

TID OCH RUM

IFOLOGISK TIDSKRIFT



NR. 7
AUGUSTI. 1963.

VÄLKOMMEN TILL HÖSTTERMINEN!

Vi hoppas, att Du har haft en trevlig och vilsam sommar, under vilken Du haft rika tillfällen att samla all den energi som under den kommande, långa hösten och vintern så väl behövs på denna vår nordliga breddgrad.

Kanske har Du även haft tid och tillfälle att göra någon upptäckt i IFO-litteraturen eller rent av själv gjort någon iakttagelse på vår himmel. Om Du har något att berätta, låt oss få veta. Även om Du själv finner Din upptäckt eller iakttagelse obetydlig, så tveka inte att sända in den. Vårt kartotek över IFO-aktiviteten bekräftar alltmer, att iakttagelser mycket ofta göres av flera personer vid eller i närheten av samma tidpunkt. Vare sig Du har något att berätta eller ej hälsas Du Hjärtligt Välkommen till en ny IFO-termin.

Vi kan förnimma att där finns ett allomfattande broderskap mellan alla av oss, och det är ett hopp hos oss, att denna känsla skall bli allt starkare bland allt fler på vår planet. Vi är övertygade om, att förståelse, vänskap och kärlek kan slå fast rot i hjärtat hos alla människor om Hon endast själv innerligt önskar finna svaret över sitt eget jag, och den stora meningen med allting i Hennes liv och när Hon upphört att ignorera det ANDLIGT Höga SANNINGARNA, när Hon förstår att där finns många visa och intelligenta väsen runt omkring oss, beredda att assistera dem som söker SANNINGEN ur djupet.

Vi är inte ensamma i denna splittrade tidsålder, men vi måste vara aktiva och varje dag lära att kontrollera oss själva till att utföra så positiva handlingar vi förmår. Vi måste sträcka ut vår hand mot våra bröder så långt det över huvud taget är möjligt. Detta är viktigt. Det är mycket på oss, Dig och mig det kommer an, hur nuet och framtiden skall utveckla sig. Vi måste kanske själva ta första steget i förhållande till våra bröder från andra planeter.

De kan omtala vägen för oss, men vi måste själva vandra den.

Så låt oss med Din hjälp gemensamt och aktivt göra denna termin så positivt givande som möjligt.

S-E A.

0-0-0-0-0-0

I detta nummer:

Drivmetoder för flygande farkoster	sidan 130
Amerikansk raketflygare såg UFO	134
Föreningssidan	136
Ett mysterium som skakade USA	137
Fallet Powers	139
Bevisen för besök från grannplaneterna	142
Air Force ger order om att tefatsrapporter skall beaktas	147
Vad skall man tro?	147

DRIVMETODER FÖR FLYGANDE FARKOSTER

Föredrag hållet av P. Cardestam på Ifologiska Sällskapet den 21 september 1962.

Då vi nu skall tala litet om drivmetoder för flygande farkoster, vill jag först göra en liten översikt av vad som hittills presterats i den vägen här på vår planet.

Konsten att kunna lyfta från markytan och sväva fram i lufthavet har ständigt föresvävat människan. Det är dock först den 5 juni 1783 som vår historia känner till ett lyckat försök. Den dagen lyckades fransmännen Etienne och Montgolfier att med en ballong, av med papper överklätt lärft, stiga till en höjd av 500 m. Gasen var genom upphettning förtunnad luft.

Ballongerna var apparater som fick driva i lufthavet. Vart man kom berodde helt på gunstiga vindar. År 1906 hade greve Ferdinand von Zeppelin löst problemet med förflyttning i önskad riktning. Visserligen hade försök gjorts redan 1852 av fransmannen Giffard med styrbar luftballong. Med zeppelinarna hade man fått fram en farkost, som på principen lättare än luft kunde förflyttas till önskad plats.

Parallellt med utvecklingen av farkoster enligt principen, lättare än luften började experimenten med farkoster enligt principen, tyngre än luften. Här var det fåglarnas flygförmåga som var normgivande. Tysken Lilienthal gjorde omfattande försök med glidflykt på stora vingar. Redan år 1848 fick en man vid namn Stringfellow en ångdriven drakmodell i monoplanutförande att flyga för egen kraft.

År 1903 i december lyckades bröderna Wright flyga ett 120 kg tungt biplan en flygsträcka av 260 m på 59 sekunder. Sedan den dagen har utvecklingen gått raskt på detta område. Krav på vertikala starter förde fram till helikoptern, krav på större hastigheter förde fram till reamotorn. Nu har man lyckats bygga reaplan med vridbara motorer, så att man kan göra vertikala starter och landningar.

Nu började man fundera på möjligheterna att ta sig ut i rymden. De gamla kinesiska raketerna förde fram tanken till tyskarnas V2-or, och därifrån var inte steget långt till konstruerandet av rakettyper utvecklande en dragkraft stor nog att övervinna jordens dragningskraft. Dagens läge visar oss, att man lyckats vräka upp tonvis med material med hjälp av raketprincipen.

Nu kan man ställa sig frågan: Är vi inne på rätt väg? Jag vill besvara denna fråga med nej. Mig förefaller det, som om man har nått så långt man kunnat vid förädlingen av raketdriften.

Större hastigheter och längre färder med bemannade raketer pressar de redan nu ytterst små marginalerna oerhört. Raketfart pekar på att endast ett ytterst litet antal mycket väl tränade personer skall kunna stå ut med och bemästra de många påfrestningar en raketfarare utsättes för. Att tänka sig passagerartrafik med raketer gör på mig samma groteska intryck som att frakta passagerare över Atlanten i kanoter eller roddbåtar.

Har vi då kommit till en absolut begränsning av vad som är möjligt? Nej, så illa är det väl ändå inte. Vi har bara använt oss av en klumpig metod som i brist på någon annan vi hittills tvingats använda.

Den lösning vi behöver på detta problem heter elektricitet. Elektricitetens utveckling tog fart på 1800-talet men är ännu långt från fulländning. Vi har lärt oss att använda elektriciteten till att låta den utföra nyttigt arbete och detta utan att ännu riktigt veta, vad som sker. Vi vet, att elektricitet

orsakar magnetiska fenomen och att magnetiska fenomen orsakar elektriska, men ännu har mig veterligt ingen lyckats ställa upp den fältteori, som beskriver både magnetism, elektricitet och gravitation som tre olika yttringar av en och samma naturlag.

Hur skall man nu kunna använda sig av elektriciteten vid flygning? Låt oss tänka oss en cylindrisk flygkropp som står upprätt med två poler, en i den övre delen och en i den undre delen av kroppen. Låt sedan de två polerna få olika laddning och låt den övre få en sådan form, att man där kan stöta ut joner, vilka sedan transporteras till den nedre polen på grund av det faktum, att den övre polen repellerar jonen, eftersom de har samma laddning, och den undre polen attraherar jonen, eftersom de har olika laddning. På sin väg genom luften kommer jonen att kollidera med luftmolekyler. Dessa kommer då att joniseras, d.v.s. laddas, därför att en beståndsdel, exempelvis en elektron, slås ut ur molekylen.

