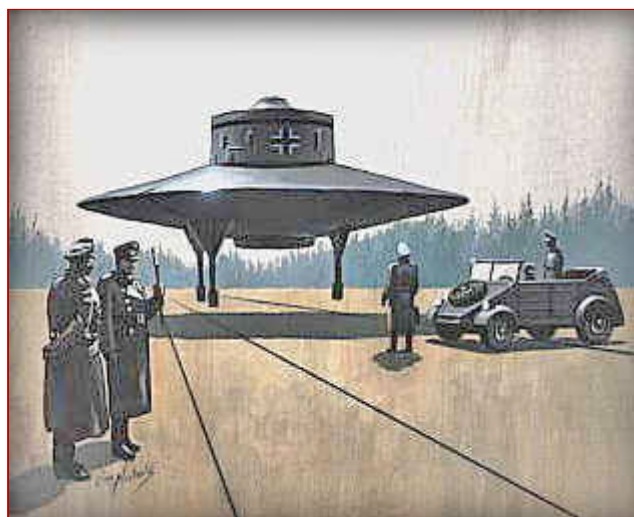


Vril Society "The Yellow Book" no 5

Extracts pages 154 to 170

por Barry Taylor

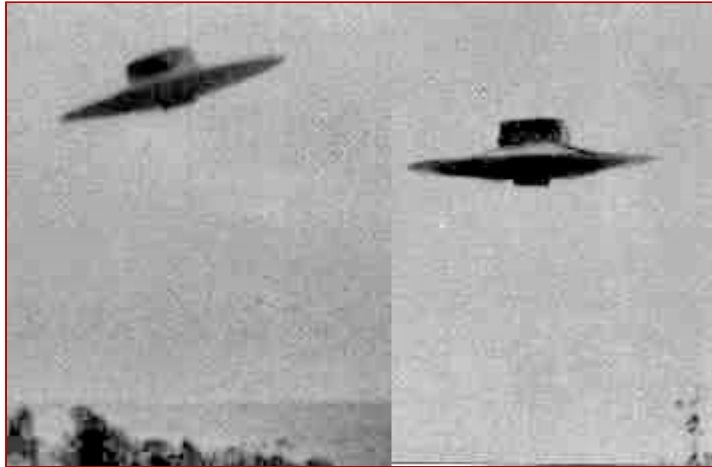
[versão original em francês](#)
do site [TheOZFactorUFOResearch](#)



À primeira vista, a **Sociedade Vril** não deveria ser trazida para o escopo de nosso assunto que está mais preocupado com política, mas é uma das sociedades secretas mais interessantes que já existiram. É por isso que é absolutamente necessário que o mencionemos.

Não há um único livro em alemão sobre esta *Sociedade Vril* e todos os outros documentos que poderiam ter dado uma referência cruzada ao nome foram totalmente eliminados pelos Aliados. Mas, como você verá, nem tudo desapareceu. E é um prazer especial para mim revelar este assunto para vocês aqui.

Com efeito, você vai verificar qual dos círculos de poder não alemães mantém em segredo a verdade sobre os alemães.



Karl Haushofer fundou, antes de 1919, uma segunda ordem, os Irmãos da Luz, que mais tarde recebeu o nome de Sociedade Vril. Nele foram unidos também os Mestres da Pedra Negra (DHvSS), uma nova fundação dos Templários, da ordem de Germain em 1917, e os Cavaleiros Negros do Sol Negro, a elite da Sociedade Thule e da SS.

Se compararmos a Sociedade Vril à Sociedade Thule, a diferença pode ser resumida assim:

- a Sociedade Thule ocupou-se com questões materiais e políticas
- a Sociedade Vril estava preocupada acima de tudo com o além

No entanto, eles tinham alguns pontos em comum.

Ambos estudaram Atlântida, Thule, a Ilha do Afortunado de Gilgamesh, as relações originais entre os alemães e os mesopotâmicos, bem como os antigos santuários como Stonehenge com suas pedras altas.

