

UTG. af I.T.Martinsen,
Sørhaugen 1, Skjoldtun,
Fene - Norway.

GIRO : 7 13 77.

NR. 4 - 1966.

REDAKSJONELLT.

Vi vil først takke for oppslutningen til støttefondet. Et abonnement i et aviaklippbyrå, koster mer enn vi har regnet med og da vi allerede fra starten utvidet sideantallet, er vi nesten helt lens for papir. Desverre er det ennå kommet for lite inn, til å dekke alle våre ekstragavenser og vi gir derfor vår tilslutning til en utfordring fra en av våre donatorer, rettet mot alle dem som ønsker et godt og representativt norsk Ufo-blad. Men selvsagt i all beskjedenhet..... Vi gir en oversikt lenger ute.

Vi har skiftet adresse siden sist og dette er årsaken til den beklagelige forsinkelsen denne gang. Det er vårt ønske å komme ut i de måneder UFO-NYT ikke kommer, men da dette forrige gang ble forsinket, forskjøv vi oss ytterligere og på toppen kom altså vår private flyttesjau. Dette nummer blir derfor det siste på denne side av sommeren og vi kommer tilbake i august med en bred oversikt over UFO-boom'en in USA i mars/april. Denne får vi desverre ikke plass til denne gang, da vi har fått inn revolusjonerende stoff vi en tid har ventet på.Vi lovet å komme tilbake med en fortsettelse om den MEKANISKE AKSELLERATOREN og vi vet mange vet skuffet over ikke å finne noe om dette i forrige nummer.

Imidlertid er situasjonen nå mer avklaret og vi bringer derfor nå fortsettelsen i form av en artikkel skrevet av vår fortreffelige korrespondent i København, herr Hans Lauritzen. Stoffet vil skape spørsmål, ikke minst av vitenskapelig art og vår medarbeider har sagt seg villig til å besvare disse. Eventuelle spørsmål bedes derfor innsendt så snart som mulig, slik at sømnlige kan besvares under ett i en egen artikkel. Merk i så fall vennligst konvolutten DRIVKRAFT.

Dersom artikkelen avföder praktiske eksperimenter, er vi svært interessert i å høre nærmere om resultatene. Lykke til og god reise ut i rommet !!

I.T.Martinsen.

oooooooooooo

AVSLØRING AV DE FLYVENDE TALLERKENERS DRIVKRAFT SYSTEMER!

av Hans Lauritzen, København.

I lang tid har jeg hatt kjennskap til de nye drivkraftsystemer. Det er ikke noe jeg selv har funnet ut av. Jeg har mine opplysninger fra andre. Ideen er langt fra ny. Eksperimenter ble forehatt allerede i tredveårene i Tyskland. I flere Ufo-blader tryktes det for noen år siden noen meddelelser om at tyskerne eksperimenterte med flyvende tallerkener allerede under den annen verdenskrig i to fabrikker i Czechoslovakia. Russerne skulle ha overtatt alt materialet og videreført forskningen. Kanskje det er riktig.

Mange teknisk og vitenskapelig interesserte ufologer har utført et stort arbeide teoretisk og eksperimentalt for å finne frem til de flyvende tallerkeners drivkraft. Det har vært arbeidet meget med elektrostatiske felter, ionisering og magnetfelter. Også teorier om antityngdekraft har ofte forekommet.

Den russiske meddelelse til noen få vitenskapelige kretser i vesten reiser jo nok ikke, at de vestlige lands myndigheter, engelske utstillere deres flyvende tallerkener offentlig. Alt tyder ganske visst på, at man vil offentliggjøre i et hvert fall noen opplysninger nå. Men hvis det går lang tid, kunne teknisk interesserte sikkert tenke seg å foreta noen eksperimenter med de nye prinsipper. Derfor vil jeg omtale noen av de forslag til eksperimenter, som mine venner og jeg har utarbeidet. Manglende tid og penger har hindret meg i å gjennomføre alle eksperimenter.