På sin vandring kommer jonen att tvinga med sig den omgivande luften. Genom att experimentellt variera graden av jonisation i luften kan man få fram det optimala värde på lyftkraft som eftersträvas. Den nedåtgående luftströmmen kommer nämligen att skapa ett undertryck ovanför och ett övertryck under maskinen med påföljd att denna lyftes.

Detta är en form av flygning vi skulle kunna utföra idag med litet ansträngning. Problemet är att kunna skapa ett tillräckligt starkt fält mellan polerna. Här behövs nämligen en spänningsskillnad som mätes i miljoner volt.

Skulle en sådan här apparat kunna användas i rymden? Ute i rymden har vi ingen atmosfär att skicka i en nedåtriktad luftström, men vi kan använda i princip en likadan maskin. Vi låter en elektrod stöta ut joner. Den reaktionsverkan detta får på maskinen kommer att driva denna framåt. Det gäller att kunna fullända en maskin, så att den med bruk av de nämnda metoderna kan starta från marken och direkt ge sig ut i rymden.

Den största fördelen med en sådan maskin jämfört med raketer är, att man inte behöver vara så våldsamt rädd om drivmedel. En raket gör ju av med så mycket bränsle, att man fortast möjligt måste uppnå den hastighet som erfordras för att lämna jorden. En elektrisk farkost skulle däremot utan den hotande skuggan av bränslebrist kunna accelerera under en längre tidsperiod och därmed skona besättning och passagerare.

De resurser vi har i dagens läge borde kunna räcka för att förverkliga en elektrisk farkost. Nu när vi har tillgång till atomkraft har vi ju i alla fall en stor energikälla att ösa ur.

Låt oss nu gå tillbaka till vår lilla skärskådning av elektricitet jämfört med magnetism och gravitation och se, om vi kan hitta någon annan möjlighet att bygga en flygande farkost.

De tre olika formerna gravitation, elektricitet och magnetism verkar kanske inte vid första anblicken ha mycket gemensamt. När man börjar studera fenomenen upptäcker man dock tämligen lätt de följdverkningar elektricitet och magnetism har på varandra. Men hur kan gravitationen plockas med i det fina sällskapet?

Om vi har en jon, d.v.s. en elektriskt laddad partikel - om det är positiv eller negativ laddning har ingen betydelse i detta fall -

och närmar en annan likadan jon, finner vi, att de två jonerna repellerar varandra. Hur kan de båda jonerna veta om varandras existens? Den gåtan är inte så lätt att förklara riktigt. Den bild vi har att förklara fenomenet med, säger att de båda jonerna omger sig med kraftlinjer som, om vi väljer en positiv jon, utgår från jonen och strålar ut radiellt i alla riktningar. När två sådana joner med två likadana fält närmas varandra kommer fältlinjerna att kollidera, och eftersom bådas fältlinjer vill bort från de båda positiva jonerna kommer de att spjärna emot närmandet, vilket ger sig uttryck i att jonerna repellerar varandra.

Samma är förhållandet vid två magnetpoler, som närmas varandra. Även här tänker vi oss att två likadana poler, exempelvis nordpoler, omges av likadana fält, bestående av kraftlinjer som söker sig bort från polen, varför polerna stöter bort varandra, om de närmas.

Vår bild av fält som omger joner och bilden av fält som omger magnetpoler visar stora likheter. I bägge fallen är resultatet av verkan mellan två likadana individer repulsion och verkan mellan två olika individer attraktion.

Hur är det då med gravitation? Ja, vi vet att vi alla påverkas av jordens dragningskraft. Hur kan jorden veta, att vi finns till? Ja, vi tar fram vår bild med fält igen. Om två kroppar omger sig med var sitt gravitationsfält löser vi problemet hur de båda kropparna kan vara medvetna om varandras existens. Men sedan kommer en olikhet gentemot elektricitet och magnetism. När det gäller gravitation attraherar kropparna varandra även om de är alldeles lika. Åtminstone föreställer vi oss, att två exakt likadana kroppar, exempelvis två stycken av granit, attraherar varandra. Tyvärr har vi ingen antimassa att prova med, huruvida en sådan skulle repellera massa.

Här möter vi otvivelaktigt ett underkännande av påståendet att gravitationen skall räknas in bland elektricitet och magnetism. Hur överviner vi detta? Jo, vi kasserar helt enkel teorin om gravitation. Vi avskaffar det som heter gravitationskraft mellan från små partiklar ända upp till stjärnor och planeter. Märk väl, det är ordet gravitation jag opererar bort. Fenomenet som sådant existerar ju. Då gäller det tydligen att hitta på en annan förklaring till det faktum att två massor attraherar varandra.

Den bild vi har av materien av idag är atomkärna omgiven av ett antal kretsande elektroner. Elektronen är den minsta elektricitetsmängd vi känner, enhetsladdningen. Vad vi har är alltså ström som kretsar runt atomkärnan. Ström i rörelse brukar ge upphov till magnetiska fält. Alltså har vi ett magnetiskt fält på något sätt runt vår atomkärna. Tag nu och lägg ihop fälten från atom efter atom. Kanske det är resultatet från denna hopläggning som ger ett fält, och detta fält påverkar en annan massa på det sätt vi kallar gravitation.

Kanske är det summan av alla elektriska fält runt atomerna som från en massa påverkar en annan massa. Kanske är det de elektriska och magnetiska fälten tillsammans som är orsak till gravitationskraften.

Vi kanske borde förkasta vår teori om atomkärnor och elektroner och ersätta den med något annat som på ett vettigt sätt förklarar gravitation.

Hur som helst bör det gå att komma åt gravitationskraften som ett helt elektromagnetiskt fenomen.

Låt oss tänka oss att vi har konstaterat, att gravitationskraften är ett elektromagnetiskt fenomen. Vad medför det? Ja, elektriska fält har vi ju lärt oss att skapa. Det är bara att ladda en kondensator, skicka ström genom en ledning eller något liknande. Det betyder att vi borde kunna härma

även det fält som är orsaken till gravitationskraften. Och vad mera är, vi borde kunna tillverka ett fält som är totalt motsatt det fält som ger gravitation.

Här har vi nu lyckats komma ett steg närmare negativ massa. Inte så att vi skulle kunna skapa någon sådan, det behövs inte, men vi skulle ta en massa, vilken som helst, och omge den med ett falskt fält. Vi skulle med detta fält lura andra massor att tro att vår speciella massa vore negativ med påföljd att den skulle repelleras.

Bygger vi en maskin med denna möjlighet att förvränga gravitationsfält, får vi en mycket angenäm farkost. Vi har en instrumentpanel, med vilken vi deformerar fältet från jorden, eller också fältet runt maskinen, så att en hypotetisk negativ massa befinner sig i närheten. Resultatet blir att vi börjar accelerera bort från denna hypotetiska negativa massa, och detta på ett sätt som är mycket behagligt. Vi kommer inte att känna accelerationen hur stor den än blir av den anledningen, att vi vid den här metoden räknas in i maskinmassan och påverkas samtidigt med denna. Ja, varenda atom i vår kropp kommer att accelerera samtidigt. Borta är då metoden att starta modell spårvagn här i Stockholm: Plötsligt sätter sig vagnen i rörelse, fötterna följer med golvet men inte kroppen. Borta kommer också trycket mot ryggstödet, som när vi kör bil att vara.

