

ELIMINAZIONE DI SMOG E PRODUZIONE DI PIOGGIA CON LA TECNOLOGIA AD ENERGIA ETERICA

Eliminare lo smog è possibile, semplice e per nulla costoso. Qualcuno ci riuscì, alla fine degli anni Ottanta. Questo articolo spiega come...

Eliminare lo smog è possibile, semplice e per nulla costoso. Qualcuno ci riuscì, alla fine degli anni Ottanta. Questo articolo spiega come...



Nota del direttore: Trevor James Constable, nato nel 1925 in Nuova Zelanda ed emigrato negli USA nel 1952, ha lavorato nelle marine mercantili – neozelandese, britannica e statunitense – per circa mezzo secolo. Ha sviluppato un metodo di manipolazione del clima chiamato Ingegneria Eterica della Pioggia, che si basa sulla tecnologia Cloudbuster (acchiappanuvole, ndt) del dottor Wilhelm Reich. È ben conosciuto come autore di The Cosmic Pulse of Life (1975) e di numerosi libri sui piloti da caccia tedeschi e alleati della Seconda Guerra Mondiale. Nelle sue ricerche sui fenomeni inusuali ha fotografato degli UFO ed anche alcune enormi creature volanti plasmoidali che ha chiamato “critters”. Trevor Constable è consulente capo dell’azienda Etheric Rain Engineering Pte Ltd, basata a Singapore (vedere il sito web <http://ethericrainengineering.info> > oggi: <http://www.rainengineering.com/>). Lo scritto della ERE che segue evidenzia alcuni progetti di Constable sull’ingegneria climatica.

Questa relazione speciale in Internet presenta per la prima volta al pubblico internazionale la progressione storica della **Operazione Clincher** negli anni '90. Mentre la ERE di Singapore non offre più contratti specifici per l’abbattimento dello smog, la società può, in determinate circostanze, rendere la tecnologia disponibile gratuitamente ai governi che si accordano sulle operazioni di produzione della pioggia. L’estrema semplicità della tecnologia e l’impossibilità di proteggerla con brevetti o altre misure di sicurezza preclude in pratica i contratti in materia d’inquinamento da smog. I gruppi precedenti alla ERE ottennero spettacolari successi contro lo smog nel sud della California nel

periodo 1987-1990. Operazioni di ingegneria eterica pre-notificate contro lo smog metropolitano iniziarono nel 1987 con il pionieristico progetto Operazione Victor. Prima del Victor, evidenze convincenti sull'energia dei vortici eterici attivi verticalmente, assieme ad esperienze pratiche sul loro utilizzo, vennero ricavate in mare.

State

OCEANSIDE BLADE-CITIZEN 8/18/90

LA air cleanest in 15 years

Los Angeles Daily News
LOS ANGELES — Due to unusually stormy summer weather and tougher anti-pollution measures, the air quality in Los Angeles has been the cleanest in 15 years for the first half of the smog season, according to officials.
Although the basin's air continues to be the worst in the nation, there has been a sharp decline in 1990 — in at least partially the number of hours that smog levels exceed the federal standard, said officials with the South Coast Air Quality Management District (AQMD).
Air quality officials said Tuesday that unstable air and storm patterns this summer have kept the air stirred up, reducing temperature inversions that contribute to production of ozone, the prime component of smog caused by the reaction of sunlight with hydrocarbon emissions.
But they said this year's smog level — the cleanest overall since AQMD record-keeping began in 1975 — is at least partially the result of tough new emission regulations being implemented as part of the clean-air plan adopted in 1988.
"We've had far less than expected over with the weather," said James Lewis, executive officer of the AQMD. "While there is a lag in our inventory of emissions, it seems safe to say that air quality rules and voluntary steps are successfully reducing smog levels."
Figures released Wednesday by the AQMD reflect the number of hours that emissions exceeded the federal standards for ozone of 12 parts per million between Jan. 1 and July 31 at 26 monitoring stations in Los Angeles, Orange, San Bernardino and Riverside counties.
As of July 31, the district had recorded 1,798 station hours over the federal standard compared to 2,483 last year, a 48 percent drop.

As the season in 1990 advances, CLINCHER delivers greater and greater freedom from smog alerts, clearing visibility and the promise of TOTAL clean-up at minimal expense.

Region enjoys its cleanest air in more than 20 years

By Alice Tappan
The Orange County Register
The Los Angeles basin still holds the dubious distinction of being the soggiest region in the nation, but 1990 is shaping up to be the cleanest year in decades for the air here.
A barometric measurement in 17 percent below its expected level, putting 1990 on target to be the best smog year since the South Coast Air Quality Management District began keeping records in 1975.
The improvement can be attributed to favorable weather and to tough new emissions standards for the region, AQMD executive officer James Lewis said.
"The air is finally becoming cleaner," Lewis said, "but it is the combination of weather and the new standards that is making the difference."
Lewis said that the AQMD's records show that the number of hours that smog levels exceed the federal standard in 1990 are down 48 percent from 1989.
"We've had far less than expected over with the weather," Lewis said. "While there is a lag in our inventory of emissions, it seems safe to say that air quality rules and voluntary steps are successfully reducing smog levels."
Figures released Wednesday by the AQMD reflect the number of hours that emissions exceeded the federal standards for ozone of 12 parts per million between Jan. 1 and July 31 at 26 monitoring stations in Los Angeles, Orange, San Bernardino and Riverside counties.
As of July 31, the district had recorded 1,798 station hours over the federal standard compared to 2,483 last year, a 48 percent drop.