Først vil jeg dog behandle noen av de krefter, som oppstår ved sentrifugering. Forestil deg, at du står på en fjervekt, som er anbrakt foran en mur forsynt med et håndtak. Hvis du nå tar fatt i håndtaket og løfter oppad med en kraft på f.eks. 10 kg og du selv veier 80 kg, så vil vekten vise 90 kg. Hvis du trykker nedad med en kraft på 10 kg, så vil vekten vise 70 kg. Hvis du trykker vannrett inn mot muren med en kraft på 10 kg, så vil vekten vise 80 kg. Trekker du vannrett i håndtaket imot deg med en kraft av 10 kg, så viser den også 80 kg.

På tar du istedetfor et vektlodd på 10 kg og fester en snor til dette. Står du stille på vekten med snoren i hånden, viser vekten 90 kg. Hvis du nå svinger loddet ettet snoren rundt deg i en sirkulær bane inntil loddet når ut til en avstand hvor snoren danner en vinkel på 45° , så vil vekten vise 85 kg ??

De 10 kg blir naturligvis iflg. kreftenes parallelogram opplittet i en kraft på 5 kg oppover og 5 kg nedover. Roterer du loddet nesten så hurtig at snoren når opp i vannrett stilling, er trekket utad 10 kg og vekten viser nå 80 kg. Loddet veier ikke noe mer, men istedet har vi fått en utadrettet kraft på 10 kg som motsvares av ditt trekk i snoren innad i snoren på 10 kg. Men begge disse krefter ligger i vannrett plan og gir ingen vekt. Rent hypotetisk kunne du svinge loddet så hurtig rundt at trekket utad kom på 100 kg, og du selv trakk 100 kg den andre veien innover. Men ingen vekt vil kunne registreres, så lenge loddet befinner seg på samme horisontalplan som din hånd, som holder snoren.

Når rotasjonen blir nesten så stor at sentrifugalkraften utover svarer til 10 kg, vil det være meget lett å trykke loddet ned under rotasjonen. Men hvis loddet roteres så hurtig, at sentrifugalkraften av de 10 kg svarer til 100 kg utover og mere til, så blir det meget tyngre å trykke loddet ned. Hvis vi anbringer ytterligere 5 kg oppå loddet og rotasjonshastigheten ble bevart (det vil kreve mer energi) så vil sentrifugalkraften utad svare til 150 kg. Men hvis vi nå forestiller oss, at en fjer trykker fem kg. ned på loddet, så vil kreftenes fordeling være stort sett slik, at loddets sentrifugalkraft svarende til 100 kg, samt fjærens trykk nedover på loddet med 5 kg begge virker på det vannrette plan og derfor ikke utøver noe trykk nedover som skulle kunne registreres på vekten. Men fjæren vil også trykke oppover med fem kg. og hvis fjæren trykket oppover mot en anordning fastgjort til vekten, så ville vekten vise 5 kg, mindre, altså 75 kg.

Vi forestiller oss nå en konstruksjon, hvor en motor svinger vektlodd rundt. Man kan komme opp i fantastiske settrifugeringskastigheter idag. Vektloddene vil da kunne bære presset av en meget sterkt fjer uten å bli trykket ned. Den kraftige fjærs trykk oppover på anordningen fastgjort til en plate, som roterer med rundt, vil da kunne bli så stort, at hele apparatet vil bli løftet med opp i luften. En motor roterer en sentralakse, hvor det i bevegelige ledd er opphengt tre armer med tunge lodd i spissen.

Armene fører gjennom hvert sitt rør, ~~dermed~~ ~~gjennom~~ ~~slisse~~, så armene fritt kan bevege seg opp ved rotasjon. Røret er festet til en plate, som roterer med rundt. Øverst i røret er fastgjort en sterk fjær, hvis andre ende henger løst ned i røret. Så snart sentrifugeringen begynner, vil armene med loddene bevege seg oppover gjennom slissene i rørene. Dermed støter de på fjærene. Jo hurtigere sentrifugeringen er, jo høyere opp beveger armene seg, intil de kommer vannrett og jo kraftigere spennes fjærene mellom armene og toppen av rørene. Ved meget hurtig sentrifugering i vannrett plan, skapes en meget kraftig sentrifugalkraft. Fjærene er nå helt spent og trykker nå meget kraftig oppad på toppen av rørene, som jo er fastgjort til den roterende plate. Fjærene trykker like så kraftig nedad på armene, men dette trykk hviler på den kraftige sentrifugalkraft og omsettes derved ikke til et trykk nedad. Da trykket oppad lett kan bli større enn vekten av hele apparatet, vil apparatet bli drevet oppad i luften !!

