

Der Searl-Effekt

Ein sensationelles Kapitel in der Geschichte des Flugwesens

Die Geschichte der Erfindungen ist von tausend Dummheiten in tausend Jahren menschlicher Blindheit gebrandmarkt. Mit der monotonen Regelmäßigkeit einer tibetanischen Gebetsmühle wiederholt sich immer von neuem das Schicksal des Erfinder - Genies, der am geistigen Trägheitsmoment der Spießbürger und diversen "Experten" seiner Zeitperiode zerbricht.

Falls Ihnen der nachfolgende Bericht über die Gravitations- Flugscheiben des Engländers John R. R. Searl als „unglaublich“ oder reine Fiktion erscheinen sollte, so machen Sie sich vor der Lektüre bitte zunächst mit folgenden Tatsachen aus der Geschichte des Flugwesens vertraut:

Als der deutsche Flugpionier Otto Lilienthal im Jahre 1891 das erstmal fünfzehn Meter durch die Luft gesegelt war, da erntete er lediglich Spott und Hohn von seinen Zeitgenossen. Seine grundlegenden Veröffentlichungen "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst" und "Die Flugapparate, allgemeine Gesichtspunkte bei der Herstellung und Verwendung", wurden von der damaligen Fachwelt völlig ignoriert. Einer der Gründe dafür war das vernichtende Urteil des Professors Hermann von Helmholtz, der als Autorität auf dem Gebiete der Physik und als Mitglied einer staatlichen Kommission zur Prüfung aeronautischer Fragen im Alter von 70 Jahren gegen die "Möglichkeit eines freien Fluges" entschieden hatte. Bis dann Lilienthal in den Jahren 1895-96 mit Flügen bis zu 350 Meter Länge gegen alle Erwartungen der Experten den unweigerlichen Beweis erbracht hatte, daß der freie Flug doch möglich war. Als sein Segelflugzeug am 9. August 1896 von einer Windbö erfaßt und zu Boden geschleudert wurde, endete der kühne Flugpionier sein Leben mit gebrochenem Rückgrat und mit den Worten:"Opfer müssen gebracht werden".

Mit dem gleichen stockblinden Unverständnis wurden auch die Motorflug-Experimente der amerikanischen Gebrüder Wright jahrelang ignoriert. Am 8. Dez. 1903, neun Tage vor ihrem ersten erfolgreichen Flug, brachte die "New York Times" einen Leitartikel mit der kategorischen Feststellung: "Der Mensch wird für die nächsten eintausend Jahre nicht in der Lage sein zu fliegen" und sogar noch zwei Jahre nach dem epochalen Ereignis des ersten Fluges von 1903 bezeichnete die wissenschaftliche Prestige - Publikation "Scientific American" (1905) den Flugbericht darüber als Zeitungssente und Schabernack. Das amerikanische "COLLIERS-Magazin" faste die Reaktion der Öffentlichkeit auf dieses Ereignis in einem Bericht vom 5. Januar 1946 wie folgt zusammen:

„Amerikas tollster Fall von totaler Ungläubigkeit war die Weigerung der Presse, beinahe fünf Jahre lang davon Kenntnis zu nehmen, daß ein bemanntes, motorisiertes Flugzeug der Gebrüder Wright am 17. Dezember 1903 in Kitty Hawk, North Carolina, tatsächlich geflogen war“.

Einer der Gründe war die Publikation eines Artikels drei Monate vor diesem Datum, worin ein berühmter Mathematiker bewiesen hatte, daß es unmöglich sei, mit einer Maschine zu fliegen, die schwerer als die Luft ist.

Aus diesem Grunde wurden in den folgenden 4 Jahren alle Einladungen der Brüder Wright an die Presse, einer ihrer zahlreichen Flugdemonstrationen beizuwohnen, glatt ignoriert; und die etwa 500 Personen, welche das Flugzeug in der Luft gesehen hatten, konnten niemanden von dieser Tatsache überzeugen. Schließlich gaben die Gebrüder Wright auf Vorschlag der Armee am 3. September 1908 eine erste offizielle Flugdemonstration in Fort Meyer, Virginia.

Einige hundert Skeptiker waren bei diesem Ereignis zugegen und ihre Überraschung über die Fähigkeit des Flugzeuges, sich vom Boden abzuheben, wurde lediglich von ihrem Erstaunen über den eigentlichen Flug selbst übertroffen.

