que tínhamos problemas com o pessoal no deck do navio. Haviam sido colocados lá deliberadamente, para testar os efeitos. Os indivíduos estavam totalmente desorientados e abalados, digamos que não estavam “normais”. Eu, meu irmão e todo o pessoal que ficou sob o deck foi protegido pelo aço. A Marinha disse: “Bem, dar-lhe-emos uma nova tripulação.” Ao que Neumann retrucou: “Não! Sei que temos um problema.” Pediu à marinha uma extensão no prazo. “Não, estamos em guerra, faça o que puder.” E deram-lhe um prazo final - 12 de agosto de 1943.

Von Neumann ficou muito bravo com isso. Eu pensei: “por que um prazo final?” Procurei o diretor do projeto na época, Hal Bowen, diretor do Departamento de Engenharia Naval, organização que precedeu o atual Departamento de Pesquisa Naval, fundado em 1946. Foi o primeiro diretor desse Departamento e o último daquele. Perguntei-lhe o porque daquele prazo, mas ele não sabia. No entanto, comprometeu-se a descobrir a resposta.

Descobriu que a ordem tinha partido do Chefe Naval de Operações (CNO - Chief of Naval Operations), uma pessoa que estava envolvida somente com a operação de guerra e que não podia estar menos interessada em um projeto de engenharia. De qualquer maneira, havia dado a ordem; achamos que havia algum outro fator e que, na verdade, a ordem havia partido de um escalão superior. Na época não conseguimos descobrir.

Fizemos o possível para estarmos prontos no dia 12 de agosto. A marinha também havia mudado de idéia e disse que “uma invisibilidade em relação a radares já seria suficiente. Não precisamos de invisibilidade óptica; na verdade, não a queremos.” Na época, não existia um sistema de navegação mundial como hoje em dia - LORAN (sistema de navegação de longo alcance), SHORAN (sistema de radar e de navegação de curto alcance) e nem, é claro,

apoios de navegação como sistemas de radar computadorizados. Assim era necessário manter um contato visual a um navio adjacente, na falta de um radar. Se no caso de uma tempestade ele ficasse invisível ao radar, seria necessário vê-lo!

O Segundo e Fatal Teste

Chegou o dia 12 de agosto: estávamos à bordo do Eldridge, saímos do porto e esperamos pelo sinal para ligar o equipamento. Nos primeiros 60 ou 70 segundos tudo parecia correr de acordo com o plano. O navio tornara-se invisível a radar, mas era possível ver o contorno do casco como que através de uma neblina. Mas aí, o navio desapareceu completamente do porto - sumiu. Houve pânico total no navio observador. Havia dois deles, três, se incluirmos um navio da marinha mercante que estava muito interessada no sucesso do sistema. Se vocês se lembram, naquela época, os submarinos alemães estavam fazendo a festa no Atlântico, afundando 50% dos nossos navios da marinha mercante que levavam mantimentos para a Europa.

O navio desapareceu. Reapareceu umas quatro horas depois, no mesmo local, mas era óbvio que havia algo drasticamente errado. Uma boa parte da superestrutura estava danificada; a antena especial construída por T. Townsend tinha quebrado e ninguém respondia pelo rádio. Tiveram que enviar uma lancha para descobrir o que estava acontecendo. O que viram era devastador - um pandemônio total a bordo. Em uma contagem posterior, soube-se que muitas pessoas haviam desaparecido do navio completamente; quatro homens estavam enterrados, dois no deck - seus corpos presos no aço - e dois nas paredes. Um quinto homem tinha a mão presa em uma parede de aço. Ele viveu, mas teve sua mão amputada. Alguns haviam sumido e o resto dos sobreviventes ficaram insanos.

Aqueles que estavam dentro do navio, sabiam que havia algo de errado e apesar de não enlouquecerem, foram afetados. Todos foram postos em quarentena, o que teria acontecido de qualquer maneira para fazer o famoso “debriefing”. A questão então era: “o que aconteceu?”