Em dezembro de 1919, uma casa na floresta foi alugada em Ramsau, perto de Berchtesgaden, onde algumas pessoas das sociedades Thule, DHvSS e Vril se reuniram. Entre eles estavam as médiuns Maria Orsitsch e Sigrun. Maria havia recebido algumas informações em um script secreto dos Templários - uma linguagem completamente desconhecida para ela - com dados técnicos sobre a construção de uma máquina voadora.



Essas mensagens telepáticas foram transmitidas, de acordo com os registros escritos da Sociedade Vril, do sistema solar de Aldebaran, na constelação de Touro.

Desejamos apresentar a você um resumo das mensagens que foram recebidas por alguns anos pelos telepatas da Sociedade Vril, que foram a base das ações posteriores realizadas por aquela Sociedade.

Aldebaran

O sistema solar de Aldebaran está a 68 anos-luz da Terra, e dois planetas habitados que constituem o Reino dos Sumérios orbitam ao redor de seu sol.

Os habitantes deste sistema solar são subdivididos em mestres, pessoas brancas semelhantes a Deus (arianos) e outras diferentes raças humanas. Estes últimos se desenvolveram devido às mudanças climáticas nos planetas individuais e foram o resultado da degeneração do povo semelhante a Deus. Esses mutantes passaram a ter um desenvolvimento espiritual inferior ao das pessoas semelhantes a Deus.

Quanto mais as raças se misturavam, mais seu desenvolvimento espiritual era degradado. Conseqüentemente, quando o sol (Aldebaran) começou a se expandir, eles não foram mais capazes de fazer viagens interplanetárias como seus ancestrais; tornou-se impossível para eles deixar seus planetas.

Assim, as raças inferiores, totalmente dependentes dos mestres, passaram a ser evacuadas em espaçonaves e levadas a outros planetas habitáveis. Apesar das diferenças, havia respeito entre essas duas raças, elas não invadiam o espaço vital uma da outra (em contraste com a Terra).

A raça dos mestres, os deuses brancos, começou a colonizar outros planetas semelhantes à Terra 500 milhões de anos atrás, com a expansão do sol de Aldebaran e o aumento do calor dele resultante, que tornava os planetas inabitáveis. Foi dito que eles colonizaram o planeta Mallona (também chamado de Maldek, Marduk ou Phaeton pelos russos) em nosso sistema solar, que existia naquela época entre Marte e Júpiter, onde os asteróides são encontrados hoje.

Depois disso, Marte, cujas grandes cidades piramidais e a conhecida [face marciana](#), fotografada em 1976 pela sonda Viking, testemunham o alto nível de desenvolvimento de seus habitantes. A partir daí, naquela época, presumiu-se que o povo divino da Suméria Aldebaran veio à Terra pela primeira vez.

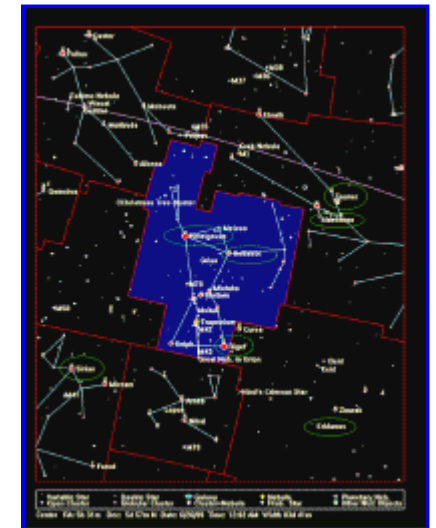
Velhos vestígios de um sapato petrificado com cerca de 500 milhões de anos, com um trilobite petrificado junto com a sola desse sapato, o testemunham. Esse peixe primitivo vivia na Terra naquela época e desapareceu há 400 milhões de anos.

Os membros da Sociedade Vril pensavam que os Aldebaranos desembarcaram mais tarde, quando a Terra se tornou lentamente habitável, na Mesopotâmia, e que eles formaram a casta dominante dos Sumérios. Esses aldebaranos eram chamados de Deuses brancos. Além disso, os telepatas Vril receberam a seguinte informação: a língua [suméria](#) não era apenas idêntica à dos aldebaranos, mas também tinha tons semelhantes ao alemão, e a frequência das duas línguas era quase idêntica.