ORANGE COUNTY REGISTER 23 AUGUST, 1990

L'Operazione Clincher nel 1990 fu pertanto il risultato di lunghi, laboriosi esperimenti nell'utilizzare l'energia eterica in un formato verticale. Clincher non fu in nessun senso un colpo di fortuna o un illegittimo, improvviso nuovo arrivo nello scenario dello smog. I dati statistici del periodo 1986-1990 lo provano in modo decisivo. Le 14 stazioni utilizzate da Clincher oggi potrebbero essere aumentate a 50 o a 100 per eliminare questo flagello che distrugge la salute. L'uno per cento del budget attuale per il controllo dello smog basterebbe a finanziare questo sforzo. La verità è che le forze politiche, burocratiche e finanziarie sono pesantemente coinvolte nello smog e lo sfruttano economicamente, finanziariamente e politicamente. Questo racket, per la sua esistenza, dipende dalla bugia che non vi sono risposte tecniche efficaci per lo smog, soltanto "progetti" immensamente costosi, marginalmente efficaci che si estendono senza fine nel futuro. Per contro, presentati qui nel loro giusto contesto, vi sono i precursori pratici e teoretici dell'Operazione Clincher, la più brillante tra tutte le operazioni della ERE sull'ingegneria climatica dal 1968. Clincher dimostra una risposta economica ed efficace ai problemi mondiali dello smog.

Sviluppo del "Flying H"



Lo sviluppo nella metà degli anni '80, su un'imbarcazione d'alto mare, di unità del tipo "Flying H" (Acca Volante, ndt) avvenne contemporaneamente alla separazione operativa dalla messa a terra tramite acqua. Le fotografie storiche nel sito della ERE di unità Flying H le mostrano sotto forma di un sostegno centrale ad H, con un paio di tubi risonanti affiancati su un asse comune.

Le prove marittime del Flying H iniziarono con la rotazione manuale dei tubi, e confermarono la validità del concetto. Le operazioni in mare stabilirono la necessità di un piccolo ma robusto riduttore con motore a corrente alternata per consentire una stabile rotazione fra i forti venti che spazzavano frequentemente il

ponte della nave. Una nave moderna e potente in grado di procedere a 22 nodi con un vento contrario di 25 nodi, in effetti, ha una vera bufera sul suo ponte. Questo era spesso il caso della SS Maui.

Una volta che lo sviluppo tecnico abbandonò le installazioni di tipo modulare, fisso, a schiere multiple e dei classici Cloudbuster, per passare a dispositivi che incorporavano componenti rotanti su di un asse motorizzato, si suggerirono da soli molti nuovi approcci.

L'azione è il crogiolo da cui emergono nuovi schemi. La relativa leggerezza e flessibilità delle unità Flying H invitavano alla mobilità. L'installazione di queste unità su una nave veloce le rendeva in grado facilmente — e naturalmente — di descrivere le tipiche forme d'onda rotante o *kreiselwelle* nell'etere mentre la nave procedeva lungo la sua rotta stabilizzata tramite giroscopio. Le prove di nuovi schemi possono essere elaborate e poi realizzate e collaudate sul posto in un ambiente inalterato. Il loro valore pratico verrebbe valutato sperimentalmente.

Le intense operazioni che seguirono lo sviluppo del Flying H dimostrarono presto che il disegno di dispositivi radicalmente diversi aveva spostato la nostra arte nascente in nuovi territori di azione e risultati. Eravamo entrati nell'era rivoluzionaria delle forme biogeometriche come mezzi per influenzare l'azione eterica.

L'unità "Spider"

Questa nuova era di componenti rotanti si estese presto allo sviluppo di unità del tipo "Spider" (Ragno, ndt), che erano lo sviluppo logico del Flying H. Quest'ultimo era essenzialmente un dispositivo ad influenza orizzontale. Al contrario, lo "Spider" avrebbe funzionato generando vortici sul piano verticale.

Agli inizi vennero compiuti esperimenti lungo questa linea di operazioni verticali utilizzando gli sperimentati, provati e precisi "cone guns" (cannoni a cono, ndt). Questi primi derivati dell'originale tecnologia Cloudbuster, senz'acqua, accoppiavano coni metallici a sezione aurea con lunghi tubi risonanti in PVC. Essi erano efficaci, ma rozzi e scomodi da impiegare nell'uso verticale a bordo di un battello. Il movimento del natante aggiungeva pericoli fisici. Si riuscì a semplificare e a stabilizzare il tutto facendo a meno della sezione del tubo risonante e aumentando il numero di coni impiegati. In questo modo venne sviluppata la classica unità "Spider".