O Eldridge havia desaparecido de 3 a 4 horas, voltara danificado, sua tripulação completamente atordoada, além de desfalcada. Éramos quinze, contando comigo, meu irmão e o comandante. Não havia sobrado muitos. Depois de quatro dias de reuniões, decidiu-se abandonar o projeto. Mas logo depois mudaram de idéia e resolveram fazer mais uma teste.

O Terceiro e Último Teste

Não estive presente nessas reuniões. Compareci somente para entregar meu relatório; meu irmão havia desaparecido - falarei disso mais tarde. Decidiram fazer mais um teste como o primeiro, de 1940. Como havia sobrado muito equipamento, pois esperavam ter sucesso, utilizaram-no em substituição daquele que havia estragado. Ligaram o equipamento no controle remoto com uns 35m. de cabo. Em uma noite do final de outubro, levaram o navio fora do porto de Filadélfia, com a tripulação à bordo e ancoraram-no. Desembarcaram a tripulação e ligaram o equipamento. O navio desapareceu e voltou 15 minutos mais tarde. Essa deve ser a causa de uma história apócrifa que relata ter sido visto o navio em seu porto alternativo em Newport News, Virgínia, para desaparecer logo em seguida para retornar ao porto de Filadélfia. O fato é que o navio não estava na ativa antes de 27 de agosto e portanto não possuía um porto alternativo. Quando apareceu, metade do equipamento havia sumido e a sala de controle estava em ruínas. A Marinha desistiu. O equipamento foi retirado e o navio foi utilizado em combate até 1946, quando ficou no estaleiro até ser entregue à Marinha da Grécia em 1951, junto a um destróier e outros navios, que o utilizou com o nome de Lion. Seus novos donos requisitaram o diário de bordo, que leis marítimas, deve permanecer à bordo desde o dia em que o navio entra em serviço.

O Encobrimento

O que encontraram? Todas as páginas do diário de bordo até 01 de janeiro de 1944 haviam sido arrancadas. E o que é que os gregos iam fazer? Reclamar com a Marinha dos EUA? Toda a documentação havia desaparecido, o que quer dizer que toda a história do Eldridge até aquela data foi acobertada. A marinha criou 4 versões diferentes: há uma versão oficial que relata quando o navio foi lançado à água e quando entrou no serviço ativo (que por sinal é o dia correto, 27 de agosto de 1943). Tivemos um capitão temporário durante os testes, o

Capitão Engle. Um capitão em sistema permanente assumiu mais tarde, a partir de 27 de agosto (segundo a Marinha), depois do cruzeiro de guerra, para serviço normal no Atlântico - o que não é bem verdade. Foi mais tarde, em 12 de dezembro. Houve um grande acobertamento. Até hoje a Marinha insiste na existência do Eldridge, mas nega tudo sobre os testes. Segundo o livro de William Moore, **O Experimento Filadélfia** (The Philadelphia Experiment), publicado em julho de 1979, a Marinha, naquela época, havia gasto U\$2 milhões de dólares, em suas estimativas, só em cartas-padrão, confirmando a existência do Eldridge e desmentindo qualquer experimento dessa natureza. Gastaram rios de dinheiro acobertando os testes e negando-os. Ainda o negam.

O fato é que os testes foram realizados e há sobreviventes.

Minha Experiência no Teste

Eu e meu irmão estávamos a bordo. Aconteceu conosco. O último teste tripulado foi realizado em 12 de agosto de 1943. Ligamos o equipamento e tudo parecia funcionar normalmente (faço um relato de como nós vimos tudo e não do ponto-de-vista dos observadores do lado de fora), quando começou a haver uma estranha discrepância na maneira pela qual o equipamento estava funcionando: começou a desaparecer de uma maneira esquisita além de outras coisas estranhas. A instabilidade aumentou e chegamos à conclusão de que o equipamento definitivamente não estava funcionando como deveria.

Corremos aos interruptores principais para desligar tudo, mas não funcionavam; haviam travado. A essas alturas, com arcos elétricos disparando por todos os lados dentro da cabine, decidimos que era melhor sair dali. Subimos ao deck onde reinava o caos. Dissemos um ao outro: “vamos pular e nadar até a costa.”