När vi så har skaffat oss lagom hastighet med vår farkost förstör, eller också kan vi kalla det neutralisera, vi fältet omkring oss, som vore vi ingen massa alls. Är vi då i rymden, kommer vi att sväva framåt med samma hastighet tills vi gör någon ändring. Är vi omgivna av atmosfär kommer ju friktionen att bromsa, men denna bromsning kan motverkas med en lätt acceleration. Kontentan av det hela är dock att vi kommer att färdas rätlinjigt obekymrade om dragningskrafter från diverse himlakroppar.

Kursändringar kommer att ske ögonblickligen och kan utföras åt vilket håll som helst när vi så att säga tar spjärn på annat sätt eller rent av på annan himlakropp. Vi kommer fortfarande att vara fullkomligt oberörda av manövrerna, vi ingår ju i maskinens massa.

Vill vi sakta farten eller rent av landa förändrar vi fältet så att vi gentemot omgivningen förefaller ha massa igen. Vi kommer då att sänka oss mot jordytan.

Det nyss beskrivna är i sanning den fulländade farkosten. Vi kan tyvärr inte sätta i gång i morgon att bygga den. Därtill vet vi ännu alltför litet om elektriciteten och dess lagar och alldeles för litet om materiens uppbyggnad. Men det är i alla fall ett klart mål att ha för ögonen.

0-0-0-0-0-0-0

Mystiskt föremål i rymden..

forts. från sid 135

Föremålet rörde sig i nord-sydlig riktning. Det kunde inte vara högre upp än omkring 800 meter tror herr Sandberg, som tjänstgjort vid luftvärnet och alltså lärt sig bedöma flyghöjder. Föremålet flög inte rakt fram som ett flygplan utan svävade ibland upp och ner.

Genom kikaren fick herr Sandberg en närbild av föremålets undersida, som var liksom skivformad och inte olik en deltavinge. På utsidan av undersidan sågs lysande punkter men inte alls ett flygplans röda och gröna lampor.

Det märkvärdigaste är emellertid att man efter en stund på rymdföremålets översida såg liksom en kupol från vilket ett flämtande rött ljus strömmade

Forts. å sid 138

AMERIKANSK RAKETFLYGARE SÅG TEFAT - MÄRKLIG OBSERVATION TYSTADES NED.

Washington i mars.

När den amerikanske provflygaren Joe Walker återvände efter en av sina turer upp i atmosfärens översta lager med raketplanet X-15 kunde han meddela kamraterna på marken att han haft påhälsning av ett "flygande tefat".

Det hela togs som ett gott skämt. Men när man hade framkallat den film som Walker tagit under färden visade sig några underliga föremål på plåten. Saken tycks nu ha tystats ned på officiellt håll.

Även den som med all rätt är skeptisk då det gäller fantasifulla rapporter om flygande tefat måste medge att åtskilliga observationer gjorts under de senaste 5-10 åren, vilka knappast kan förklaras på annat sätt än att icke identifierade föremål då och då uppträder i jordatmosfären.

Ej hemligt vapen.

Om det alltså var en farkost som Joe Walker såg så kan man fråga sig varifrån den kom. Det har sagts att de flygande tefaten skulle vara hemliga vapen ingående i stormakternas flygvapen. Den uppgiften kan man nog inte sätta någon större tro till.

Med de väl utvecklade spionorganisationer som stormakterna förfogar över skulle en sådan farkost inte kunna hållas hemlig någon längre tid. Och så snart hemligheten avslöjats skulle motparten skaffa sig medel att oskadliggöra dessa farkoster.

Amerikanska luftförsvaret har vid flera tillfällen uppfångat radarekon från oidentifierade föremål som rörde sig snabbare än några kända flygplan. Det var inte fråga om satelliter. De färdades i atmosfären.

Från vårt solsystem.

Om föremålen inte är av jordiskt ursprung, varifrån kommer de? Ja, man får i så fall leta efter startplatsen någon annanstans i vårt solsystem.

I vårt solsystem finns det inte många planeter där sådana farkoster kan skapas. Man måste förmoda att de byggts av intelligenta varelser, vilka liksom vi är "slutresultat" av en lång utvecklingskedja. Det är troligen endast Mars som kan komma i fråga.

Planeten Mars är betydligt mindre än jorden. Detta gör att tyngdkraften också blir mindre. Det blir alltså lättare att sända iväg en raket från Mars än från jorden. De vamliga kemiska raketbränslena kan sägas vara minst dubbelt så effektivt på Mars som på jorden.

Snabb rörelseändring.

Men de "flygande tefat" som då och då dyker upp i jordatmosfären kan enligt iakttagarna plötsligt ändra riktning och sätta iväg med svindlande hastighet åt rakt motsatt håll.

En mänsklig varelse skulle aldrig klara en sådan plötslig rörelseändring. Därtill kommer att vi på jorden inte känner något bränsle som i praktiken möjliggör sådana hastighetsändringar. Om tefaten verkligen existerar måste de drivas av något för oss ännu okänt system - kanske med hjälp av inhomogena gravitationsfält.

Det finns många frågetecken i samband med de flygande tefaten. Kanske är de bara synvillor och fantasiprodukter, men helt säker på den saken kan man inte vara.

USA I BEREDSKAP MOT HOT I RYMDEN

Satellit stoppar angrepp. Omfattande satellitprogram fullständigt hemligstämplat. Från SvD:s New York-red. Per Persson.

NEW YORK

Världsrymden är ett nytt område för militära operationer, och kraftanstängningar måste göras för att förhindra att en fientlig makt får kontroll över den.

Det är den slutsats som USA nu kommit till. Den har lett till ett epokgörande amerikanskt beslut att också starta ett omfattande militärt rymdprogram.

Både inom försvarsdepartementet och de olika försvarsgrenarna har man under flera år diskuterat frågan om huruvida rymdforskningen redan på detta stadium innebär att jordklotet begåvats med en ny militär dimension. Speciellt inom flygvapnet har man yrkat på omedelbara åtgärder för militär rymdverksamhet för att möta ett potentiellt hot. Både Eisenhowerregeringen och tills nyligen också Kennedyregeringen har dock ansett att det inte finns något klart definierat hot från rymdfarkoster och att man därför inte behöver ge sig in på ett militärt bemannat rymdprogram.

De som argumenterat för militär rymdberedskap ha nu vunnit. Försvarsdepartementet har beslutat att flygvapnet omedelbart skall igångsätta arbetet på att få fram en bemannad rymdfarkost som kan inspektera och om nödvändigt oskadliggöra fientliga rymdfarkoster. Inga kostnader ha ännu nämnts, men det är givet att projektet kommer att sluka oräkneliga miljarder.

Den första antydningen om att Washington började svänga över mot ett militärt program kom i ett tal i maj 1962 av biträdande försvarsminister Roswell Gilpatric. Han förklarade att frågan om militära rymdprogram inte fått den uppmärksamhet den borde inom försvarsledningen "bara därför att vi inte kan göra allt på en gång". Ett par veckor senare avslöjade han att departementet beslutat utveckla "ett system för bemannade omloppsbanor" som skulle kunna ta kontakt med satelliter och sedan landa på förutbestämda platser på jordklotet.