La loro modalità di impiego era dirigere l'apice dei coni ruotati meccanicamente verso l'alto, dal ponte della nave verso lo zenit. Qualsiasi angolo dalla verticale desiderato poteva essere previsto nel progetto. In alcuni vennero realizzate infinite regolazioni di questi angoli. Alla loro regolazione minima questi coni potevano persino essere diretti orizzontalmente.

La teoria operativa era basata sulla conosciuta proprietà eterica del cono: la sua capacità strutturale di proiettare un fascio coerente di etere dal suo apice. Molte persone anche di moderata sensibilità possono rilevare questa sottile radiazione con il palmo della mano. Il reverendo **Verne Cameron**, maestro raddomante californiano internazionalmente conosciuto, è stato in grado di rilevare il fascio coerente della sommità di un cono ad una distanza di diversi chilometri. La portata massima del raggio emesso dall'apice del cono non è ancora stata stabilita.

La creazione e il mantenimento del fascio "creato dal niente", soltanto con una forma geometrica, fondamentalmente sfida i concetti convenzionali. Non è richiesto nessun carburante o sorgente di energia per stabilire e mantenere il fascio di energia eterica.

I vortici al lavoro in alto mare

Un'unità Spider, dotata di due, quattro o sei coni in circolo attorno al suo perimetro, dirige verso l'alto quel numero di sottili fasci di energia eterica, mettendo l'etere circostante in movimento per incoraggiare la formazione del vortice. La generazione di tali vortici è continua per tutto il tempo in cui lo Spider ruota. Quando lo Spider è montato su una nave in movimento, lungo qualche rotta la sua azione è molto amplificata dal movimento stesso dell'unità sulla superficie del mare. Il funzionamento di un simile Spider genererà le *kreiselwelle*, o forme d'onda rotanti, nell'etere.

Gli effetti obiettivi sono innegabili. Il principale tra questi è la capacità in condizioni di cielo totalmente coperto di rompere le nubi sovrastanti la nave riportando il blu del cielo. Il vapore acqueo rimosso in questo modo dallo zenit discende per l'azione vorticoso sull'orizzonte locale in un denso anello a ciambella tutto attorno alla nave. Questo anello nuvoloso e lo squarcio azzurro che si apre attraverso il cielo si muovono con la nave sulla superficie dell'oceano. Questi effetti sono stati osservati innumerevoli volte, confermati dai tracciati radar, e un eccellente esempio di filmato diurno si trova nella videocassetta



pubblicamente disponibile, dal titolo *Etheric Weather Engineering on the*

Seas.

Nella replica notturna di questi esperimenti, il radar mostra l'imbarcazione in movimento circondata da un anello di piovvaschi assai attivo, del diametro di circa 18-21 chilometri. L'intero sistema piovoso, creato dallo Spider, si muove sincronicamente alla nave sulla superficie dell'oceano, talvolta per delle ore. Se lo Spider viene disattivato, in breve tempo il burrascoso anello scompare. Durante le normali operazioni, mentre la porzione dell'anello lasciato indietro continua a scomparire a poppa del natante, rovesci freschi si materializzano a prua per mantenere l'anello attorno alla nave.

La realtà obiettiva di questi fatti è irresistibile, specialmente quando vengono osservati per lunghi periodi come un fenomeno stabile. Un esempio video di questo tipo di attività notturna e col radar si trova nella videocassetta citata.

L'implosiva azione verticale indotta dai coni rotanti ingloba l'umidità mentre la sua forza contrattiva la spinge in giù, verso la superficie dell'oceano. Questa azione vorticale rafforza il naturale, normale, movimento notturno dell'etere chimico dall'atmosfera verso la terra — un evento giornaliero che non produce questo schema di attività senza l'intervento dello Spider. Da qui i forti piovvaschi.

Questa sbalorditiva attività viene portata avanti senza l'utilizzo di alcun tipo di composti chimici, di radiazioni nucleari o di energia elettrica, a parte quella che fa girare il piccolo motore. Tutto quello che succede è una valanga di evidenze. L'etere chimico pertanto "esprime", nella propria lingua, una struttura interamente nuova di leggi naturali che attendono l'intervento cooperativo e intelligente dell'umanità.

Durante questo periodo di intromissione con lo Spider nel 1986-87, vennero prodotti effetti obiettivi su scala ancor più grande. L'alta pressione del Pacifico del nord è più o meno un'istituzione meteorologica in quella parte dell'oceano. Milioni di chilometri quadrati sono solitamente avvolti in questo manto relativamente tranquillo di alta pressione atmosferica. Giudicate la nostra sorpresa quando, durante questi esperimenti di attività verticale, scoprimmo che delle anomale, marcate, piccole "basse pressioni" cominciavano improvvisamente ad apparire vicino alla nostra posizione sulle mappe con l'analisi della superficie che ci venivano spedite via fax dalla Marina o dal Servizio Meteorologico Nazionale statunitense. Le indicazioni erano che questi strani piccoli sistemi avevano migrato dalla traccia della nostra nave, e stavano improvvisamente comparendo nel bel mezzo di una quasi incredibile vasta massa di atmosfera ad alta pressione che copriva un milione e mezzo di chilometri quadrati o più. Queste mini-basse pressioni "impiantate" apparivano con sufficiente forza e dimensione da poter essere osservate e riportate dalle navi di superficie e dai satelliti.