Die Geschichte des Hubschraubers, des Oberschall - Fluges und der bemannten Raketenraumfahrt stellt lediglich eine Wiederholung der oben geschilderten Erfahrungen mit dem Phänomen menschlicher "Tunnel - Perspektive" dar.

Nun zum eigentlichen Thema unseres Artikels - der Entwicklung der Gravitations-Flugscheibe durch den englischen Elektriker John R. R. Searl aus dem kleinen Ort Mortimer bei Reading (westlich von London) und seines bisherigen Schicksals.

Stellen Sie sich bitte ein Luftfahrzeug vor, das genau nach Art der zahlreichen UFO - Beschreibungen ohne jedes Geräusch, ohne Verschmutzung der Atmosphäre, ohne jeglichen Sauerstoffverbrauch ohne

Brennstoff an Bord zu führen und ohne die Notwendigkeit von Start- und Landebahnen in der Lage ist, an jedem noch so kleinen Ort der Erde starten und landen zu können.

Und zwar unter Aufhebung eines beachtlichen Teiles der bisher bekannten physikalischen Gesetze über die Schwerkraft und Massenträgheit. Ein Luft- und Raumfahrzeug, das in bisher 40 verschiedenen Modellen allmählich weiterentwickelt wurde und von namentlich bekannten, englischen und amerikanischen Augenzeugen bei seinen Flugmanövern beobachtet und fotografiert worden ist.

Man sollte annehmen, daß der Entdecker eines solchen Antriebsverfahrens, einer derartig umwälzenden Erfindung, in seiner Heimat als Held unserer Zeit mit Ehren überschüttet würde. Als Retter aus der derzeitigen Energiekrise sollte er internationale Anerkennung gefunden haben. Man müßte annehmen, daß sich internationale Fernseh- Gesellschaften darum reißen würden, Interviews mit dem Erfinder und Filmberichte über seine Entdeckung zu bringen. Daß ihm sein Heimatland jede nur mögliche finanzielle Förderung gewähren würde.
Nichts von alledem!

Zwar haben sich, den vorliegenden Unterlagen nach, sowohl eine englische Fernsehstation, als auch das japanische und das „Zweite Deutsche Fernsehen“ (ZDF, im Mai 1971) der Mühe unterzogen, Searl aufzusuchen und seine Geräte zu filmen. Aber - und hier beginnt bereits ein Teil dieser modernen Tragödie: Wurden diese Dokumentarstreifen bereits irgendwo in Europa oder Amerika gezeigt? Lediglich das australische Fernseh- Netz hat am 5. März 1972 im Rahmen einer Nachrichtensendung die Forschungsarbeit von Searl gezeigt. Allem Anschein nach ist Japan das einzige Land, wo Searl's Experimente überhaupt ernstliche Beachtung gefunden haben.

Zudem kann der "unstudierte" Elektrotechniker Searl die von ihm gemachten Beobachtungen auf der derzeitigen Basis unserer Kenntnisse beim besten Willen nicht wissenschaftlich erklären, noch können das unsere Schulwissenschaftler!

Abermals begegnen wir der aus der Vergangenheit sattsam bekannten menschlichen Tendenz das uns Unerklärliche entweder als Unsinn oder Taschenspielertrick abzutun, lächerlich zu machen, oder mit verlegenem Schweigen zu übergehen. Denn die offizielle Anerkennung oder Untersuchung der Searl - Experimente wäre gleichbedeutend mit dem Eingeständnis, daß einem englischen Elektriker die erste und zweifellos entscheidende Phase der "Gravitations- Kontrolle" geglückt ist. Und dies wiederum müßte ganz zwangsläufig überaus schwerwiegende Folgen wirtschaftlicher Art nach sich ziehen:

Es würde:

1. Die größte technisch - industrielle Revolution dieses Jahrhunderts, wenn nicht sogar Jahrtausends auslösen.
2. Den möglichen Anfang vom Ende für die derzeit allmächtigen, internationalen Öl- und Energie - Konzerne heraufbeschwören.
3. Wesentliche Lehrsätze in unseren Physik - Lehrbüchern zur Makulatur, sowie etliche zum Glaubensdogma erhobene Theorien berühmter Wissenschaftler in die Mottenkiste delegieren.