Detta system skulle enligt sakkunskapen innebära en "teknologisk försäkring". De militära bemannade rymdfarkosterna skulle kunna inspektera icke identifierade rymdfarkoster och kontrollera att de var fredliga. Om de icke var det, så skulle de kunna "neutraliseras" innan de kunde göra mänskligheten någon skada.....

* Svenska Dagbladet 12.6.62.

0-0-0-0-0-0

MYSTISKT FÖREMÅL I RYMDEN OBSERVERAT ÖVER SÖRMLAND

I Strängnäs kunde på måndagskvällen hälsovårdsinspektör Göran Sandberg med en kikare iakttaga ett föremål i rymden som inte hade någon som helst likhet med ett flygplan och som uppförde sig synnerligen egendomligt. Föremålet dök upp kl. 22 och rörde sig långsamt. Herr Sandberg sprang in och hämtade sin kikare, en utmärkt japansk armékikare, och hann mycket väl få in föremålet i kikarens synfält.

forts. å sid 133

!!!!!!!!!!!!!!

Under denna rubrik införes meddelanden från landets sällskap och grupper liksom också idéfrämjande annonsering - allt givetvis utan kostnad. Sänd uppgifterna i tid.

[illegible]

- GKS - Gotlands Kosmologiska Studiegrupp, Visby. Kontaktman: Walter Karlsson, Nunnegränd 2, Visby 1. Tel. 11335.
- GKSS - Göteborgs Kosmologiska Studiesällskap, Postbox 31007, Göteborg SV. Kontaktman: Josef Östlund. Tel. 031/452609.
- HIS - Halmstads Ifologiska Sällskap. Kontaktman: Johan Engström. Tel. 30851.
- IS - Ifologiska Sällskapet, Box 607, Stockholm 1. Kontaktmän: Ing. K E Nordquist, Tel. 08/499632 mellan kl. 12-13, och Brage Jansson, Tel. 08/750968.
- LIO - Linköpings Ifologiska Organisation, Gustav Adolfsgratan 21, Linköping. Kontaktman: Sven Andersson, Mjärdevigatan 6, Jägarvallen, Linköping.
- MIS - Malmö Interplanetariska Sällskap, Fack 2012, Malmö 2. Kontaktman: Alve Holmqvist, Tel. 040/977403.
- US - Ufologiska Sällskapet, Uppsala. Kontaktman: K H Svensson, Hjalmar Brantingsgratan 7 B, Uppsala. Tel. 018/44410.

0-0-0-0-0-0-0-0-0

EMBLEM FÖR till storlek som 10-öring. Utfört i försilvrad brons.
 ROCKUPPSLAGET - Bild av flygande tefat med strålgloria i bakgrunden. Per
 styck kronor 3:50. Sändes portofritt om likvid insättes
 på vårt postgirokonto nr. 55 85 83.

Ifologiska Sällskapet, Postbox 607, Stockholm 1.

0-0-0-0-0-0-0-0-0

TID OCH RUM:: Organ för Ifologiska Sällskapet, Stockholm. Ansvarig ut-
 givare: Sven-Erik Asklund. I redaktionen: K E Nordquist,
 Brage Jansson och Ing-Marie Asklund ToR nr 8 beräknas
 utkomma i oktober. Prenumerationspris kronor 2:-/nr som insättes på
 postgiro 55 85 83 under adress: Ifologiska Sällskapet, Box 607, Stockholm 1.
 Skriv ToR på och dessutom vilka nummer pren. avser - i annat fall börjar
 vi med det sist utkomna numret. Förnya Er prenumeration i god tid, ToR
 kommer då i obruten följd.

0-0-0-0-0-0-0-0-0

KLIPP, BIDRAG OCH DISKUSSIONSINLÄGG mottages som tidigare under adress:
Asklund, Skyllbergsgatan 18, Bandhagen.

0-0-0-0-0-0-0-0-0

Artiklarna i denna tidning behöver nödvändigtvis inte spegla redaktionens åsikter. Som tidigare betonats är Tid och Rum en debatttidning.

Samtidigt startade en PEM Martin Mariner räddningsflygplan från marinen med tretton mans besättning. Det satte kurs på NO för att söka efter de försvunna planen. På Fort Landerdale härskade nära nog panik. Hittills hade ingenting inkommit som tydde på att planen haft några svårigheter. Varför hörde de inte av sig via radion? Men allt var tyst och när man fem minuter efter räddningsflygplanets start anropade detta fick man inte heller något svar. Även radarskärmarna var lika tomma, det syntes inte ett spår av vare sig de fem bombplanen eller av räddningsplanet.

Hela Floridas kust försattes i alarmläge. Varena polis och varena radio-bil, varje kustbevakningsman fick order att hålla ögon och öron öppna. Samma order fick alla båtar utefter kusten, både flottans och civila.

Så kom natten och fortfarande inte det minsta livstecken från de sex försvunna planerna. Man visste inte vad man skulle tro. Ett och till och med två flygplan kan försvinna spårlöst men inte sex stycken. När solen gick ned visste man med säkerhet att planens bränsleförråd var uttömt eller att de i vart fall måste ha gått ned någonstans. Både bombarna och räddningsflygplanet flöt utomordentligt och även om de gått ned på vattnet borde det inte vara någon fara för besättningarnas liv.

Följande dag började man finkamma sjön. Mystieriet tåtnade. Det visade sig att ingen, vare sig hade sett eller hört planen.

Alla letade men ingen fann minsta spår, inte en vrakspillra, ingenting. Hangarfartyget Salomons sände upp trettio plan att söka och från olika flygfält i Florida startade mer än 200 andra flygplan i samma avsikt. När kvällen kom låg över 350 plan i luften. De finkammade det område där planen måste finnas. Men de fanns inte. Inte heller nu såg man till några vrakspillror eller flottar. Det var som om planen aldrig existerat.

Man sökte också över land, ja, man sökte ända ner till Mexikanska golfen. När sökandet efter en vecka inställdes hade man använt 4.000 flygtimmar och gjort 930 starter. En enorm mängd fartyg till sjöss hade spanat natt och dag och hela Floridas kust hade noga undersökts. Men inte minsta spår hade upptäckts efter de sex planerna.

Myndigheterna och allmänheten var minst sagt förbryllade. Hur kan sex plan spårlöst försvinna? En masskollision? Då skulle man med säkerhet ha påträffat vrakgods. För övrigt var en sådan teori knappast plausibel. Två plan kan kollidera, kanske också tre men knappast fem på en gång.

Sexton år har gått sedan de sex planerna försvann. Inte ett enda sannolikt skäl har på den tiden presenterats som förklaring. Däremot har rykten surrat under årens lopp. De är alla mer eller mindre fantastiska. Enligt ett skulle besättningarna på de fem första planerna ha kommit överens om att fly till en obebyggd ö och där börja ett nytt liv. Livräddningsplanet skulle ha förolyckats på "naturligt" sätt. Enligt ett annat rykte skulle planen ha flugit till Sovjet. Kruxet där är bara att de hade bränsle för endast en bråkdel av vägen dit. Så finns det de verkliga "fantasterna" som är övertygade om att planen togs av "marsianer" i "flygande tefat". Och när allt kommer omkring är väl den teorien lika trolig som någon av de två först nämnda.

*Bill Wharton, Aktuellt nr 2, 1962.

0-0-0-0-0-0-0

Mystiskt föremål i rymden.

forts. från sid 133

ut.