Mergulhando em 1983

Saltamos do navio, mas ao invés de cairmos na baía, aterrissamos em terra firme, em plena noite - soubemos depois que eram 2 horas da manhã do dia 12 de agosto (no início não acreditamos) de 1983, em Montauk, Long Island - uma parte e parcela de um outro projeto chamado Fênix (Phoenix Project). Estávamos dentro do perímetro de uma base militar, uma cerca às nossas costas, que podíamos ver e sentir. Sobre nossa cabeça... o que sabíamos a respeito de helicópteros? (Sikorsky ainda estava tentando torná-los uma máquina militar exequível em 1943). Alí estávamos com um helicóptero, seu facho de luz voltado em nossa direção, sobrevoando sobre nós. Os PM chegaram logo e nos levaram até um prédio, onde tomamos um elevador que nos levou vários andares subterrâneos. Muitas portas se abriram e finalmente fomos saudados por um senhor que era obviamente um civil - percebemos que possuía alguma autoridade. Ele disse: “Bem, vocês conseguiram.” Ao que respondi: “O que quer dizer com isso?” “Sou o Dr. von Neumann”. “Você é quem? Acabamos de deixá-lo. Ele é muito mais jovem que você”. **“Vocês não estão em 1943, mas em 1983”.**

No início não acreditamos, estávamos muito confusos. Porém, à medida que olhava em torno do recinto, vimos computadores incríveis e outros equipamentos totalmente diferentes, monitores de vídeo - coisas que não existiam em 1943. Eventualmente, fomos convencidos de que estávamos, de fato, em 1983 e Von Neumann explicou-nos o que havia acontecido: “Tenho todos os relatórios. Sei o que aconteceu e estava esperando por vocês. Vocês têm que voltar ao Eldridge e destruir todo o equipamento. Criamos um buraco no hiperespaço onde o Eldridge caiu. Vocês pularam e foram atraídos para este lado do experimento. Os dois experimentos cruzaram-se através do hiperespaço, um em 1943 e o outro em 1983” (o de 1983, era o projeto Fênix).

Um Buraco no Hiperespaço

O encadeamento dos dois experimentos criou esse buraco no hiperespaço. Para aqueles de vocês que não sabem o que é hiperespaço, digo que é um simpático termo matemático que quer dizer que você não está em lugar nenhum; está entre universos. O equipamento do navio forneceu campos que geraram uma realidade artificial, na qual todos que permanecessem dentro do navio estariam a salvo. Como escapamos - pulando - foi algo que não conseguimos entender naquele momento.

Von Neumann disse: “vou mandá-los de volta para destruir o equipamento. Assim o navio voltará ao seu lugar no tempo”. Perguntei, “e a tripulação?” “Você já o fez. Tenho os relatórios aqui comigo”. Ficamos ainda mais confusos. Quem pensa que viajar no tempo fácil, deveria ler algo a respeito, além de ficção científica.

Eles tinham o controle total do tempo e espaço no Projeto Fênix e mandaram-nos de volta. Empunhando machados, destruímos todo o equipamento da sala de controle. Eventualmente os geradores foram parando. Subimos ao deck. Os campos estavam se dissipando. Vimos pessoas correndo, berrando e caindo. Distraí-me com alguém que estava preso no meio de uma divisória e durante esse instante de distração, meu irmão, aparentemente em pânico, jogou-se do navio (descobri mais tarde, que havia voltado para 1987). Permaneci em 1943. Voltamos à baía, e a partir daí, reinou o caos. Fizemos muitas reuniões depois, e Von Neumann costumava coçar a cabeça e dizer: “não entendo o que aconteceu”. Passamos anos tentando descobrir o que havia provocado o incidente. Ele sabia que havia tido um problema com pessoal muito sério, mas não a natureza do mesmo. Com o passar do tempo, a Marinha descontinuou o projeto..