Viktig for effektiviteten av denne modell er en meget hurtig rotasjon. Jo lenger armene er og jo lenger ut mot vektloddene rørene med fjærene er anbrakt, jo mer effektivt er apparatet.

Prinsippet om en nøyaktig beregnet vekslende forkortelse og ørlengelse av radius av vektloddet er viktig, da man på denne måte kan frembringe mer energi enn man tilfører.

Gjennom en stor, hul, fastgjort kule, føres den roterende aksel på en sådan måte, at den ligger et stykke ved siden av kulens midtakse, d.v.s., at det er lenger til den ene side av kule enn til den annen. Gjennom et hul i den roterende aksel, er det inne i den store kule anbrakt en stang i rotasjonsplanet. Stangen kan lett forskyves lett frem og tilbake gjennom hullet i den roterende aksel. Dessuten er den i endene forsynt med små, men tunge kuler, som kan gli rundt som kule i en kulepenn. Når midtaksen roterer, vil det lange stykket av stangen, støte på den store kules innside, når den dreier mot det sted, hvor avstanden til kuleveggen er minst. Den lille runde kule vil rulle hen-over innerveggen og stangen vil bli skubbet gjennom hullet i midtaksen, intil kule når det sted, hvor avstanden fra innerveggen til den roterende aksel er minst. Det skjer således en vesentlig forkortelse av den lille tunge kules omdreiningradius. Den annen halvdel av stangen er nå lenger fra akselen og etter en halv omdreining blir den av ytterveggen skubbet gjennom hullet i akselen og radius forkortet for dens kule. Her er således tale om en vekslende forkortelse og ørlengelse av rotasjonsradius for de to kuler. HERVED utnyttes prinsippet om MEKANISK AKSELERASJON og stangen forsøker derved å fordoble sin rotasjonshastighet og driver dermed rotasjonsakselen hurtigere rundt og motoren kan nå i stedet fungere som en dynamo, som frembringer den strøm, som skal brukes i fartøyet. Høle fartøyet virker nå som en kontinuerlig energikilde, som aldri tømmes: Dèt er den frie energi, man utnytter !!.

De små kuler for endene av stangen skal kunne rulle lett, så det ikke oppstår for stor gnidningsmotstand, når de støter på innerveggen av den store kule og derved trykkes inn mot rotasjonsakselen. Men stangen og den lille kule vil trykke like så sterkt på den store kulens innervegg på det sted, hvor den er nærmest rotasjonsakselen, som derfor bør være plassert oppad. Den kraft, hvormed stangen og den lille kule trykker på innerveggen, bidrar da til å løfte fartøyet, da trykket jo den annen vei ikke kan forplante seg, da stangen jo bare skyves gjennom hullet i rotasjonsakselen.

Jeg vil nå omtale en annen modell, som ligner modellen med fjærene. Oppbygningen er den samme, det finns bare ingen rør eller fjærer. Vektlodden i spissen av armene, har form som en halvkule (eller ~~helkule~~ helkule). Ytterkanten av fartøyet overbygning, er konstrueret således, at den passer nøyaktig sammen med kulemø, og

og den er plassert slik, at den akkurat hindrer kulene å nå helt opp i horisontalplanet under hurtig rotasjon. Kulene trykker derved oppad på overbygningen under rotasjonen. Berøringstedet mellom kulene og overbygningen er utformet således, at kulenes trykk oppad utøves på den størst mulige overflate. Gnidningsmotstand mellom to helt glatte flater, fordi molaskylene er ioniserte og de prøver å binde seg fast i hverandre. De nye materialer fremstillet av ikke-metaller under fantastisk høyt trykk, som gir dem samme styrke som metaller, eller ennå sterkere, kan sikkert anvendes her. Noen av dem ioniseres vanskelig og har ingen ytre elektriske bånd, som kan fremkalle en ionisering av materialene. Selv når to glatte flater trykker meget kraftig mot hverandre under stor hastighet, vil gnidningsmotstanden bli liten, når deres molekyler er elektrisk nøytrale. Det er klart, at det ved denne konstruksjon frembringes et meget stort trykk oppover på overbygningen av de tre kuler, mens nesten hele mottrykket nedover på kulene utlignes av, eller hviler på sentrifugalkraften.