Föremålet flög sakta - omkring 300 km/tim tror herr Sandberg. Plötsligt försvann det emellertid - troligen satte det upp farten.

Inget motorbuller eller jetljud kunde förnimmas men däremot ett svagt sus. Någon meteor eller satellit var det absolut inte. Det är herr Sandberg säker på.

Genom Folket kontaktades på tisdagen försvarsstabens avdelning för "främmande föremål i rymden", och där förklarade man, att enligt vad man visste förekom

forts. å sid 141

VAR DET FLYGANDE TEFAT SOM SKÖT NED U-2 PILOTEN GARY POWERS?

Blott ett fåtal människor har kanske reflekterat över de mystiska omständigheterna under vilka det amerikanska U-2 planet plockades ner från den ryska himlen nära Sverdlovsk den 1 maj 1960. Denna händelse oimintetgjorde de fyra storas konferens i Paris. Den ryska pressen ägnade något vaga och ofta motsägande notiser om orsaken till störtningen och nämnde ingenting om detaljer. Ännu i dag anser även amerikanerna att störtningen inte berodde på en träff av en rysk raket, så den verkliga orsaken är ännu officiellt okänd.

När piloten Powers återvände hem efter två år, i utbyte mot den ryska spionen Abel, förhöordes han ingående av senatorer i den amerikanska kongressen om sin upplevelse. Under dessa framkom en del märklig information, speciellt för alla som känner till oidentifierade flygande föremåls beteendemönster.

I det följande återger vi en del utdrag ur den fullständiga Powers-rapporten, tryckt i "Münchener Illustrierte" av den 25 april 1962. "Jag tittade på min klocka. Den visade 5.30 morgonen den 1 maj 1960. Plats: Peshawar i Pakistan. Jag startade. Inte förrän c:a 300 km från Sverdlovsk tog molntäcket slut. Jag kollade min kurs. Efter detta hade jag inget besvär med flygriktningen. Det var ungefär vid det laget krånglet med den automatiska styrningen började. Till en början var det obetydligt, jag vred bara ifrån den och kopplade på igen efter några minuter. Det gick bra i tio minuter, sedan började störningen igen. Efter tredje gången övergick jag till att styra för hand.

Sedan jag kollat min kurs, måste jag också göra en del anteckningar: tid, höjd, avläsandet av olika instrument o.s.v. Medan jag höll på med detta både hörde och kände jag explosionen. Det var kanske en minut efter sedan jag ändrat lite på kursen, jag kan inte säga precis. Jag kan inte säga vad jag kände i detta ögonblick. Själv kände jag explosionen, men jag kunde inte upptäcka något fel på planet. Kanske vara det en kraftig vindstöt bakifrån med åtföljande acceleration. Jag tittade upp från mina instrument och allt jag såg var orangefärgat. Jag vet inte om hela skyn hade denna färg, men det vet jag, att jag aldrig har sett något liknande, och också att jag kände explosionen.

Jag tror, att denna explosion inträffade utanför planet och bakom det, men jag är inte säker på det. Jag har aldrig varit i ett plan, där brännkammaren eller något annat exploderat, därför har jag ingenting att jämföra med. Jag tror dock, att en explosion inne i planet måste kännas på ett helt annat sätt. Därför är jag fullt säker på att den inträffade utanför planet.

Till en början trodde jag, att ingenting allvarligt hänt. Hur länge denna känsla varade, vet jag inte. Hade ingen känsla för tid i detta ögonblick. Med ens sänkte sig högra vingen. Detta är inget ovanligt, det gör alltid så på ett plan, höger- eller vänstervinge. Jag justerade styrningen och förde upp vingarna till horisontalt läge igen. Strax därefter vände sig planets nos nedåt. Jag drog i styrspaken, men kände ingen reaktion. Under tiden sänkte sig nosen allt mer och mer. Det fanns endast en förklaring: planet var utan stjärt.

Snart började planet gå nedåt i spiral. Jag är ganska säker på att det förlorat en av vingarna. Dock kan jag inte säga detta med säkerhet, för jag hade inte tid att undersöka det. Dessutom kastades jag runt i hytten. Jag öppnade huven och sparkade ut mig med all min kraft. Någonting gav efter och jag var fri. Fallskärmen öppnade sig nästan genast, vilket var en överraskning, då jag inte dragit i utlösningen ännu."

Sedan beskriver Powers hur han försökte styra sin fallskärm mot en skog, men det lyckades inte. Han landade på ett öppet fält, nära en by, c:a 9 m från en traktor. Han omgavs av en mängd människor, bland dem några män. Powers fortsätter: "Dessa män försökte tala med mig. Jag skakade på huvudet för att visa, att jag inte förstod dem. En av dem pekade på mig och höll upp två fingrar. Jag fick det intrycket, att han ville veta om jag hade en kompanjon. Därför skakade jag på huvudet, pekade på mig själv och höll upp ett finger för att klargöra att jag var ensam. Då pekade han rakt upp i luften. Jag tittade upp och såg någonting som, både för mig och för honom, liknade en annan fallskärm. Men jag visste, att jag inte hade någon annan fallskärm ombord på planet. Detta, tyckte jag, angick inte mig, varför jag inte reflekterade över det mera. De andra männen verkade inte vara så intresserade de heller" Ett mycket egendomligt yttrande av en man som Powers, tränad att handskas med snabbflygande maskiner och att reagera snabbt i farliga situationer.

Efter att ha funderat över denna rapport en stund, kan man komma fram till följande slutsatser: Det amerikanska U-2 planet följdes åt under någon tid av ett oidentifierat flygande föremål. Då och då kom det för nära planet och detta var orsaken till störningarna i det automatiska styrningssystemet. Powers kopplade ifrån detta och styrde för hand. Strax därpå gick det oidentifierade flygande föremålet till angrepp. Det förstärkte kraftigt det omgivande kraftfältet, vilket av piloten uppfattades som en explosion, ehuru han inte kan säga det med säkerhet om det var en sådan. I samma ögonblick märkte han också det orangefärgade ljusskenet, som omgav honom. Det är samma ljussken, som vi känner igen från hundratals tefatsrapporter, som alltid observerats när föremålet ifråga ökat på hastigheten. Förlusten av känslan för tid, som piloten rapporterar, uppstår i samma ögonblick som han själv kommer in i kraftfältet. Denna tidsintervall ger det oidentifierade flygande föremålet tillräckligt med tid att omärkligt deformera horisontalrodret. I nästa ögonblick dök planet nedåt och föll mot marken. Denna påfrestande dykning slet loss en vinge, så att planet började falla i spiral, vilket möjliggjorde pilotens hopp utan katapultstolen. Det flygande föremålet förblev stilla svävande och sågs sedan av Powers och alla de andra närvarande, sedan Powers tryggt landat.

Dessa omständigheter gör, att vi kan fråga oss: "Varför angrep de? Blandar de sig i världspolitiken? På vilka platser spelar de sitt schackspel?" Vi vore tacksamma om folk över hela världen ägnade lite mera uppmärksamhet åt sådana eller liknande fall, eller, som i detta fall, att lägga ihop två och två. Ty, vi tror inte att de oidentifierade flygande föremålen bara flyger för sitt nöjes skull.