Questa esperienza pratica di una sottile energia eterica che decisamente funzionava sul piano fisico conduce a teorie su come questa azione possa essere applicata ad alcuni utili obiettivi o scopi fisici. L'ideale sarebbe un pratico e benefico valore per l'umanità. Inoltre, potrebbe anche derivarne un uso più ampio della forza eterica per il progresso umano.

Esperienze e Speculazioni

In quasi due decenni di operazioni in mare esistevano già i collegamenti a un moderno problema con gravi impatti negativi sull'umanità: lo smog.

La nostra esperienza fin dal 1968 nella California meridionale ha ripetutamente dimostrato che le operazioni d'ingegneria per produrre la pioggia riducevano definitivamente i livelli d'inquinamento dell'aria nella regione, senza alcuna intenzione da parte nostra in tal senso. Questa riduzione di smog avveniva collateralmente alle operazioni di ingegneria per produrre la pioggia, che quest'ultima venisse prodotta o meno. I fisici definirebbero questa capacità di riduzione dello smog un "effetto collaterale".

Inoltre, in diverse occasioni il dottor **James O. Wood** e **Trevor J. Constable** avevano puntato, per pura curiosità, grandi unità modulari azionate ad acqua dall'oasi di Thousand Palms verso ovest attraverso il passo di Banning e nel bacino di Los Angeles. Con nostra grande meraviglia, un pesante puzzo di smog e di scarichi d'automobile invase in pochi minuti l'incontaminata area dell'oasi. La nostra azione aveva

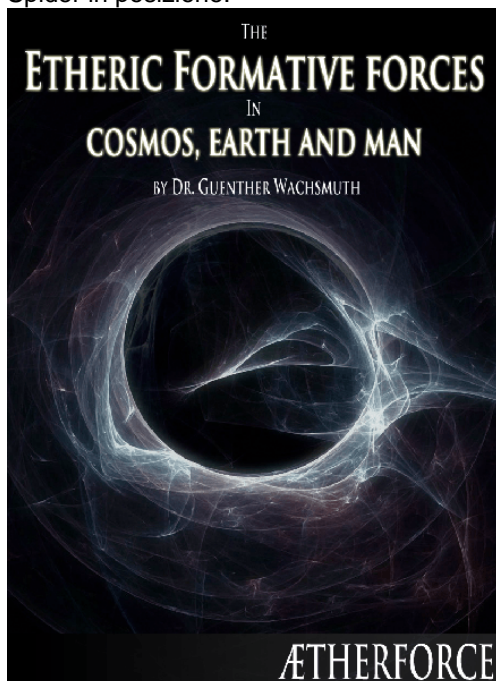
mosso, quasi istantaneamente, verso est nel deserto del Mojave lo smog formatosi a 80-100 chilometri di distanza! Venne così dimostrato un collegamento tecnico tra l'ingegneria eterica e lo smog.

Questo fu verificato da altre esperienze simili. Con i pesanti e ingombranti dispositivi azionati ad acqua con cui operavamo a quei tempi, non riuscivamo a escogitare metodi realizzabili per approfondire queste scoperte. Essi erano pertanto depositati nella banca della nostra memoria per tempi successivi. Quel momento arrivò con lo Spider.

L'esperienza marittima con lo Spider aveva dimostrato in maniera convincente che i vortici eterici potevano essere generati da una nave in movimento per mezzo di questi dispositivi. Noi già sapevamo che c'era un collegamento tra l'etere chimico e lo smog. Sarebbe dunque possibile generare vortici implosivi nel bacino di Los Angeles con degli Spider funzionanti presso basi fisse? Un vortice implosivo ingloba la materia all'interno del suo effetto e la spinge verso la punta del vortice. In una condizione di mare aperto, la materia sotto la sua influenza era vapore acqueo atmosferico. Ecco perché noi osservammo quegli anelli di piovvaschi circondare la SS Maui e accompagnare la nave attraverso il Pacifico.

Mentre era altamente improbabile che operazioni simili, condotte da basi terrestri fisse nella semi-arida California meridionale, producessero burrasche, la generazione di vortici più moderati in un clima così secco avrebbe potuto produrre benefici effetti di pulizia sull'atmosfera regionale attorno a Los Angeles. Dei vortici eterici realizzati lì potrebbero inglobare il materiale particolato aereo tegumentato nello smog e farlo ritornare al suolo, producendo una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico. Questo sembrava degno di ulteriori esplorazioni pratiche.

Nelle basi fisse realizzate a terra, non ci sarebbe l'influenza rinforzante della velocità della nave. Si potrebbe contare soltanto sul movimento nativo dell'etere stesso, mentre passa nelle vicinanze degli Spider in posizione.