Isso corresponde à realidade? Digamos simplesmente que os desenhos de construção e os dados técnicos recebidos pelos telepatas - seja de onde vierem - foram tão precisos que nasceu a ideia mais fantástica já concebida pelo homem: a construção de uma máquina para voar para o além! O conceito de uma "outra ciência" amadureceu mentalmente (hoje se usaria o termo "formas alternativas de energia").

Passaram-se três anos antes de o projeto começar. Na primeira fase de uma "outra tecnologia" ou "outra ciência", o Dr. **WO Schumann**, membro das Sociedades Thule e Vril, deu uma palestra na Faculdade de Ciências de Munique.

Aqui está um extrato



Em todos os lugares, dois princípios determinam os eventos: luz e escuridão, bom e mau, criação e destruição, como o positivo e o negativo na eletricidade. É sempre um ou outro - ou!

- Estes dois princípios, designados concretamente como princípios criativos e destrutivos, também determinam os nossos métodos tecnológicos. [...]
- O princípio destrutivo é obra de Satanás, o princípio criativo é obra de Deus. [...]
- Toda tecnologia baseada no princípio da explosão ou da combustão pode ser chamada de tecnologia satânica. A próxima Nova Era será a era de uma nova tecnologia, positiva e divina! [...]
(extraído dos arquivos secretos da SS).

Tecnologia de implosão

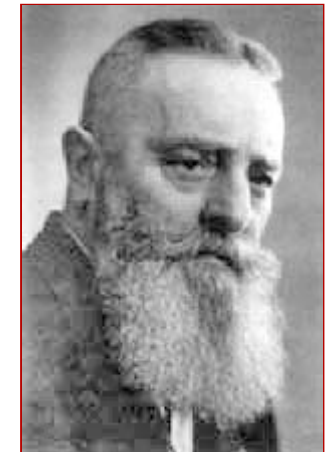
Ao mesmo tempo, o cientista **Viktor Schauberger** (à direita) estava trabalhando em um projeto semelhante.

Ele estava usando os ensinamentos de Johannes Kepler, que possuía a doutrina secreta dos Pitagóricos, mantida e mantida em segredo pelos Templários. Isso dizia respeito ao conhecimento da [implosão](#) (neste caso, significando a utilização do potencial dos mundos internos no mundo externo).

Hitler e todos os outros membros das Sociedades Thule e Vril sabiam que o princípio divino é sempre criativo, isto é, construtivo. Uma tecnologia que, ao contrário, depende da explosão é, portanto, destrutiva, oposta ao princípio divino. Então, alguém desejaria criar uma tecnologia baseada na implosão.

Os ensinamentos de oscilação de Schauberger (o princípio da série harmônica = monótono) fazem parte da compreensão da implosão. Simplificando: implosão em vez de explosão!

Por meio das trajetórias de energia da tecnologia monótona e de implosão, pode-se penetrar no domínio da antimatéria e, dessa forma, dissolver a gravidade.



Embarcação em forma de pires

A primeira **embarcação em forma de**

pires foi construída no verão de 1922, seu acionamento baseado na tecnologia de implosão (a máquina para voar para o além).

Consistia em um disco de 8m de diâmetro, encimado por um disco paralelo de 6,5m de diâmetro, com outro disco de 6m de diâmetro embaixo. Esses três discos possuíam um furo de 1,80m em seus centros, onde foi montada a unidade de propulsão de 2,40m de altura. Na base, o corpo central terminava em forma de cone. Nesse cone havia uma espécie de pêndulo para estabilização do aparelho.

Os discos inferior e superior giraram em direções opostas para criar um campo eletromagnético giratório.

O desempenho deste primeiro disco voador é desconhecido. Ele foi experimentado por dois anos antes de ser desmontado e armazenado na fábrica de Messerschmidt em Augsburg. O financiamento deste projeto encontra-se nas contas de várias empresas industriais, mencionadas sob o código JFM. É certo que o

mecanismo Vril desceu da máquina para voar para o além, mas foi indexado como o levitador Schumann SM.