Diese Feststellungen werden nicht leichtfertig gemacht. Wenn man z.B. nur die "Möglichkeit der Unrichtigkeit" eines einzigen Grundprinzips in der derzeitigen Physik akzeptiert, so würde damit eine ganze Lawine ausgelöst und der Weg für eine logisch einwandfreie Erklärung des Funktionsprinzips der Searl'schen Gravitationsscheiben freigemacht. Einige wenige Wissenschaftler, welche diese Möglichkeit in Erwägung zogen, haben nun auf rein privater Ebene bereits „mathematische Modelle“ für die von Searl gemachten Experimente und Beobachtungen ausgearbeitet, die in überraschendem Einklang miteinander stehen. Es sind dies ein ehemaliger Hochschullehrer für Physik in Japan, der lange Zeit als Vorstandsmitglied der kleinen Aktiengesellschaft fungierte, die Searl ins Leben gerufen hat, ein im Ruhestand befindlicher Feld - Physiker in der Bundesrepublik Deutschland und ein Ing.- Wissenschaftler in Neuseeland, der heute als einziger von ihnen in persönlicher und enger Verbindung mit Searl steht.

Der Autor dieses Artikels hatte die Möglichkeit, sich in jahrelangen, langwierigen Recherchen mit dem sogenannten "Searl - Effekt" zu beschäftigen. Dabei hat er zunächst einmal von London aus ein Telefongespräch mit Searl geführt, um sich von der Existenz dieses mysteriösen Erfinders persönlich zu überzeugen, er hat zahlreiche interne Rundschreiben und Briefe des Searl- Kreises nach Hinweisen durchgekämmt, Tonbänder von Gesprächen des ehemaligen amerikanischen Vertreters von Searl analysiert und letztlich noch Diapositive der Searl - Experimentalscheiben in einem ausführlichen Privatgespräch mit einem US - Astronauten im Februar 1979 in Washington einer gründlichen Prüfung unterzogen.

Das Ergebnis war in jedem Fall das gleiche:

Es liegt kein Betrugsversuch vor, und die Experimente sind allem Anschein nach zweifellos echt.

Wie kam der junge Elektriker Searl im Jahre 1950 zu seiner ersten, zukunftsweisenden Beobachtung? Ein kurzer historischer Überblick soll hier genügen. Im Rahmen seiner Arbeit macht er Versuche mit rotierenden Gleitringen und scheibenförmigen Rotoren und beobachtet dabei das Auftreten einer bisher nicht beachteten elektromotorischen Kraft, sowie eines elektrostatischen Potentials am Außenrand der Scheiben. Bei einem Versuch im Freigelände mit einem Modell von etwa 1 Meter Durchmesser tritt dann etwas völlig Unerwartetes ein.

Die mit Hilfe eines kleinen Elektromotors gestartete Scheibe beschleunigt von selbst auf immer höhere Geschwindigkeiten, erhebt sich dann wie von unsichtbaren Kräften getragen und verschwindet vor den Augen des verblüfften Searl und seines Kollegen am Himmel!

Weitere Versuche führen zu der Beobachtung, daß sich bei sehr hohen negativen Potentialen bis zu 10-14 Volt neben dem charakteristischen Ozongeruch am Außenrand der Scheibe ein Vakuum bildet und nachts ein schimmerndes Leuchten im Kraftfeld der Scheibe sichtbar wird.

Interessanterweise war es kein geringerer als Prof. Hermann Oberth, der im Rahmen eines Vortrages über das vermutliche Antriebsprinzip der UFOs festgestellt hatte:

„Beim Eintritt in die Atmosphäre wird die Luft durch elektrische Felder fortgestoßen. Das ist der Grund, warum man keinen Lärm hört. Hier sind Dinge dabei, die wir mit unserer heutigen Physik noch nicht verstehen...“

(Siehe: FORSCHUNG in FESSELN)