Sapevamo già che questo movimento era continuo, in base al profilo dell'economia eterica della Terra fornito dal dottor **Guenther Wachsmuth** nel suo monumentale libro, *Etheric Formative Forces in the Cosmos, Earth and Man*. Il brillante lavoro pionieristico del dottor Wilhelm Reich con i Cloudbuster negli anni '50 non lasciava dubbi circa l'esistenza di un flusso di energia organica (forza eterica) da ovest a est nelle zone temperate dell'emisfero nord. Nel nord Pacifico orientale, noi stessi avevamo arginato centinaia di volte questi flussi ovest-est per produrre la pioggia. Avevamo registrato inequivocabilmente l'intero processo e spesso su un irrefutabile video temporizzato. L'esistenza e l'accessibilità di questo flusso, pertanto, per noi erano confermati quanto i nostri battiti cardiaci.

Una prospettiva razionale, basata sulla nostra esperienza marittima, era che i vortici suscitati in questo flusso eterico dall'azione degli Spider si muoverebbero in sequela "lungo la corrente" nel flusso eterico, lontano dalle postazioni degli Spider. Forse potrebbero influenzare implosivamente l'atmosfera fisica in quelle regioni — a est delle postazioni degli Spider. Nel modo in cui si comporta un vortice, ci si potrebbe aspettare che si ingrandiscano e si indeboliscano con la distanza, ma viaggerebbero abbastanza lontano lungo territori aridi e avendo sufficiente influenza da essere evidenziati fisicamente e statisticamente?

Operazione Victor, Luglio 1987

Fu il concatenamento di ragionamento, teoria e d esperienza che ci portò all'estate 1987. Guidati dal motto che soltanto i risultati contano, avevamo di fronte il clima estivo di Los Angeles in luglio per la nostra prova delle unità di tipo Spider come dispositivi per inibire lo smog.

Casualmente, ci trovammo fianco a fianco col più ambizioso progetto di osservazione, monitoraggio e studio dello smog mai condotto dalle autorità della California, e probabilmente unico al mondo. Si trattava di un vasto programma organizzato e finanziato dal California Air Resources Board di Sacramento, con un bilancio di 10 milioni di dollari. Dozzine di scienziati esperti di smog vennero portati nella California meridionale da tutti gli Stati Uniti e da altri paesi. Questi professionisti vennero stanziati in numerose basi di osservazione e di raccolta dati in siti chiave del Distretto di Gestione della Qualità dell'Aria (AQMD) nelle quattro contee della costa sud — il più grande e sporco distretto in America.

Per noi fu un colpo di fortuna. Se il nostro piccolo e modesto progetto, limitato essenzialmente al mese di luglio, avesse avuto successo, un progetto di monitoraggio dello smog così dettagliato avrebbe dimostrato inequivocabilmente la nostra influenza. Eravamo euforici sapendo che osservazioni sullo smog di dettaglio e complessità senza precedenti sarebbero state effettuate dallo Stato della California durante Victor. Se avessimo fallito, allora la nostra impotenza sarebbe stata dimostrata obiettivamente e statisticamente, e avrebbe giustificato l'abbandono di simili operazioni antismog in futuro.

Finanziata con 4.000 dollari risicati, la nostra Operazione Victor avrebbe utilizzato soltanto tre stazioni di tipo Spider per il mese di luglio. La principale installazione era a Point Fermin, la punta più meridionale di Los Angeles, sull'oceano Pacifico. Una seconda installazione presso Tustin, California, era vicina al centro del bacino di Los Angeles, e la terza era a Fort Zinderneuf nel Desert Hot Spring sul bordo del deserto del Mojave. Queste stazioni erano equipaggiate con versioni ibride dello Spider in sviluppo, ma tutte e tre le unità lavoravano verso l'alto per innescare i vortici nell'etere.

All'inizio della prova la documentazione di Victor venne inoltrata alla National Oceanographic and Atmospheric Administration del governo federale degli USA.

Lo scenario che si apriva nella California meridionale del luglio 1987 metteva a dura prova perfino la nostra credulità, pronti come eravamo per risultati positivi. Numerosi record climatici e di smog vennero abbattuti.

Il prototipo di Spider che avevamo installato a Point Fermin produsse una drastica riduzione delle temperature per gran parte del mese, e l'impronta della sua influenza era evidente nelle foto del vapore acqueo prese dal satellite e sulle carte da 500 millibar trasmesse dalla TV e da noi videoregistrate. Giorno dopo giorno, l'aria fredda scendeva precipitosamente dal Canada fino a Point Fermin. L'atmosfera nel bacino di Los Angeles era cristallina. Le videocassette rimaste nella nostra documentazione mostrano gli annunciatori TV delle previsioni del tempo andare in estasi per la perfetta visibilità e l'aria pulita, e indicare eccitati il comportamento da gennaio-in-luglio dell'aria fredda che dal Canada veniva giù fino a Point Fermin, la nostra principale base operativa.