Hittilldags ha vi inte hört om någon expert, som befattat sig med sådana fall. Ock i så fall, till vilka slutsatser ha de kommit? Är de förbryllade eller söker de förbigå varje sådan händelse med tystnad, som de alltid gjort i det förflutna. Vem vet svaret?

Ovanstående uppgifters källa: Informationen der Gesellschaft für Interplanetarick, Wien 19, Pyrkergrasse 21, Österrike. Översatt av: Kurt Kohler, Linz/Donau, Waldmüllergang 10 a, Österrike.

Kommentar av översättaren: (K. Kohler, RS) Läsaren uppmanas att jämföra ovanstående med Powers egen originalrapport. Denna kan vara ännu mera häpnadsväckande.

Så vitt jag vet har ovanstående artikel författats här i Österrike efter ingående bedömning av tillgängligt bevismaterial. Vårt "Interplanetariska Sällskap" håller ett öppet sinne angående de flygande föremålens hemort o.s.v. När det kommer till kritan, så måste de väl ha sina motiv bakom besöken här, och har kanske lagt sig i avgörande händelser vid många fler tillfällen än

BEVISEN FÖR BESÖK AV MÄNNISKOR FRÅN GRANNPLANETERNA.

Vi som intresserat oss för de problem som gruppera sig kring de flygande tefaten träffar allt emellanåt människor som utan närmare kännedom om denna specialitet slungar ur sig påstående som:

- Det finns ju inga bevis! eller
- Man har ju ännu ej lyckats fotografera något flygande tefat.

Många av mina läsare känner säkerligen väl till hur grundlösa dessa påståenden är. Bevis finns det otaliga och fotomaterialet måste i dag betecknas som mycket rikhaltigt.

Tyvärr är det särskilt vanligt bland tidningsfolk att man finner denna på ren okunnighet grundade tvärsäkra attityd.

Resonemanget som man ibland hör att det skulle vara ytterst osannolikt att vi får besökare från andra planeter är ej heller relevant. Man kan med samma skäl hävda att televisionens existens är ytterst osannolik. Rörande båda fenomenen föreligger faktiska konstateranden i sådan omfattning att varje fråga om sannolikheten hos fenomenen är helt meningslös.

Vad kan man då prestera för typ av bevis i ett fall som detta. Det är ju så många invanda föreställningar som ställs på huvudet då man först konfronteras med den moderna ifologien.

I första hand kan man prestera goda bestyrkta rapporter. Genom att innehålla plats, datum och namn på observatör, kan verifikation ske även långt efteråt. Inom begreppet rapporter faller även mätningar av olika slag och som ett ytterligare bestyrkande kommer fotografiet, som tagits i vittnens närvaro. Genom jämförelse av sådana rapporter kan man fastställa en rad detaljer som typiska för de flygande tefaten. Sådana detaljer är form, färg, ljusfenomen, elektriska fenomen, aerodynamiska fenomen, lukt, psykisk påverkan etc.

I detta avseende fordras absoluta bevis, alltså duger det ej med sannolikhetsbevis.

I andra hand kan man underkasta den gängse uppfattningen om våra grannplaneter en kritisk granskning. Man måste påvisa dels osäkerheten hos de uppgifter som föreligger om temperaturförhållanden resp. atmosfärens sammansättning hos grannplaneterna och som lett så många astronomer till den åsikten att endast jorden - och möjligen Mars - lämpad för mänskligt liv, dels omständigheterna som tala för att de atmosfäriska förhållandena och temperaturen kunna vara väl lämpade för mänsklig odling.

I detta avsnitt av bevisningen må det räcka med sannolikhetsbevis. Det är säkerligen möjligt att göra ingående studier av våra grannplaneters meteorologi så att vissa kvantitativa beräkningar kan utföras. Så länge väsentliga uppgifter saknas - jag tänker närmast på planetkropparnas radioaktivitet - så är det föga mening att fördjupa sig alltför mycket i kvantitativa beräkningar. En kvalitativ analys måste däremot bedömas vara av största värde för en bedömning av de sannolika förhållandena på planterna. De s.k. mätningar som gjorts av temperaturen måste betecknas som mycket osäkra.

I tredje hand kan man göra vissa experiment.

En typ av experiment är en statistisk frekvensanalys. Den kan avse olika redan förflutna perioder, som jämföras med ~~varanda~~ eller prognoser över väntade aktivitetsperioder. Härvid får man ej endast bevis för tefatens realitet utan även detaljer om deras beteendemönster.

En annan typ av experiment är försök att efterlikna deras flygmetod. Detta

problem har hög aktualitet och de experiment som pågå ge oss en allt bättre uppfattning om hur elektrisk flygning måste anordnas för att fungera.

I båda dessa fall av experimentell bevisning kan man ge noggranna siffermässiga uttryck för sannolikhetsgraden av aktivitet en viss vecka resp. effektbehov och prestanda vid vissa premisser.

Slutligen kan man samla uppgifter om aktivitet på våra grannplaneter och på månen. Detta ger inga bevis för besök här på jorden men är ett indicium som stärker den övriga bevisningen.

Helt naturligt skulle en framställning som denna bli föga givande om det ej gick direkt in på de föreliggande bevisen, d.v.s. i första hand de enskilda observationerna. Skulle man söka ta med alla observationer - säkra nog för att kunna utgöra bevis skulle det leda till en enorm volym. Jag har valt att gå in på några utvalda fall. Gemensamt för dem är att vart och ett är oavsett alla andra föreliggande observationer tillräcklig bevisning för tefatsfenomenets fysiska realitet - d.v.s. den första punkten i beviskedjan. Det kan ej hjälpas att jag kommer att uppehålla mig vid huvudsakligen ytterst välkända episoder. Nåväl låt oss ta fram några förstahandsbevis - observationer, vars innebörd är odiskutabel.

Bevisning genom odiskutabla observationer.

Vi börja med Washington Sightings.

De första noteringarna återfinns i den loggbok som förs av statsflygfältets radarstation. Den 19 juli 1952 kl 23.40 på kvällen fick båda instrumenten in 18 st farkoster som sakta flög in över området i en vacker V-formation. Flygvapnets undersökningskommission för flygande tefat underrättades dock ej för man hade redan vid denna tid kommit underfund med att den som rapporterade flygande tefat måste bereda sig på att betraktas som mindre vetande. Det var först genom tidningsrubrikerna påföljande morgon som undersökningskommissionen alarmerades.

Bland radarfolket hade dock aktiviteten varit desto större. Man kontrollerade apparaturen och jämförde de två radaranläggningarnas observationer. Allt var i bästa skick. De 8 farkosterna kom in i formation som vanliga flygplan, men några sådana fanns, enligt den undersökning som gjordes, ej inom området. Hastigheten var helt låg 160 - 200 km/tim. Plötsligt gav sig två av dem iväg med enorm hastighet. Det kunde helt enkelt inte vara flygplan varför radaroperatörerna genast kallade på stationsbefälhavaren. Denne kallade in ytterligare två man. Alla var överens om att inga flygplan kunde uppträda på detta sätt.

Stationsbefälhavaren ringde upp kontrolltornet. Där hade man också fått in de främmande skeppen. Man hade observerat samma makliga inflygning och då två av dem med explosionsartad acceleration slungats ut ur observationsområdet hade man lyckats mäta deras hastighet. Den var drygt 11.000 km/tim!!! Inom kort hade skeppen överflugit hela observationsområdet inklusive de för all flygning förbjudna områdena över Capitolium och Vita havet.