Permaneci na Marinha e casei-me no final daquele ano. Tive um filho, Jess, em fevereiro de 1944, sendo transferido, com minha família, para Los Álamos, Novo México, onde permaneci até 1947, quando fui removido à força e separado de minha família para sempre.

Fui acusado de traição, mas ao invés de ir parar em uma Corte Marcial, fui transferido para Washington, D.C. e todas as acusações foram retiradas. Transferiram-me para uma base militar em Montauk, Long Island, (Fort Hero). Dali, fui enviado através do tempo para 1987, de volta ao Projeto Fênix onde fui submetido a uma lavagem cerebral profunda: toda minha memória foi removida e fui regredido fisicamente dos trinta anos que possuía, para 1 ano. Nessas condições, enviaram-me novamente no tempo para 1927, e “colocado” em uma família, substituindo um filho que havia falecido. Essa família - Bielek - tornou-se minha por mais de meio século!

No início da II Guerra Mundial, em 1945, fui convocado pela Marinha pela segunda vez em minha vida, agora sob o nome de **Al Bielek**. Fui desligado em 1946; entrei em negócios que não deram muito certo e então fui para uma universidade em Newark, Nova Jérsei e mais tarde para a Universidade da Califórnia de Los Angeles (UCLA). Finalmente, estabeleci-me como engenheiro eletrônico (1958-1988) até aposentar-me. Com a recuperação de minha memória sobre o Projeto Fênix em maio de 1986 e o **Experimento Filadélfia** (Projeto Rainbow) em janeiro de 1988, passei a dar palestras e a escrever sobre ambos e suas extraordinárias conseqüências.

Em 1947, veio uma nova administração política e com ela, uma nova administração militar. O Departamento de Pesquisas Navais, passou a ser composto pelo antigo Departamento de Engenharia Naval. Não havia um Departamento das Forças Aéreas, que surgiu três anos depois, mas tínhamos o Pentágono. Só em 1947 é pediram a Von Neumann que voltasse ao projeto para verificar o que poderia ser salvo. Nessa época, eu já não fazia mais parte dele.

Enviado a Montauk

Fui removido da Marinha antes do primeiro grande acidente de **OVNI em Roswell, Novo México**, em 7 de julho de 1947. Como me recordo agora com detalhes, lembro-me de que tinha acesso completo a todos os arquivos da Marinha, inclusive a uma “caixa preta”, para escrever um relatório sobre o desenvolvimento histórico da bomba atômica. Estava em Los Álamos, quando puseram-me em um trem em direção a Washington. Finalmente acabei em Montauk, em uma base militar e naval anterior à I Guerra Mundial, chamada Fort Hero, na costa leste.

De Volta a 1983 como Al Bielek

Enviaram-me para lá e de repente, estava novamente em 1983. Sei que isso é um pouco surrealista, mas foi o que aconteceu.” Puxaram-me” de volta. Haviam resolvido livrar-se de mim; não queriam matar-me, não sei porquê. Foi, como mencionei mais cedo, passei por uma lavagem cerebral. Não existe nenhum registro sobre a existência de um Edward Cameron, pelo menos, nada que eu pudesse encontrar.

O Projeto Fênix

Antes que me aposentasse, aconteceram algumas coisas. Vou falar um pouco do Projeto Fênix, pois também estive envolvido nele. Foi concebido a partir de um trabalho iniciado depois da II Guerra Mundial, mais ou menos em 1947, ou seja, quando ressuscitaram o **Experimento Filadélfia**, mas naquela altura, eram separados. O Projeto Fênix começou no Laboratório Nacional de Bookhaven e contava com a participação de cientistas estrangeiros emigrados. As pesquisas versavam sobre controle mental e coisas relacionadas.

Eu já havia sido desligado da Marinha quando ouve o acidente com um **OVNI em 1947, em Roswell**, Novo México. Uma equipe do governo foi enviada para investigar o acontecimento, depois que a Marinha já havia recolhido a nave e feito um pronunciamento - esses relatórios são públicos. Foram enviados ao jornal de Roswell e até hoje, fazem parte de um documentário feito em Las Vegas, denominado **“Ovnis como evidência”**, por George Knapp.