Gli scienziati del progetto statale nel frattempo stavano lottando per trovare smog a sufficienza da giustificare la loro presenza da 10 milioni di dollari. Non c'era sufficiente smog disponibile per loro onde poter raccogliere campioni utili o statisticamente validi. Il piccolo esercito di professionisti venne di conseguenza rinvitato a casa prima della fine di luglio. Questo umiliante abbandono del progetto smog venne riportato anche dalla TV. Erano state fornite prove inoppugnabili, documentate dallo Stato della California, che la nostra generazione di vortici eterici implosivi potrebbero davvero ridurre lo smog della California meridionale.

Il mese di luglio 1987 spiccò per le sue basse letture di smog fra i record delle registrazioni stagionali del 1987, mentre il valore complessivo di smog per i sei mesi della stagione 1987 registrò un sorprendente calo del 16,6 per cento dal 1986, fino a un nuovo minimo storico!

Un'importante annotazione in calce, con Victor che si concluse in luglio, fu che lo smog tornò furiosamente in agosto. Gli scienziati dello smog esiliati furono allora riportati indietro per un'altra prova di studio. Per noi, Victor fu un grande, incoraggiante trionfo. La burocrazia dello smog dell'AQMD aveva ricevuto copie della documentazione su Victor da noi preventivamente inviata al governo federale. Nondimeno essi rifilarono agli organi d'informazione la scusa che quella stupenda catena di eventi di aria pulita era dovuta ad "anomale condizioni meteorologiche".

Sostegno Commerciale agli Esperimenti



Agli inizi del 1988, Trevor Constable [a destra, ndr] divenne socio di un giovane imprenditore e uomo d'affari internazionale di Singapore, il signor George K. C. Wu, ora presidente e amministratore delegato della ERE. Un miliardario con autentico senso dell'avventura, che iniziò a lavorare con noi per rendere l'ingegneria climatica eterica commercialmente disponibile.

Come giramondo quasi infaticabile, George Wu aveva un'esperienza di prima mano del flagello mondiale dello smog, e immaginò il potenziale commerciale di un metodo semplice ed efficace per sradicare questa maledizione. Qui c'era davvero un nuovo metodo, economico ed efficace; ulteriori sviluppi erano giustificati. Egli finanziò produzioni televisive, la costruzione di attrezzature, i trasporti e ogni altra attività essenziale per mantenere in movimento il lavoro. Il suo intervento fu tanto benvenuto quanto provvidenziale. La tensione di 20 anni stava iniziando a farsi sentire sui pionieri.

Nella stagione dello smog 1988, rimanemmo al di fuori dello scenario smog di Los Angeles. Lo smog fece un grande balzo in alto stagionale, di nuovo a 77 giorni di allarme rispetto ai 66 di Victor. Questo portò nuovamente il livello di smog a quelli raggiunti nel 1985 e 1986. La nostra impronta, pertanto, era già presente nelle statistiche e nei grafici dello smog, anche se ci preparavamo ad imprimerla lì con chiarezza ancora maggiore nelle due stagioni successive.

Continuammo a lavorare nello sviluppo dello Spider nel 1988-89. I progetti vennero realizzati e collaudati fino a quando ottenemmo delle unità fisicamente gestibili che fossero efficaci nel generare vortici eterici.

George Wu fece costruire professionalmente alcuni meravigliosi esemplari a Singapore, e li installò sul tetto del suo ufficio. Scattò alcune impressionanti fotografie del cielo di Singapore a 360° con un obiettivo a "occhio di pesce", che offrirono una testimonianza grafica della potenza tropicale del dispositivo Spider.

Continuammo con gli esperimenti sulla produzione della pioggia alle Hawaii, in California, a Singapore e in alto mare. Con la consulenza e l'aiuto finanziario di George Wu, nel 1989 decidemmo di realizzare contro lo smog della California meridionale un paio di brevi progetti che erano alla portata delle nostre capacità e risorse. Le due operazioni insieme avrebbero coperto tre dei sei mesi ufficialmente indicati come la "stagione" dello smog. Questo avrebbe verificato l'efficacia dello Spider migliorato che adesso stavamo utilizzando, in un difficile scenario pratico.

Si trattava di un significativo passo avanti rispetto al solo luglio dell'Operazione Victor, ma vi erano limiti umani su quello che potevamo fare. All'epoca non era disponibile personale sufficiente a consentire un'operazione per l'intera stagione.

Conducemmo l'Operazione Breakthrough in luglio e l'Operazione Checker in settembre e ottobre 1989. L'impatto stagionale di queste operazioni fu spettacolare. Gli allarmi smog si ridussero di un pazzesco 29,4 per cento, portando il totale stagionale a 54 allarmi — un record storico, ben inferiore perfino a quello dell'Operazione Victor.

Questo lasciò pochi dubbi sul fatto che l'aumentata efficienza e il miglior dislocamento dei nostri nuovi dispositivi fosse responsabile di questo tremendo calo, dato che avevamo utilizzato soltanto quattro stazioni. Il nostro futuro alla conquista dello smog sembrava roseo. La tecnologia eterica poteva eliminare questa maledizione dalla Terra!