Radarposterna iakttog vid flera tillfällen under natten hur de främmande skeppen passerade helt nära passagerarplan på in- och utgående till flygfältet. Några av piloterna erkände att de sett egendomliga ljus röra sig men de flesta ville ej medge att de sett något särskilt. Redan före midnatt hade man begärt nattjakt men först i gryningen kom ett par plan och då hade det hela ebbat ut.

Redan en vecka senare - den 26:te juli 1952 - var det klart igen. Klockan 22.30 fick radarposterna in ett antal av de mystiska skeppen, som på bred

front helt sakta gled in över Washington. Den här gången var man bättre förberedd. Varje rörelse noterades med största noggrannhet. Även denna gång höll radarcentralen kontakt med kontrolltornet som med sin radar gjorde samma observationer som centralen. Åter alarmerades jaktplan men det dröjde ända till midnatt innan två stycken F 94 var på väg. När de närmade sig beordrades alla civila flygplan lämna området.

Just som de två jaktplanen dök upp, försvann samtliga främmande skepp från radarskärmarna. Planen dirigerades till den punkt där skeppen senast varit synliga, men jaktplanen kunde ej finna något vare sig okulärt eller med sin radar. De sökte systematiskt igenom området varpå de återvände till sin bas.

Några få minuter sedan de försvunnit dök de främmande skeppen upp på nytt över Washington.

Först senare blev det känt att de utnyttjat mellantiden till en uppvisning över Langleys flygfält, där folk börjat ringa om egendomliga ljus. Kontrolltornet såg ljusen och fick in skeppen på sin radar.

När nu Washington åter överflögs av de lysande skeppen alarmerades jakt på nytt och två F 94 sändes åter till området. Denna gång var skeppen kvar då jaktplanen anlände, men innan jaktplanen kom dem tillräckligt nära för att urskilja några detaljer av deras utseende drog de sig undan med en hastighet mångdubbelt högre än jaktplanens.

Ja, här har vi vårt första exempel. Vi kan konstatera att en rad av USA:s främsta observatörer under flera timmar under två olika nätter såväl okulärt som i radar följer en uppvisning där självlysande flygmaskiner uppvisa en manöverförmåga som ligger långt över några jordiska maskiners. Genom den mörkläggning som flygvapnet bedriver i frågan hade man ganska dimmiga begrepp om vad det egentligen rörde sig om även om man börjat komma ifrån tanken att det kunde röra sig om ryska maskiner.

Dessa uppvisningar bevisa till fullo

1. De flygande tefatens existens.
2. De flygande tefatens överlägsna manöverförmåga.
3. De flygande tefatens förmåga att även då de befann sig i Langley - hålla sig underrättade om vad som skedde i Washington.

Vittnena räknas i många hundratal. Vi ha följt några av de högst kvalificerade.

Vi måste konstatera att varje uttalande efter den 26:te juli 1952 som ifrågasätter realiteten hos de flygande tefaten uppenbarligen är antingen ett grovt försök till bedrägeri eller ett bevis på okunnighet om elementära fakta inom ifologien.

Nästa exempel skall jag hämta från Sydamerika. Den 16:de januari 1958 befann sig brasilianska flottans mättingsfartyg Almiávte Saldana ute på en kryssning utanför Trinidad. Ett antal civila vetenskapsmän var med ombord och kryssningen ingick i det internationella geofysiska årets forskningsprogram.

Ett väldigt skepp - liknande ett halvklot placerat på en tunna skiva - visade sig plötsligt över Trinidad. Fartygets fotograf Almiro Barauna tog ett antal fotografier medan det stora flygande tefatet manövrerade över ön och öve havet intill fartyget. Brasilianska amiralitet medgav bildernas publicering och bekräftade deras autenticitet. Antalet vittnen till denna händelse var mycket stort både ombord på fartyget och på ön Trinidad.

Bilderna visa att det fanns ett antal mörka fläckar - kanske gluggar - runt kupolens underdel. Vidare fanns tre klot under den flata undersidan samt

tre geometriska figurer tydligen målade som någon slags utsmyckning på undersidan.

Detta vårt andra exempel bevisar några nya fakta.

1. Det rör sig om verkliga skepp vars form väsentligt avviker från våra egna flygkonstruktioner
2. Gluggar, landningsklot, figural utsmyckning är utfört på ett sätt som vi själva skulle kunna göra om vi ej så envetet bitit oss fast vid den typ av kråkflygning som nu dominerar vår flygteknik och i stället intresserat oss för vad Edmond Leslie kallar "den äkta vinglösa flygningen".

Mitt tredje exempel liksom den första gäller en dubbelobservation. Vid Washington Sightings 1952 återkom nummer två efter en vecka efter den första. I detta tredje exempel var intervallet 10 dagar.

Vi går tillbaka till det händelserika året 1952. Den 17 oktober inträffade över Oloron - en liten stad i den sydfranska provinsen Basses-Pyrénées - en högst ovanlig uppvisning som bevittnades av huvuddelen av denna stads befolkning. Jag skall återge händelsen som den beskrivits av överläraren vid Olorons mellanskola magister Yves Prizent.

Ungefär 10 minuter före kl. 1 satte han sig till bords med sin fru och sina tre barn. Plötsligt ropade sonen Jean Yves, som just gick förbi fönstret: "Pappa - kom kvickt och titta. Det är fantastiskt!" Alla rusade till fönstret och det var verkligen fantastiskt.

Norr om staden rörde sig långsamt ett cylindrigt föremål på stor höjd över den klarblå himlen. Det var vitaktigt - ej lysande, hade skarpa konturer och från övre änden strömmade blåvit rök. Både framför och bakom den stora cylindern rörde sig c:a 30 tydligen runda föremål, som följdes åt parvis. De flög i samma huvudriktning, men tycktes röra sig i snabba zick-zack rörelser. Om avståndet mellan två objekt i ett par, tillfälligtvis ökade såg man liksom en vitaktig strimma mellan dem liknande en induktionsgnista. I kikare såg man att de små apparaterna liknade planeten Saturnus - ett klot delat av en skiva. De flög med framkanten lägre än bakkanten så att den utstickande skivan dolde en del av klotets nedre halva, då de närmade sig.

Från hela flottiljen föll liksom ett vitaktigt spår som snabbt bredde ut sig så att det liknade en slöja av långa trådar. Dessa trådar påminde om sidenmjuk nylon eller bomull. De föll långsamt ned mot staden allt medan de började upplösas. En del låg dock kvar några timmar på hustak - telefontrådar - ja, överallt. Samlade man dem i handen blev de till en geléaktig massa som snabbt försvann i luften. Fysikläraren, M. Poulet, försökte göra en snabbanalys, men materialet försvann. Han visade dock inför flera förvånade lärare att materialet flammade upp som vadd eller cellulosa om det antändes.

Samma kväll vid 17.30-tiden stördes en radarpost vid Mont-de-Maison, c:a 150 km från Oloron, så att alla mätningar omöjliggjordes. En av teknikerna kallade ut sina kamrater och visade på ett gråaktigt moln som roterade kring sitt centrum och rörde sig med hög hastighet västerut på c:a 2.000 m höjd. Radarapparaturen förblev obrukbar under c:a 10 minuter innan den så småningom återkom till sitt normala tillstånd.