(Hva minner dette om ? Jo, etterhvert som vi leser nedover, begynner gammelt kjent å dukke frem, nemlig G. Adamski's romspeiderfartøy fra Venus. !! Er det en sammenheng her ? Sansynligvis. Red. anm.)

Når man først har forstått grunnprinsippene for disse systemene, kan man variere dem på utallige måter. Man kan ha et system, hvor vektloddene er erstattet av kraftige elektromagneter av bløtt jern. Først når magnetene er sentrifugert opp til horisontalplanet og har oppnådd den hurtigste rotasjon, tilsluttes strømmen, som forsterker magnetismen. En ringformet plate av magnetisk materiale, som ikke roterer, kan nå slyses opp mot magnetene. Magnetene vil trekke kraftig oppover mot platene og derved løftes fartøyet opp i luften. Platene vil ganske sikkert trekke like så kraftig nedover mot magnetene, men dette trekk utlignes av, eller hviler på sentrifugalkraften. En avkjøling av materialene må dog sikres ved dette system. Man kan få en tilsvarende virning, ved å senke et diamagnetisk materiale ned mot magnetene ovenfra.

En annen ide, omhandler en hurtig roterende plate, hvorpå det er anbrakt mange kraftige gyroskoper. Gyroskopene settes i kraftig rotasjon, før platen de står på settes i rotasjon. Gyroskopene skal være anbrakt i bevegelige leier, (sfæriske). En stor del av platens vekt omsettes ved rotasjonen til sentrifugalkraft. Sentrifugeringen vil tvinge gyroskopene til å helle utover, men gyroskopene vil med stor kraft forsøke å bli i den stilling hvor de startet - loddrett. På grunn av de bevegelige leier, vil gyroskopene skape en kraft rettet skrått oppad mot akselen for sentrifugeringen og er gyroskopene tilstrekkelig kraftige, vil denne kraft skrått oppad kunne løfte fartøyet.

Man kan forestille seg andre variasjoner i konstruksjonen, når man forstår de to grunnprinsipper, 1 - den mekaniske akselerator - skapelse av energi, 2 - man løfter seg opp ved sentrifugalkraften, som man samtidig tar med opp. Ved eksperimenter med prototyper skal man være oppmerksom på, at disse også vil begynne å rotere, hvilket ganske visst ikke minsker effekten, men det kan jo forårsake ulemper, hvis man tilfører kraft gjennom en elektrisk ledning. I større fartøyer skal man derfor ha to vektsystemer, som roterer til hver sin side med like stor kraft, således at oppholdsromm og andre deler forblir i ro.

Jeg kan ikke si, hvilke av de forskjellige modeller, som gir den kraftigste oppdrift og er mest økonomiske i drift. En kombinasjon av flere systemer, gir sikkert den mest effektive virkning. Man kunne forestille seg at fartøy bygget med roterende kuler. Den mekaniske akselerator kan kanskje bygges inn i kulene, selv om det ikke er nødvendig. Dessuten bør det forefinnes et motsatt roterende

sentrifugalsystem, så oppholderen etc. er i ro. Den mekaniske akselerator utnytter den frie energi og produserer strøm til alle funksjoner i fartøyet, kanskje nok til at en søyle av hydromagnetisk plasma kan skapes i midten af fartøyet. Plasmaprosesser vil bli beskrevet senere. Hvis De ikke kan forestille Dem hvordan det vil skrive ne fartøy vil komme til å se ut, så se bare på et av de mange fotografier av de såkalte Adamski-fallerkener.

Fortsettes.....

Red. ann.

Her må vi sette strek for denne gang, men kommer igjen med fortsettelse i senere nummere. Vi er ikke selv tekniske kyndige til å kunne uttale oss om de ovennevnte prototyper, men tiden vil vise om herr Lauritzen er på rett spor.

oooooooo

NYTT FRA KØBENHAVN.

oooooooooooooooooooo

Idet bulletinen går i trykken får vi inn en avismelding fra Berlinske Tidende 17.mai, som rapporterer "mystiske lys på sydlig himmel over København kl.22,00". I en videre melding den 18.mai, får vi vite at påskuddet denne gang hverken var elektrisk fenomen eller sumpgass, men Østtyske skytemål (?). Over radaren har man observert en livlig lufttrafikk over DDR, så det ser ut til at lysene også har vakt oppmerksomhet på disse kanter. Avisen gjengir også et bilde av en sirkulær, lysende gjenstand.