Piano per l'Operazione Clincher



In base al successo del 1989, George finanziare un'operazione antimog allargata, per tutta la stagione nel 1990 era un investimento giustificato. Un successo che combaciasse con i due precedenti avrebbe messo l'ingegneria eterica "sulla vetta" come impresa commerciale contro lo smog.

Di conseguenza vennero elaborati dei piani per aumentare il numero delle stazioni Spider. Più stazioni erano essenziali. Dato che il numero degli allarmi era stato ridotto in modo significativo, ridurlo ancora di più sarebbe stato difficile.

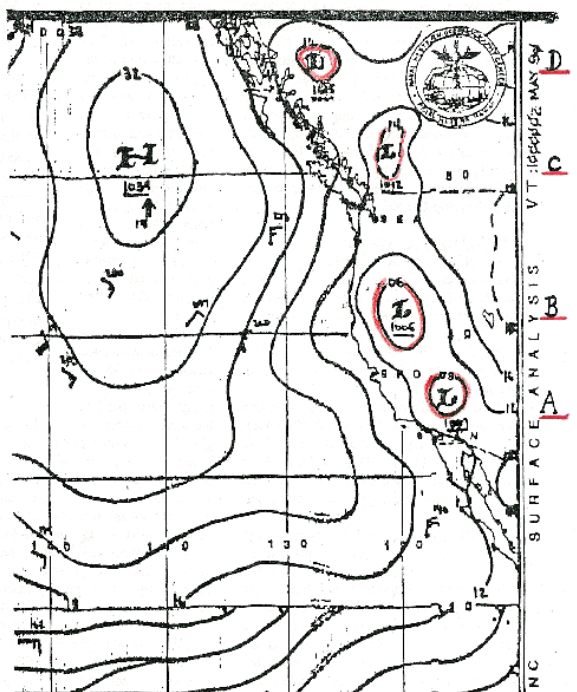
Così svilupparammo uno Spider Mark II semplice, di basso profilo, affidabile ed efficiente che poteva funzionare da qualsiasi sito provvisto di corrente alternata. L'intenzione era quella di operare fino a 14 stazioni, se fossero stati trovati e messi in funzione i siti adatti. Tutto questo fu organizzato nella primavera del 1990 e porta la storia di Clincher al suo punto cronologico di partenza.

Un articolo intitolato "*Operazione Clincher*" è disponibile sul nostro sito web. Si tratta della versione riveduta di un rapporto speciale apparso nel numero di maggio-giugno 1991 di *The Journal of Borderland Research*. Compilato da Thomas Brown, all'epoca direttore della Borderland Sciences Research Foundation e ora prestigioso webmaster della ERE, questo rapporto escludeva, per restrizioni di spazio necessarie a quel tempo, gli illuminanti dettagli tecnici di questa prefazione in Internet. Con le informazioni aggiuntive qui fornite, il lettore può capire che Clincher non fu un evento anomalo o un caso fortunato.

Migliaia di ore di dedicato lavoro stanno dietro lo strepitoso trionfo che Clincher diventò, e che rimane sino ad oggi, come *la tecnologia contro l'inquinamento dell'aria che nessuno vuole*. ?

ETHERIC VORTICES IN ACTION

The U.S. Navy Western Oceanography Center at Pearl Harbor, Hawaii, originated this radiofacsimile surface analysis weather map. The Valid Time is midnight, Greenwich time, 10 May 1990. After start-up of Operation Clincher in Los Angeles on 1 May 1990, TJC noted that a string of low pressure barometric systems formed (Margin designation A,B,C,D) from southern California (A) to Alaska (D). Similar atmospheric vortices continued to appear in strings for the next two months in this anomalous fashion. TJC interprets their appearance, and persistence, as due to vortical activity induced by CLINCHER apparatus operating 24 hours a day in Los Angeles. Such vortical activity in the main south-north flow of etheric force in spring and summer (northern hemisphere) behaves similarly to vortices in other media. Etheric vortices translate into the atmosphere eventually, as indicated here by this 2500 mile-long vortex string. Inducing such implosive vortices focally is the key to mastering smog, according to TJC. The real-world consequence of the persistently appearing vortex strings above, was the wettest northern California spring in 60 years, and obliteration of drought in the Pacific northwest. Also obliterated were doomsday, computer-born predictions of drought disaster in the Pacific northwest. The on-site rain gauge at BSRF headquarters in coastal northern California measured 19" in May and early June 1990, during predictions of drought and an early fire season.



Los Angeles Times

THURSDAY, NOVEMBER 1, 1990
 COVERED 1990: THE TIMES MIRROR COMPANY / OCT. 2, 1990 PAGES

1990 Smog Season Had Cleanest Air on Record

By MARLA CONE
 TIMES STAFF WRITER

From the foothills of San Bernardino County to the coast of Orange County and the valleys of Los Angeles, Southern Californians breathed the cleanest air on record in the 1990 smog season that officially ended Wednesday, records show.