Uma das seqüências, conta qual foi a história verdadeira do encobrimento. **A nave continha os corpos mortos de alienígenas que mais se pareciam a gafanhotos. Mas o que ocasionou uma grande comoção em Washington, foi o fato de que havia pedaços de corpos humanos em meio os escombros.** Chamaram o Dr. Vannevar Bush, o consultor científico do presidente, para conduzir as investigações. Quem era seu assistente? Van Neumann - isso também faz parte dos arquivos públicos.

Houve um segundo acidente em 1947, outro em 1948 e mais um em 1949, sendo que nesse último, foi capturado um alienígena vivo, que não se parecia com os outros; foi encontrado correndo pelos campos e acabaram dando-lhe o nome de EBE. Apesar de ter encontrado algumas vezes com Van Neumann, como Bielek, nunca lhe perguntei se havia conversado com o alienígena, mas assumo que foi dele que conseguiu as pistas para saber o que tinha dado errado no **Experimento Filadélfia**.

Trancas no Tempo

O problema parece muito simples em teoria, mas é muito complicado na prática. Todo o indivíduo que nasce nesse planeta, a partir do momento da concepção, tem o que podemos chamar de “travas no tempo”: a alma está presa a um ponto no correr do tempo, relativo a seu momento de concepção e assim, tudo flui em uma velocidade normal na função tempo, principalmente a quarta dimensão. Quando o indivíduo acorda, o faz na hora certa, com a certeza de que todos e tudo continuam iguais e que não escorregou para uma nova realidade durante a noite. Está trancado em um período de tempo.

Essas trancas permanecem por toda a vida. Ao morrer, elas desaparecem e o indivíduo fica livre, por assim dizer, para ir aonde quiser no tempo. Pode reencarnar em qualquer época, anterior ou posterior. Essas travas ou trancas foram rompidas pela extrema força dos campos gerados pelo método do Dr. Van Neumann.

Ele utilizou quatro bobinas Tesla gigantes. Não eram as ordinárias, mas em forma de cones, ativadas em dupla por cada um dos geradores de 75w, operando a uma moderada baixa frequência (impulsos). Tinha quatro transmissores “rf” de dois megawatts cada (cw), a 10% de ciclo ativo de impulso. A força era equivalente a 80% de megawatts (impulsos). A tripulação estava no deck perto da antena, que por sua vez, estava presa ao mastro do navio. Jamais na história, alguém havia sido submetido a campos de força de tal intensidade e muito menos a tais campos magnéticos. Ninguém tinha a menor idéia do que poderia acontecer e ninguém havia pensado nisso, a não ser Tesla, que sabia que algo aconteceria.

Finalmente, Von Neumann concordou com o óbvio, mas então, já era tarde. Acabaram com um punhado de pessoas enlouquecidas e outras, que ao perder suas travas de tempo, andaram através do nada e desapareceram para sempre.

Inventando um Computador para Resolver o Problema

Von Neumann teve que ir buscar na metafísica as respostas para prevenir tais tipos de acidente, coisa que deve ter sido bastante difícil para um matemático holandês, teimoso e profundamente materialista.

Decidiu que necessitava computadores complexos e como esses ainda não existiam, pôs-se a trabalhar. Em 1952, tinha um computador completamente operacional, construído especialmente para a Marinha, dando uma nova abordagem ao projeto. De alguma maneira, havia resolvido o problema de trancas-do-tempo.

O Quarto Teste e o Projeto Fênix

Fizeram um novo teste em 1953 - um novo navio, uma nova tripulação. Foi um grande sucesso; ninguém saiu andando através de paredes ou aparecendo em algum bar inexistente no centro de Filadélfia (essa é uma das histórias). Tudo funcionou como planejado. O que fizeram então? Tornaram-no parte do Projeto Fênix, que criou toda a *hardware* que deu origem à *Stealth Hardware*, o bombardeiro Stealth. Hoje em dia, contamos com campos de invisibilidade e escudos para porta-aviões. Há o caso, por exemplo, de um deles que sumiu dos radares e visão ótica para reaparecer três dias depois, a 3.000 milhas de distância.