XXXXXXXXXX

" HVA MENER VÅRE ØVRIGE LESERE ?"

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Vi har mottatt et noe uvanlig leserbrev og da vi gjerne vil vite om dennes mening deles av flere, tillater vi oss å sitere noen bruddstykker:

....."Trykken er elendig. At du ikke skammer deg over å sende noe slikt ut til folk..... jeg vil gjerne hjelpe deg å skaffe abonnenter, men be meg ikke vise frem bladet, for da tviler jeg på om du får noen flere i det hele tatt.....men man kan vel ikke vente noe mer for fire kroner.....det skulle vel ikke koste så meget å få det trykket.....".

Ordene har gått oss rett til hjertet for vi må innrømme at det ofte er med blandede følelser vi sender ut et nummer, hvor vi vet trykken er direkte svak. For hva en enn unnskylder seg med, et enkelt men godt utsjyr, må en kunne forlange av et tidskrift idag.

Vi har derfor søkt kontakt med flere trykkerier for å få tilbud på trykking av et 16 siders hefte i format A5 og kan opplyse, at dersom det nåværende abonnementstall på ca. 330 i løpet av sommeren og høsten vil stige til 400, vil en slik tanke kunne realiseres til en årlig abonnementspris på kr. 10,00 fritt tilsendt, og da har vi medkalkulert abonnement i avisklippsbyrå og tillegg for reproduksjon av billedmateriale, som intil nå jo har vært vårt store handicap.

Vi vil derfor gjerne ha deres uttalelser og kommentarer angående en slik ide så omgående som mulig, da en meningsmåling, vil være utslagsgivende for bladets videre skjebne i 1967. Husk at vi må opp i 400 stykker, for at utgiftene skal kunne holdes nede på kr.10. I neste nummer vil vi så gi en redegjørelse om resultatet.

Red.

STØTTEFONDET.

Vi takker nok engang for alle bidrag til blædets drift. Tilsammen er det nå kommet inn Kr. 169,-, som ferdeler seg således :

G. Carlsson, Malmö, Sverige.....	Kr. 4.00.
Y. Freij, Malmö, Sverige.....	" 4.00.
L.E. Lind, Bromma, Sverige.....	" 14.00.
Diverse.....	" 4.00.
F. Kalvik, Bergen.....	" 2.00.
E. Ottesen, Tønsberg.....	" 6.00.
Eva og Ruth Eriksen, Bergen.....	" 20.00.
Terje Andreassen, Svolvær.....	" 30.00.
B. Eikeland, Vikeså.....	" 10.00.
Fru V. Bjørseth, Svolvær.....	" 10.00.
E. Thorbjørnsen, Rølingen.....	" 10.00.
Anonym.....	" 50.00.
A. & J. Lunder, Kolbotn.....	" 5.00/

SUM kr. 169.00.

En bra begynnelser. Vi håper flere følger etter. Som tidligere nevnt send beløpet over postgiro nr. 7 13 77 og husk å merke talongen hva beløpet gjelder, f.eks. "Støttefondet".

oooooooooooooooooooo

"GEORGE ADAMSKI FOUNDATION "

.....

Da George Adamski døde ifjor vår, var det mange som undret seg, om det store arbeide han hadde satt igang, skulle gå i stå. Det varda gbedelig å få underretning om, at hans nære medarbeider gjennom mange år Mrs. Alice K. Wells, hadde erklært at hun ville fortsette arbeidet i hans sted. Dette er blitt ko-ordinert i organisasjonen THE GEORGE ADAMSKI FOUNDATION, hvis talerør er COSMIC BULLETIN, som også vil bringe ikke tidligere offentliggjorte artikler av G. Adamski og det er oss derfor en glede å gi nærmere opplysninger om dette.

.....
" COSMIC BULLETIN "

The George Adamski Foundation,
314 Lado de Loma Dr. - Vista,
California - U.S.A.