Den 27 oktober vid 4-tiden på eftermiddagen erhöll staden Gaillac i departementet Tarn, c:a 200 km NNO om Oloron, en liknande uppvisning. Denna gång flög rymdflottan på lägre höjd, så att man tydligt kunde se att de små skeppen var fullständigt blanka och släta klot med en skiva som gav dem en slående likhet med planeten Saturnus. Även denna gång bevittnades skådespelet av huvuddelen av stadens befolkning.

Här ha vi nu i vårt tredje exempel fått ännu några detaljer.

1. Lutningen hos de större cylindriska skeppen- uppenbarligen moderskepp - samt den motsvarande lutningen hos kloten med skiva visar att dessa flygapparater liksom en helikopter erhåller horisontell drivkraft genom den kompositant som bildas av den lutande lyftkraften - tydligen verkande utefter symmetrimittaxeln - och tyngdkraften. Systemet förutsätter att det är tunga farkoster som alltså ha en tyngdkraft och som kan kombinera den med en kraft av dynamisk natur som är riktad efter mittaxeln.
2. "Änglahåret" tycks ibland kunna vara en biprodukt som dessa skepp avstöter. Sådant föll förra hösten över Helsingfors. Där visade det sig vara starkt elektriskt laddat så att det kunde hoppa iväg från buskar och fästa sig vid kläderna på passerande personer - uppenbarligen på grund av statisk elektricitet.
3. Ett cylindriskt skepp av den typ som sågs över Olorn och Gaillac år 1952 passerade i öst-västlig riktning Kristianstad den 6 december 1960. Nya Kristianstadsbladet hade reportage under rubriken "100-tals såg rymdskeppet". Övriga tidningar förbigick detta besök från kosmos med fullständig tystnad.

Tyvärr medger ej tiden att jag uppehåller mig mycket mera vid denna del av bevismaterialet. Fallet Åkerberg på Gotland 1958 visade att det var tunga farkoster som flög genom att accelerera luft nedåt. Likaså fallet Simonton våren 1961. I båda fallen uppstod en stormvind som kom träden att vaja.

Hösten 1954 observerades ett 60-tal landningar i Frankrike och vid c:a 20 såg man små avgjort mänskliga piloter. Sommaren 1959 inträffade fallet Gill på Nya Guinea då rymdmänniskorna från sina skepp, som svävade på låg höjd över en missionsstation vinkade till observatörerna på marken.

forts. i nästa nr

0-0-0-0-0-0-0

UPPLYSNINGSSKRIFTER FRÅN IFOLOGISKA SÄLLSKAPET

I.S. stencilserie kan fortfarande erhållas komplett. Rekvireras direkt från vår adress, Box 607, Stockholm 1. Betala först efter erhållen leverans giroinbetalningskort medföljer.

nr	1	-	Tefaten och världspolitiken - A. Perego	kr	1:--
	2	-	Dewilde och de små figurerna		--:50
	3	-	Hur M. Dewilde förlorade en höna		1:--
	4	-	Fallet Gill		1:--
	5	-	Ufo-rapporter från Sverige 1960-61		1:--
	6	-	Vatten på månen		1:--
	7	-	De flygande tefaten och deras elektriska drivmetod		3:--
	8	-	Kort sammanfattning rörande 'pingstmeteoren' 1961		1:--
	9	-	Rymdmänniskornas landningar i Frankrike hösten 1954		3:--
	10	-	Joe Simontons byteshandel med rymdmännen		--:50
	11	-	Hög kultur på Mars - enligt sovjetexperter		1:--
	12	-	Frågan om 'jordaxelns tippning'		2:--
	13	-	Förslag rörande rymdforskning		1:50
	14	-	Flygande tefat över Sverige 1961		1:--

Ifo-rapportformulär sänds på begäran.

0-0-0-0-0-0-0

SÄND BIDRAGEN TILL ToR NR 8 I GOD TID - BIDRAG MED DISKUSSIONSINLÄGG OCH SÄND IN AKTUELLA OCH INTRESSANTA KLIPP - VI TACKAR PÅ FÖRHAND.

AIR FORCE GER ORDER OM ATT TEFATSRAPPORTER SKALL BEAKTAS.

Washington 27 februari. Air Force har utsänt en ny varning till sin personal att den skall behandla observationerna av oidentifierade flygande föremål såsom en "allvarlig affär", som står i direkt samband med nationens **förevar**, erfäres idag.

En talesman för Air Force bekräftade att direktivet utkommit efter det att delar av det offentliggjorts av en privat forskningsgrupp i flygande tefat.

De nya reglerna, som utgavs av Air Force 24 december 1959, och som går tillbaka på liknande tidigare utgivna regler, angav i huvuddrag åtgärderna och sade att "undersökningar och analyser av UFO:s har ett direkt samband med Air Force's ansvar för Förenta staternas försvar."

Dokumentets existens avslöjades av NICAP. Den välkända, privatfinancierade kommittén anklagade Air Force för bedrägeri, då man offentligt beskrev UFO-rapporter såsom illusioner och skämt, medan man skickade denna privata varning till sin personal.

Viceamiral R.H. Hillenkoetter (pensionerad), styrelsemedlem i NICAP och före detta ledare för "The Central Intelligence Agency" (det centrala underrättelseväsendet), sade att en fotokopia av Air Force's varning hade sänts till senatens ryddkommitté.

"Det är dags för sanningen att föras fram till öppen behandling inför kongressen", sade han.

Air Force har undersökt 6312 rapporter om UFO's sedan 1947, därav 183 under de sista sex månaderna 1959. Den senaste redogörelsen, som utkom för en månad sedan, sade att "inga fysikaliska eller materiella bevis, inte ens det minsta fragment av ett så kallat flygande tefat har någonsin hittats".

* Understanding April - 60.

0-0-0-0-0-0

VAD SKALL MAN TRO?

|||||

Alla slags rykten uppstår om personligheter inom UFO-rörelsen. T.ex. rapporten från en korrespondent till Saucerian Bulletin om George H. Williamson. Denne korrespondent påstår, att en bekant vetenskapare till henne, på resa genom Prescott, Arizona, stannade för att besöka den kände UFO-författaren, som härstammar från denna stad. Han fick veta, att Williamson inte fanns där, och att han var en mycket gammal man, synbarligen 80 - 90 år.

Mera dokumenterad är en annan rapport om Williamson - ett klipp från Telegram Tribune, San Luis Obispo, Calif., vilket beskriver bröllopsceremonien mellan Wendell Leo Garlick och Ruth Dumont Edwards. Citat från sista stycket: "femtio nära vänner uppvaktade på den mottagning som följde. Bland dessa fanns HKH Prins Michel d'Obrenovic-Obilic van Lazar, Hertig av Sumadija, och hans fru och son, Marc, från Paris. Prinsen är en känd antropologist med pseudonymen George Hunt Williamson. Han är just nu på en föredragsturné i USA!!!! och gäst hos Mrs Bertha Mantzurani från Ben Lomond.

* Saucerian Bulletin, dec. 31, 1961 (Vol. 6, No 1, Issue nr 24).

0-0-0-0-0-0