O problema havia sido resolvido e Von Neumann desligou-se do projeto. Na realidade, tornou-se um consultor até o fim do mesmo em 1983, quando aposentou-se, anunciando que não queria ter mais nada a ver com o governo ou qualquer projeto por ele patrocinado. "Estou me aposentando", disse. Nos arquivos públicos, consta que ele faleceu de câncer em 1957. Isso é de domínio público, houve até um funeral, mas nada pode ser mais longe da verdade. Von Neumann permaneceu no projeto como seu diretor até 1977, quando começou a sofrer de um problema de dupla personalidade. Foi então que tornou-se um consultor. E ainda está vivo, pelo o que eu saiba, pois tive a oportunidade de falar-lhe em 1989, sob o efeito dessa personalidade dupla, em sua casa ao norte do estado de Nova Iorque.

O interesse primordial do Projeto Fênix era controle mental, e as pesquisas estavam sendo desenvolvidas nos laboratórios do governo em Brookhaven. Como em outros casos semelhantes, a apresentação de um relatório mensal era obrigatória. Esses foram enviados para o Congresso e Senado e lá ficaram, em algum lugar, até que, por volta de 1958, alguém resolveu lê-los. A reação foi imediata. "Controle mental? Quem precisa disso? Eles podem usar em nós! Cancelem o projeto". E assim foi feito.

O Monstro Criado pelo Projeto Fênix

Em 12 de agosto de 1983, o **Experimento Filadélfia** interligou-se ao Projeto Fênix. Esse último teve seu fim nessa mesma noite, quando surgiu um monstro do tipo abominável monstro da neve, com 4 ou até 10 metros de altura, dependendo do pânico de quem descreve, que começou a destruir edifícios e pessoas. O diretor, Jack Pruett, entrou em pânico também. Como no **Experimento Filadélfia**, os computadores não seguiam o comando e de nada adiantou cortarem os cabos que alimentavam o sistema. Como disse Einstein, se alguém criar uma máquina de alta complexidade e fornecer-lhe energia suficiente, ela criará inteligência própria. Aparentemente, esse foi o caso. O projeto, na verdade, compunha-se de um imenso complexo de computadores, que conseguiu acessar uma fonte de energia - o mar Dirac - e alimentar-se diretamente. Para neutralizá-lo foi necessário destruir todas as suas partes.

Meu Irmão 46 Anos Mais Jovem

Meu irmão morreu em 1983, momento no qual tornou-se um entrante, no corpo de nosso irmão mais jovem, nascido em 12 de agosto de 1963 de Alexander Cameron Jr. e sua quinta esposa. Todas suas lembranças datavam a partir daquele momento.

Minha memória começou a retornar quando vi um filme de ficção, baseado no **Experimento Filadélfia**, realizado por EMI Thorn e lançado nos EUA em agosto de 1984, chamado **O Experimento Filadélfia**. O início do filme é bastante fiel à realidade, chegando a mostrar dois personagens jogando-se do navio (eu e meu irmão), voltando para destruir o equipamento e um deles retornando para 1983.

Meu irmão não chegou a ver o filme, nem a ler os dois livros sobre o Experimento. Foi no processo de uma regressão hipnótica em que ele voltou até agosto de 1963 e de repente viu-se a bordo do Eldridge em 1983. E eu estava lá.

O Significado do 12 de Agosto

A importância do significado dessa data só se tornou clara em 1988. É um fato estabelecido que o ser humano tem três biorritmos. A Terra, porém, possui quatro, fato descoberto por um amigo meu nos anos 80, ao fazer uma pesquisa com receptores “rf” e interferências. Com sua descoberta inicial, conseguiu fundos governamentais para desenvolver seus estudos. Verificou, assim, que a Terra tem quatro biorritmos e que estes têm um momento de pico sempre na mesma data, 12 de agosto de 1943, 1963, 1983, em qualquer direção ao passado ou ao futuro, *ad infinitum*. O dia pode variar, mas sempre com uma aproximação de 24 horas. Aí estava a sincronização entre os dois experimentos, que geraram energia suficiente para causar a interligação.