Alle interesserte kan abonnere på Cosmic Bulletin, som utkommer hver tredje måned. Det har ingen fast salgspris, men utgies på grunnlag av frivillige bidrag. Henvendelser og forespørseler rettes til Mrs. Alice K. Wells, som er koordinator for The George Adamski Foundation.

Av innholdet i marsnummeret nevner vi : Artikkel av Jim Entsminger om nødvendigheten av mekaniske hjelpemidler: artikkel av George Adamski om fordelene ved å kunne slappe av: artikkel av frk. A. Munkeberg under tittelen: "Mitt inntrykk av George Adamski" (først trykket i NUB).

Juninummeret vil bringe bl.a. en ny artikkel af frk. Munkeberg: "Menneskets indre laboratorium".

Vi beklager at vi ikke kan ta imot bestilling på andre Ufo-bøker, blader, etc, enn de vi ettertrykkelig har annosert.

Uleste gitter (3) ... 1. januar 1908 ...

VAR DET EN KOMET?

Ved siden av meteoritter og asteroider, er det laveste kometer, som i kraft av sine ellipsoformede baner, noen ganger kolliderer med jorden. Derfor var det et stort antall forskere, som begynte å forsvare hypoteser om at Tunguskafenomenet var av kometoprinnelse, ved sammenbruddet for samtlige meteoritteorier i 1908.

Dette var ingen ny teori. Den ble først fremsett i 1930, av en amerikansk astronom ved navn Whipple. Noe senere ble teorien forsvart av en Sovjet-astronom ved navn I. S. Astasjovitch.

Tilhengerne av komethypotesene anså at deres hovedargument var det faktum, at ved Tunguskafenomenets tidspunkt, mellom 30. juni og 2. juli 1908, ble en usedvanlig klar og overraskende forferfull luminisens observert over sentral-Europa og i enkelte deler av Sibir. Ifølge deres oppfatning, skyldtes denne luminisens, en komethale som hadde gjennomskåret jordens atmosfære. Det sedvanlige for komethaler er, at de går mot vest, d.v.s. bort fra solen. Derfor vises det til, at den underlige nattebelysningen, bare ble observert vest for det område hvor Tunguskakometens kjerne hadde truffet jorden.

Uten hensyn til hvor tiltrekkende kometteoriene er ved første blick, så kan de ikke forsvares mot kritikken ved detaljerte analyser. Hva ville ha hendt, hvis jorden hadde kollidert med en komet? La oss se litt nærmere på dette.

Den kompakte delen av en komet, dens kjerne, er en gigantisk isklase, hundrevis meter tykk, ja i noen tilfeller også atskillige km i diameter. Denne ismonolitten inneholder mange kompakte partikler tilsvarende innholdet i meteoritter. Kometskjernen er dekket av et relativt tynnt lag med kompakt kosmisk støv. Kjernen inneholder som kjent ikke bare "vann" (is), men også frossen gass, som metan og ammoniak. Når en komet nærmer seg solen, blir kjernen oppvarmet, gassene begynner hurtig å fordampe og et kjempemessig tog av gass, en gasshale strekkes ut millioner av kilometer bak kjernen. Gassstrømmene som unnslipper fra kjernen, bringer med seg det kosmiske støvet og det er dette som danner den haleformen vi ser på himmelen.

Det er opplagt at Tunguskakometen ikke kunne ha vært liten, ellers ville ikke dens inntrykk på jordoverflaten ha forårsaket en ødeleggelse, for nærværende stadfestet til å tilsvare 10²³ erg. Og hvis en så kolossal komet hadde rammet jorden i 1908, ville dens kjempemessige kjerne, som beveget seg nesten uten motstand gjennom jordens atmosfære, ha formet et krater atskillige km i diam. og hundrevis av meter dypt. (O.s. jvnf. Arizonakrateret).

Som vi nå vet, finnes ikke noe slikt i katastrofeområdets sentrum - den nå så berømte Sydlige Myr (Southern Swamp) viser ingen spor etter en kollisjon. ---På den annen side, luminisensen kunne ikke ha skyldtes en komethale i det hele tatt !!!