Inzwischen bastelt der kleine Kreis von Mitarbeitern um Searl größere und verbesserte Flugscheiben, unter Verwendung von Magnetanordnungen und Schaltungen, die nach dem Cyclotron - Prinzip sehr hohe Induktions- Spannungen erzeugen. Ein Unfall bei den Versuchen forderte ein Todesopfer, in einem weiteren Fall schwere Verbrennungen. Eine Fernsteuerung wird entwickelt. Kleinere Firmen werden auf ihn aufmerksam - die Provinzpresse berichtet über ihn - und stellen ihm kostenlos Material zu weiteren Versuchen zur Verfügung, andere wiederum fertigen Konstruktionsteile für ihn an. Im Jahre 1963 schickt Searl Einladungen an das englische Königshaus, als „Ihrer Majestät ergebener Untertan“ sowie an einschlägige Ministerialämter. Searl wird völlig ignoriert! 1967 wendet er sich an englische Wissenschaftler - und wird von ihnen ausgelacht und verspottet!

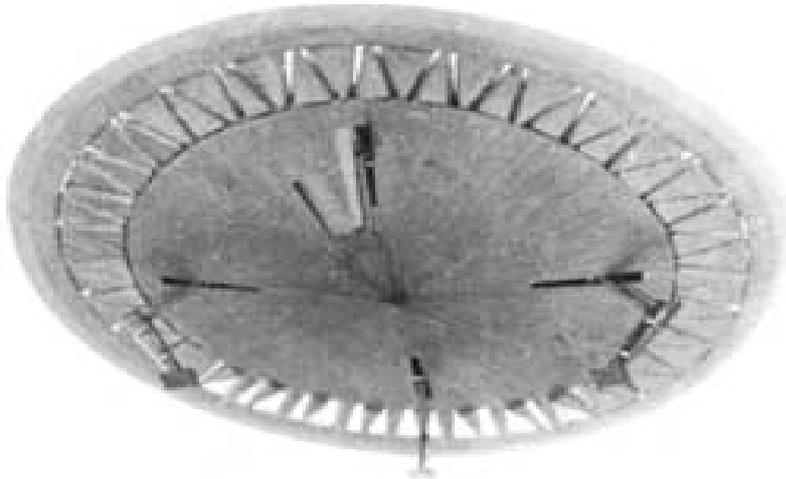
Niemand in Amt und Würden zeigt Interesse an einem Flugexperiment. Nur ein japanischer Hochschullehrer ist hellhörig geworden. Er stellt ein paar Überlegungen an, und Berechnungen für ein hypothetisches, auf dem Searl - Prinzip beruhendes Raumfahrzeug ergeben eine Reisezeit von der Erde zum Mond von etwa 10 Stunden!

In einer 9-seitigen Arbeit mit dem Titel (englisch) "Einführung zum Searl (Scheiben)-Prinzip" schließt er mit einem typisch japanischen "Aufruf an edle Brüder und Schwestern".

Das „Searl – Fluggerät“ kann im Gegensatz zu den chemischen Raketen wie sie bei der NASA verwendet werden sehr preiswert hergestellt werden. Es benötigt keinen Betriebsstoff, sondern absorbiert die Raum - Energie selbst, die überall im Universum vorhanden ist. Mit Hilfe dieses Fahrzeuges können wir nicht nur das All erforschen, sondern auch ein Paradies aus diesem Planeten machen. Bitte unterstützen Sie daher das „Projekt Schwalbe“.

(Die Bezeichnung, die Searl für sein Projekt eines Luft - und Raumfahrzeuges gewählt hat. D. A.)

Vielleicht am eindrucksvollsten und überzeugendsten für den Leser ist der Bericht Searl's über den Start der Experimentalscheibe P- 11 am 30. Juni 1968, die im Flug fotografiert worden ist.