Em princípio, a máquina para voar para o além tinha que engendrar um campo extremamente forte em torno de si e de sua vizinhança imediata que tornava todo o espaço circundante, compreendendo o da máquina e seus ocupantes, um microcosmo completamente independente de nosso cosmos.

Em sua potência máxima, este campo seria completamente independente de todas as forças e influências do nosso Universo, como gravitação, eletromagnetismo, radiação, bem como qualquer tipo de matéria. Ele poderia se mover à vontade em qualquer campo gravitacional sem que ninguém o sentisse ou sentisse forças de aceleração.

Em junho de 1934, Viktor Schauberger foi convidado por Hitler e os mais altos representantes das sociedades Vril e Thule e trabalhou, a partir de então, com eles. O primeiro OVNI alemão foi desenvolvido em junho de 1934. Sob a direção do Dr. WO Schumann, a primeira [aeronave circular](#) experimental [RFZ 1](#) foi desenvolvida na fábrica de aeronaves Arado em Brandenburg.

Embora seu primeiro vôo também tenha sido o último, ele subiu verticalmente a uma altura de cerca de 60 m, mas depois começou a rolar e dançar no ar por vários minutos.

A cauda do Arado 196 que deveria guiar o dispositivo provou ser completamente ineficaz. Com grande dificuldade, o piloto Lothar Waiz conseguiu trazê-lo de volta ao solo, escapar dele e fugir a tempo, pois o dispositivo começou a girar como um pião antes de virar e se quebrar completamente. Esse foi o fim do RFZ 1, mas o início das [máquinas voadoras VRIL](#). O RFZ 2 foi concluído no final de 1934, possuía um drive Vril e um sistema de impulsão magnética de vôo. Seu diâmetro era de 5m e apresentava as seguintes características: os contornos do aparelho tornavam-se borrados à medida que ganhava velocidade e iluminava-se com cores diferentes, característica bem conhecida dos OVNI's.

Dependendo da força propulsora, tornou-se vermelho, laranja, amarelo, verde, branco, azul ou violeta. Foi capaz de operar e teve um destino notável no ano de 1941. Foi utilizado como avião de reconhecimento de longo alcance durante a batalha da Inglaterra.

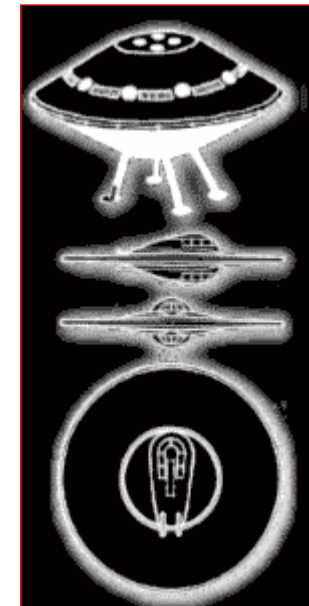
Os caças alemães ME 109 padrão provaram ser inadequados para voos de reconhecimento transatlântico devido ao seu curto alcance.

Ele foi fotografado no final de 1941 sobre o Atlântico sul, a caminho do cruzador auxiliar Atlantis, que estava nas águas da Antártica. Não poderia ser utilizado como caça pelo seguinte motivo: devido ao seu sistema de voo por impulsão, o RFZ 2 só podia fazer mudanças nas direções de 90°, 45° ou 22,5°. Inacreditável, alguns de vocês vão pensar, mas são exatamente essas mudanças de vôo em ângulo reto que são características dos OVNI's.

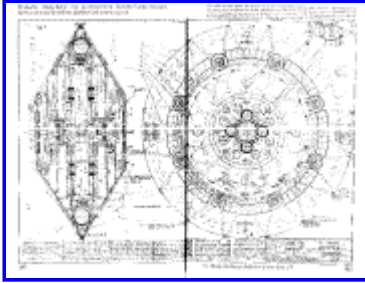
Após o sucesso do pequeno RFZ 2 como aeronave de reconhecimento de longo alcance, a Sociedade Vril adquiriu seu próprio campo de testes em Brandemburgo. The [VRIL 1 Hunter](#), um disco voador levemente armado, voou no final de 1942. Tinha 11,5 m de diâmetro, tinha um único assento e tinha um sistema de levitação Schumann e um sistema de vôo por impulsão de campo magnético.