O livro, “Como Explorar Dimensões Superiores no Espaço e no Tempo”, de T.B. Pawlicki, 1989, oferece alguns aspectos teóricos importantes. Nele, Pawlicki fala do toro (círculo) do tempo. Baseado nessa teoria, é possível a começar a entender o que aconteceu, isto é, se você tiver uma boa cabeça para a matemática ou para visualizar. Einstein afirmou que, em nosso universo não existe uma linha reta. Se começarmos de um ponto (não importando a direção) e mirar um ponto adiante em linha reta, acabaremos formando um círculo, seremos atingidos nas costas. O mesmo aplica-se ao tempo - um circuito fechado, ao qual chamamos toro do tempo - uma representação matemática de uma estrutura de imensas dimensões. No centro dessa rosca, desse toro, o tempo flui com um coeficiente linear, mas também flui em espiral em torno da periferia, falando matematicamente. Se a pessoa afastar-se do centro em direção à borda exterior, encontrar-se-á em uma realidade alternada. Ao progredir ao longo dessa borda, o indivíduo entrará em realidades alternadas, paralelas à dele.

O Eldridge moveu-se no tempo, mas também entrou no hiperespaço, quando a intenção era que somente girasse o campo do tempo para tornar-se invisível. Com a *hardware* adequada, é possível atingir uma rotação do tempo, criando-se um campo energético de sexta-ordem, coisa que o Eldridge foi capaz de fazer. O Projeto Fênix, criou um campo de oitava-ordem. Eram necessários 12 campos para entrar no hiperespaço, então, de onde vieram os outro quatro?

Segundo relatórios, o Projeto Montauk estava inativo em 22 de julho de 1983. Em 01 de agosto, receberam uma ordem incomum de reativar o projeto e mantê-lo em operação ininterruptamente. O sistema gerado pelas funções do Montauk em conjunto com a energia, era capaz de ser direcionada para mais ou para menos no infinito em termos de tempo. Em outras palavras, elas poderiam circunavegar completamente o toro do tempo em menos de 24 horas. Ao fazer isso, adicionaram uma ordem de realidade que ficou impressa nas redes formadoras de impulsos e nos bancos especiais que possuíam para o sistema modulador. Uma nova ordem de realidade foi acrescida por dia e após cinco dias, podiam penetrar na décima-segunda ou qualquer outra ordem que desejassem. Com isso, mais a data crítica de 12 de agosto em 1943 e em 1983, os sistemas, em operação naquele momento, interligaram-se. Abriram um buraco no hiperespaço do tamanho de quarenta anos.

O Projeto Permitiu a Invasão dos Greys

Houve uma invasão maciça de **Greys** a partir de 1950. Ela só terminou porque eles já estão aqui. Há indicações de que aqui chegaram vindos de um outro continuum tempo-espaco, de um universo diferente do nosso. Hoje em dia, penso que esses dois projetos foram criados com o propósito específico de criar um buraco no espaço para permitir uma invasão na Terra. ***Pelo que eu saiba, não haviam extraterrestres envolvidos no Experimento Filadélfia, ao contrário do Projeto Fênix.*** Em 1970 já possuíamos as máquinas, mas não a capacidade de criar “buracos no espaço”, como Dr. Sagan denominou-os - a capacidade de viajar não só através do tempo, como também do espaço. Essa era a função do Montauk e para tanto, ***exigia uma tecnologia gerada e fornecida por um grupo de alienígenas que trabalharam durante dez anos*** convertendo seus dados tecnológicos para nosso formato 360 IBM, porque na época, as conversões tinham que ser feitas à mão para nossos computadores. Hoje em dia, temos computadores à altura dos deles, como o Cray 3, que não existia na época. ***Eles*** quiseram vir e criaram uma maneira de entrar em nosso universo. Acreditem-me.