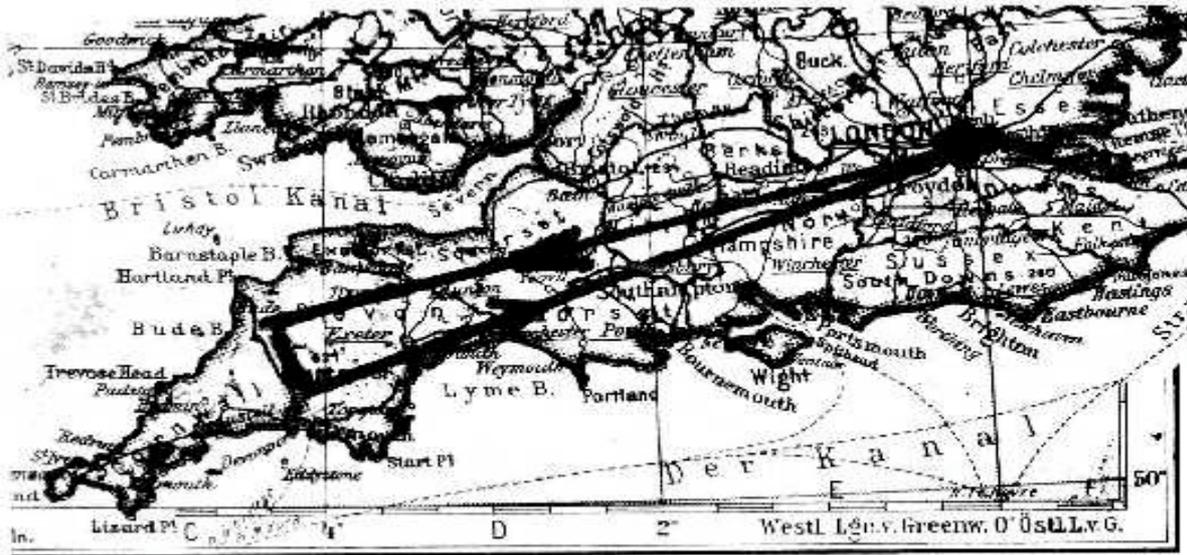
"Die P-11 war der erste Typ eines Fahrzeugs zur Lösung von Konstruktions-Problemen für ein zukünftiges, bemanntes Fahrzeug, das einmal gebaut werden wird und die Bezeichnung ‚Sternschiff Ezeziel‘ tragen soll. - Der Beginn der eigentlichen Raumfahrt.

Wie Sie aus dem Bild ersehen können, handelt es sich dabei um ein gefällig aussehendes Fahrzeug mit einem Durchmesser von 10 Fuß (Etwa 3 Meter. D. A.).

Man kann die Cumulus - Wolken erkennen, es herrscht Windstärke 8. Von früheren Flugversuchen wissen wir bereits, daß sie (die P-11) ausgezeichnete Flugeigenschaften aufweist. Sie übertrifft alle unsere Erwartungen. Sie kann aufsteigen und bleibt auf Befehl auf der Stelle, ohne sich auch nur einen Zoll im Wind zu bewegen. Es gibt kein Geräusch.

Die Leute hier verbergen sich vor uns, so, als ob wir irgendwelche Wesen von einer anderen Welt wären. Sie beobachten uns hinter Bäumen und Hecken versteckt, aber keiner kommt uns näher. Sie trauen uns nicht ganz. Es sieht ganz komisch aus, von unserem Gesichtspunkt gesehen, ihre Reaktion zu beobachten. Die Sonne scheint, aber es ist nicht mild. Der Wind ist kalt. Wir sind glücklich über die P-11. Wir werden um 15.00 MEZ einen Flug versuchen und haben die Energie -Versorgung für alle Geräte an Bord gesichert. Wir sind voll beschäftigt, aber ich kann die Beobachter aus meinem Blickwinkel sehen; keiner hat gewagt unser Startfeld zu betreten. Wir haben die P-11, die etwa 500 kg wiegt, an einen Platz getragen, wo sie die in der Nähe befindlichen Starkstrom- Überlandleitungen in genügender Entfernung passieren kann.

Der Uhrzeiger rückt auf 15.00 Uhr. Wir erhalten einen Anruf aus Cornwall, daß alles bereit ist. Die Fluggleit-Frequenz ist eingeschaltet. Unsere Herzen schlagen schneller, und wir sind in Schweiß ausgebrochen. Nicht etwa weil es warm geworden ist, sondern weil das Fluggerät vielleicht nicht dem Funksignal Folge leisten könnte und beim Hinausfliegen in den Raum verloren gehen könnte. Noch eine Minute. Ich schwitze, aber meine Knie beginnen mit einer neuerlichen Angst zu zittern. Was passiert, wenn die Scheibe aus dem Senkrechtstart ausbrechen sollte, noch ehe sie genügenden Abstand von der Hochspannungsleitung gewonnen hat? Wenn die Scheibe diese Kabel berührt oder ihnen zu nahe kommt, dann gibt es einen mächtigen Kurzschluß und die Arbeit im Werk kommt zu einem plötzlichen Stopp. Der Zeitpunkt zum Starten des Scheibengenerators ist gekommen. Er erfolgt durch einen kleinen Dieselmotor von außen. Eine Minute vergeht, der automatische Relais- Schalter der Scheibe unterbricht den Kontakt mit der äußeren Kraftversorgung. Wir beginnen, den Generator der Scheibe zu beschleunigen. Jetzt ist sie auf sich selbst gestellt. Ich greife mir die Kamera, um zu versuchen, einen Schnappschuß von diesem Moment zu kriegen. Belichtungszeit 1/500 sec., volle Blende. Soeben sehe ich zwei Leute zum Startplatz kommen. Ein Kollege greift nach seiner Kamera mit Schwarz/Weiß-Film. Als der Generator startete gab es ein Summen, das in der Tonfolge immer höher wurde, aber das hat jetzt ganz aufgehört.