Ele atingiu velocidades de 2.900 a 12.000 km / h, podia realizar mudanças de direção em ângulo reto em velocidade total sem prejudicar o piloto, não era afetado pelo clima e era perfeitamente capaz de voos espaciais. Dezesete exemplares do VRIL 1 foram construídos, havia também várias variantes com dois bancos, equipados com cúpulas de vidro.

Ao mesmo tempo, um projeto V-7 foi desenvolvido. Vários discos voadores carregavam esse nome, mas tinham propulsão a jato convencional. De acordo com Adreas Epp, foi criado o RFZ 7, que combinava um disco voador levitando com propulsão a jato.



As firmas de Schriever-Habermohl e Miethe Belluzo trabalharam nisso. Tinha 42 m de diâmetro, mas caiu ao pousar em Spitzbergen. Mais tarde, porém, um RFZ 7 construído da mesma forma foi fotografado fora de Praga.



Segundo **Andreas Epp**, deveria ser equipado com ogivas nucleares para bombardear Nova York.

Em julho de 1941, Schriever e Habermohl construíram uma aeronave circular que decolou verticalmente, com propulsão a jato, mas que apresentava, no entanto, algumas deficiências graves.

No entanto, foi desenvolvido outro pião voador eletrogravitacional com acionamento de tachyon, que teve mais sucesso. Depois veio o RFZ 7 T, construído por Schriever, Habermohl e Belluzo, que estava totalmente funcional. No entanto, em comparação com os discos Vril e Haunebu, os discos voadores V-7 eram brinquedos para crianças.

Dentro da SS havia um grupo trabalhando na produção de energia alternativa: o Grupo de Pesquisa IV do Sol Negro = SS-E-IV, cujo objetivo principal era tornar a Alemanha independente do petróleo bruto estrangeiro.

O SS-E-IV desenvolveu o mecanismo Thule, mais tarde chamado de **Thule Tachyonator** do mecanismo Vril e do conversor de tachyon do Capitão Hans Coler.

Em agosto de 1939 o primeiro RFZ 5 decolou. Era um pião voador fortemente armado com o estranho nome Haunebu 1.

Tinha uma tripulação de oito homens, medindo 25m de diâmetro, atingindo inicialmente a velocidade de 4800 km / h, posteriormente, até 17.000 km / h. Estava equipado com dois canhões de longo alcance de 60 mm (KSK) montados em torres rotativas e quatro MK 106 e tinha uma capacidade moderada para voos espaciais.

No final de 1942, o Haunebu II estava igualmente pronto. Seu diâmetro variou de 26 a 32m, sua altura foi de 9 a 11m.

Pode transportar uma tripulação de 9 a 20 pessoas. Impulsionado por um *Tachyonator Thule*, atingiu 6.000 km / h na periferia da Terra. Era adequado para voos espaciais e tinha um alcance de 55 horas de voo. Já existiam planos para a grande nave espacial de 120 m de diâmetro Vril 7, capaz de transportar empresas inteiras.

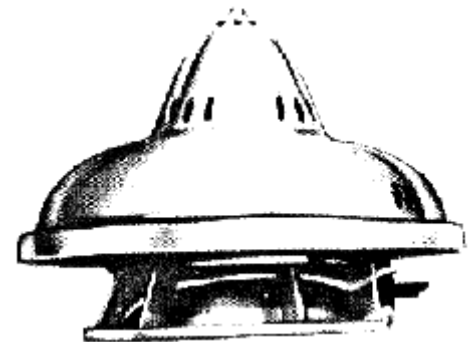
Pouco depois, o Haunebu III de 71m de diâmetro foi construído, o exemplo mais esplêndido de todos.

Voou e foi até filmado. Podia transportar 32 pessoas, sua duração de vôo era de mais de oito semanas e atingia uma velocidade de pelo menos 7000 km / h (e segundo documentos do arquivo secreto da SS, podia chegar a 40.000 km / h).