Jorden har passert gjennom komethaler adskillige ganger, som i 1861, 1882, 1910, og i andre år, uten at spesielle luminisenser eller magnetiske virkninger er blitt observert. Årsaken er innlysende, komethalen har en ekstremt lav tetthet, millioner ganger lavere enn vanlig lufttetthet. Dette viser at en hypotetisk Tunguskakomet, ikke kunne ha forårsaket luminisensen på himmelen, heller ikke de underlige endringene i det geomagnetiske felt.

Ved det store utbruddet i Krasets-vulkanen i slutten av forrige århundre, ble et meget fin støv kaset langt ut i luften. Dette ble værende i atmosfæren i flere måneder. I løpet av denne perioden kunne man observere meget klare soloppganger og solnedganger. Men etter Tunguskakatastrofen avtok luminisensen på himmelen meget snart, nemlig innen tre dager. Dette viser at den ikke kunne ha vært forårsaket av en komet-støvhale, siden støvet i så fall, ville ha

mange hundre km i diameter. Tilsynelatende skulle en slik sky, forårsake en mye sterkere luminisens enn den fortynnete halen. Men ved kometastrområdet ble ingen luminisens observert.

Det er nok en ting, som sluttelig må overveies. Alle kometer, hvis hale har kollidert med jorden, har vært synlige på himmelen som store, skinnende objekter. (Jevnf. Ikeya-Seki-kometen høsten 1965, O.anm.) Og dette tillegges, etter at kjernen har retirert millioner av km. Hvis en komet, ja bare dens kjerne, kolliderte med jorden i 1908, ville den ha blitt observert lenge før kollisjonen. Et himmelobjekt med hale, med direkte kurs for jorden, ja, som formålig vokste for øynene på en, ville ha vakt almen oppmerksomhet. Men faktum er at ingen så en komet med kurs for jorden i 1908.

K.P.Florenskys ekspedisjon fant småkuler av magnetitt og silikateri eksplosjonsområdet. Menne slike mineraler fra knuste meteoritter er funnet mange steder på jorden.

De ovenfor nevnte argumenter, som kunne fordobles, avseener hypotesene om Tunguskafenomenet som komer. Ja, hva var det da? Sovjetrussiske vitenskapsmenn mener idag å ha funnet løsningen på gåten, hvilket vi vil komme tilbake til i neste nummer.

00000000

I "T KILSK NYTT" mainummeret, finns en artikkel om Tunguskafenomenet bygget på en amerikansk hypotese om et årsaken var antimeterie(ontimatter). Vi vil også se litt nærmere på dette senere hen.

INTERNATIONAL SKY SCOUTS IN EUROPE - ISS.

000

En av verdens største Ufo-organisasjoner heter COSMIC BROTHERHOOD ASSOCIATION ..(CBA) INTERNATIONAL med hovedsete i Japan, som mange av dere kjenner til. For dem som ikke gjør det, kan vi legge til at CBA er overbevist om at det naturlige utgangspunkt for virkelig informativ Ufo-forskning på vitenskapelig basis, er den oppvoksende slekt/. CBA INTERNATIONAL har derfor etablert en verdensomfattende speiderbevegelse for barn og ungdom i alderen 10-25 år, INTERNATIONAL SKY SCOUTS - ISS.

Etableringen i Europa er i full gang og for ytterligere å kunne gi informasjon og foredrag om dette emne, har CBA sendt en representant til vår del av verden. Mr. Hiroshi Masuda er medlem av redaksjonsstaben i CBA's organ BROTHERS, og vil i den nærmeste fremtid slå seg ned i Wien, hvorfra han vil besøke de forskjellige land som er interessert i foredrag og informasjon. Her har med seg slides og lydbånd i forbindelse med Ufo-observasjoner i Japan.

.....
Vi vil komme tilbake til ISS i neste nummer, men vi legger til, at dersom det lar seg arrangere, vil herr Masuda komme til & besøke de skandinaviske land i september. Interesserte kan kontakte oss, men skandinaviske CBA-kontakter vil bli underrettet ved en spesiell meddelelse.

00000000

MOTER.

SUFOI-Norge, Bergen avdeling, har underrettet oss om at det vil ikke bli arrangert flere møter i Bergen før sommeren. Nærmere meddelelse om når møtevirksomheten vil bli opptatt igjen vil bli gitt i neste nummer, som utkommer i slutten av august.

Vi ønsker Hermed alle våre Lesere en riktig god sommer. Red.