Flug der Searl-Scheibe: London – Cornwall hin und zurück – über 600 Kilometer.

Wird sie aufsteigen? Ich kann mein klopfendes Herz spüren und sehe den Herzschlag auf meinem Naßgeschwitzten Hemd. Die Venen an meinen Beinen sind angeschwollen, die Adern meiner Hand hervorgetreten und in Schweiß ausgebrochen. Mein nasses Haar hängt mir über die Nase herunter.

Ja, die Scheibe schießt jetzt nach oben - so schnell, daß ich Mühe habe, sie in den Sucher zu bekommen. Da ist sie! Ich knipse, drehe den Film weiter. Jeder in unserem Team knipst so rasch wie möglich. Gut, die Scheibe kommt bei der Hochspannungsleitung klar. Ich habe aufgehört, Bilder zu knipsen und verzeichne meine Eindrücke, als ich durch den Sucher schaue. Der Erdboden schien zu schwanken, aber ich konnte keine Bewegung verspüren ... Ich schaue hinüber, wo die beiden Zuschauer waren. Sie rennen dorthin zurück wo sie herkamen, wahrscheinlich zu Tode erschrocken. Dann kommt der Anruf durch: Sie fliegt jetzt über Cornwall. Es ist 15.03 Uhr."

Wir entspannen uns, nur mein Herz schlägt noch wie verrückt. Unser Team in Cornwall schickt die Scheibe auf den Rückflug. Wir gehen zum Startpunkt hinüber und stellen fest, daß Gras und Gestrüpp mit der Erde herausgezogen sind. Dort wo die Scheibe war, sieht es wie abgetragen aus. Ein angesengter Ring ist da, und das Gestrüpp am Rande liegt in Richtung der kahlen Stelle niedergedrückt da. Dieses Problem müssen wir noch lösen, das Herausziehen der Grasnabe und diesen verbrannten - Ring Effekt.

Dem aufmerksamen Leser wird es nicht entgangen sein, daß sich diese Beobachtungen mit den bei der Landung von UFOs berichteten Merkmalen decken. Auch die Störung von Radios und E/M-Interferenz anderer Art fehlen nicht, ebenso wenig wie das Leuchten der Scheiben bei Nacht. Ist Searl auf das Geheimnis der „Fliegenden Scheiben“ gestoßen, und wie lange wird es noch dauern ehe Europa aufwachen wird? Prof. Seiki in Japan hat inzwischen die Mitarbeit und Unterstützung von etwa 900 Landsleuten und arbeitet an einem Gravitationsgerät, das keine beweglichen Teile haben wird. Über Searl schrieb der Autor erst kürzlich: "Die Versuche sind zweifellos echt, aber Searl hat keine Erklärung dafür, die hieb- und stichfest ist."

Und noch etwas zum Abschluß: Falls dieser Bericht märchenhaft erscheinen sollte, dann lesen Sie bitte nochmals die ersten Kapitel aus der Geschichte des Flugwesens in diesem Artikel. Es dürfte sich lohnen, darüber nachzudenken.

Rho Sigma wird in einem in Kürze erscheinenden 2. Buch in deutscher Sprache mit dem Titel: "Das Geheimnis der □therschiffe - Prinzip, Aufgabe und Bedeutung" ausführlich, darüber berichten.

Das erste Buch ist unter dem Titel „Forschung In Fesseln“, 1972 beim VENTLA - Verlag erschienen.