Officials said regulations lowering emissions from cars and industry deserve much of the credit for the dramatic improvement in air quality, but favorable weather also contributed.

"This is mind-boggling," said Joseph Cassmassi, senior meteorologist with the South Coast Air Quality Management District, who has analyzed smog data for nine years. "When you compare it with the past, it's like night and day. There's really been a dramatic

improvement."

Days of smog alerts in the basin—which includes Los Angeles, Orange, San Bernardino and Riverside counties—declined by 24% this smog season compared with 1989, which also was considered a light year. The season, which runs May 1-Oct. 31, is believed to be the best in more than 40 years of

■ RELATED STORY: A5

record keeping in Southern California.

From May through October, alerts for ozone, the prevalent pollutant in the region, were called in at least one city on 41 days, AQMD data show.

That compares with 54 days in 1989 and 77 in 1988. Back in 1977, they occurred nearly three times more frequently, with 121 days.

Please see SMOG, A21

SMOG: 1990 Air Cleanest

Continued from A1

The alerts are triggered when pollutants reach concentrations so high that health warnings must be issued under law.

The region's smoggiest city—Glendora, nestled at the foot of the San Gabriel Mountains—had a much lighter season, with 28 days compared to 37 last year and 71 in 1986.

Visibility, however, has not necessarily improved. Much of the haze comes from a mix of moisture and soot. "We can get ozone to zero and the public might not even notice it because they gauge air quality by visibility," said AQMD Chairman Norton Younglove.

Ozone, created when a mix of pollutants from cars, businesses and consumer products bake under the sun, is a powerful irritant of the lungs. It especially harms children, people with respiratory disorders, the elderly and people who exercise outdoors. There also is increasing evidence from national researchers that the pollutant causes premature aging and permanent damage that could trigger chronic lung disease in healthy people.

Dr. Robert Phalen, director of the Air Pollution Health Effects Laboratory at UC Irvine, said the air quality improvements recorded this year are significant enough to benefit the health of everyone living in the basin.

"People with lung disorders would notice that this was an easier year for them," Phalen said. "And those of us who don't have a lung disorder are benefiting even though we don't notice it because smog episodes slowly erode lungs."

Despite the improvements, the basin remains the smog capital of the nation with air quality that is three times worse than any other area. On an average of every four or five days since May, residents in at least one city within the region breathed concentrations of pollution that officials consider unhealthy.

"We're encouraged, but it's still flat out awful," said Tim Little, executive director of the Coalition for Clean Air, a Santa Monica-based environmental group. "It doesn't show enough of a decline to even put us in the same league with the rest of the country."

The AQMD has vowed to eliminate smog alerts by the year 2000 and comply with all federal health standards by 2007 with its 20-year plan.

A Stage 1 alert is called when ozone reaches 0.20 parts per million. A Stage 2 is above 0.35 p.p.m. The air is considered unhealthy when it exceeds the federal standard of 0.12 p.p.m.

This year showed a 60% decline in the number of hours that the region exceeded the Stage 1 level, Cassmassi said. That means not only is the problem shrinking in size, but also duration. Smog bouts are lasting shorter periods of time, the data shows.

Ozone peaks from May through October because of strong sunshine and stagnant air, which traps pollutants close to the ground. Most of the pollution builds up from cars and industry in Los Angeles and Orange counties, then moves inland and east toward the mountains.

ONLY RESULTS COUNT! ONLY RESULTS COUNT!! P.12

Per ulteriori informazioni, contattare:



Mr. George K. C. Wuu Chairman and CEO

Etheric Rain Engineering Pte Ltd
 718A Upper Changi Road East, #04-02 Singapore 486850
 Telefono: +65 9798 5884
 Fax: +65 448 5551
 Email: wuudefg@singnet.com.sg
 Sito web: <http://www.ethericrainengineering.info>

(Fonti: *Etheric Rain Engineering Pte Ltd* © 1990-2003, aggiornato il 28 gennaio 2003, sito web: <http://www.ethericrainengineering.info> > oggi: <http://www.rainengineering.com/>) *La breve biografia di Ken Adachi*, "Trevor James Constable: A Man of Seasons", presso <http://educate-yourself.org/tjc/briefbio.shtml>)

Il presente articolo è stato pubblicato originariamente su **NEXUS New Times n. 50**, giugno-luglio 2004. La ripubblicazione è gradita esclusivamente citandone la fonte originaria e l'autore.

Dietro le notizie • Salute • UFO • Scienza del Futuro



NEXUS

NEW TIMES • N°50

EDIZIONE ITALIANA
GIUGNO - LUGLIO 2004

Project Hammer Reloaded

**Ingegneria Eterica:
come eliminare lo smog**

DNA, dall'elica all'ologramma

**Terapia dell'aura:
la macchina di Crock**

Noni la panacea tropicale

Nell'inserto:
**Affondate
la Liberty**

ISSN 1592-1247

9 771592 124009

Rockefeller 3 • UFO alle salomone • Cerchi nel grano • & Altro...
PER INFO E ACQUISTO: CLICCA QUI