Virgil Armstrong, ex-membro da CIA e ex-Boina Verde, afirma que as máquinas voadoras alemãs durante a 2ª Guerra Mundial podiam pousar e decolar verticalmente e voar em ângulos retos. Eles alcançaram 3.000 km / h e estavam armados com canhões de laser (provavelmente o KSK, um canhão de longo alcance) que podiam penetrar a blindagem de 4 polegadas de espessura.

Professor **JJ Hurtak**, ufólogo e autor de [The Keys of Enoch](#), disse que os alemães estavam em processo de construção do que os Aliados designaram sistemas de armas milagrosas.

Hurtak tinha em mãos documentos mencionando ..



1. a construção de Peenemünde, uma cidade de experimentação com máquinas teleguiadas ao espaço.
2. A reunião dos melhores técnicos e cientistas alemães. Esses documentos também mencionavam a existência dos chamados foo fighters (bolas de fogo).

A CIA e os Serviços Secretos Britânicos já sabiam, em 1942, da construção e implantação de tais objetos voadores, mas não apreciavam seu verdadeiro mérito.

Na verdade, os Aliados designaram sob o nome de foo fighters todos os tipos de aeronaves voadoras alemãs luminosas. Duas invenções correspondem particularmente aos chamados foo fighters: as "tartarugas voadoras" e as "bolhas de sabão".

Os dois não tinham nada a ver um com o outro, mas os Aliados os associaram erroneamente. A "tartaruga voadora" foi concebida pelo grupo de pesquisa SS-E-IV em Wiener Neustadt. Sua forma lembrava o casco de uma tartaruga. Era uma sonda voadora não tripulada que perturbaria os sistemas de ignição elétrica dos armamentos inimigos. Essa sonda também foi equipada com armas sofisticadas, tubos Klystron chamados de raios mortais pelos SS. Mas essa sabotagem cortando a ignição não funcionou perfeitamente no início. O desenvolvimento desta técnica continuou mais tarde.

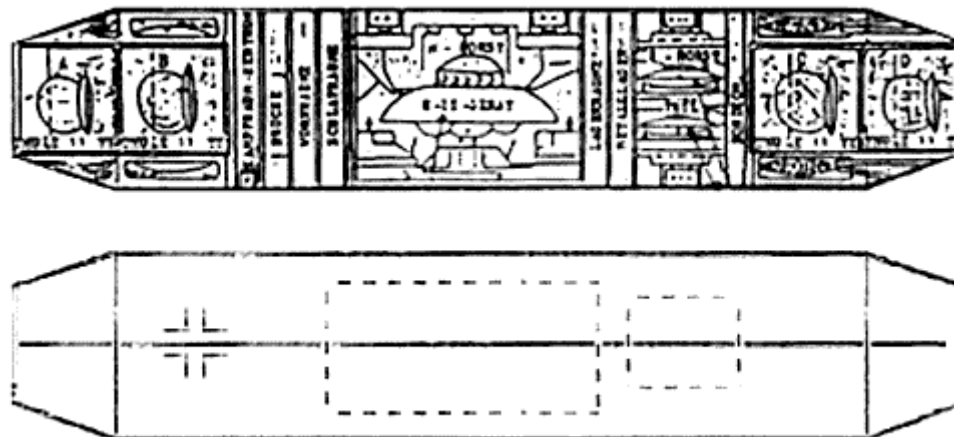
Qualquer pessoa que já tenha visto um OVNI pode confirmar que este corte de ignição, ou seja, o desligamento dos sistemas elétricos, é uma das características típicas dos OVNI's quando aparecem.

Wendell C. Stevens, piloto da Força Aérea dos Estados Unidos durante a 2ª Guerra Mundial disse que os foo fighters eram às vezes cinza-esverdeado ou vermelho-laranja, que se aproximavam a até 5m da aeronave e que permaneceram nessa posição. Não foi possível livrar-se deles, mesmo quando alvejado por baixo, e às vezes os voos eram obrigados a dar meia-volta ou pousar.

Quanto às "bolhas de sabão" frequentemente chamadas de foo fighters, eram na verdade balões simples, em cujo interior havia finas espirais de metal para bloquear os radares das aeronaves inimigas. Sua eficácia foi provavelmente mínima, exceto pela intimidação psicológica.

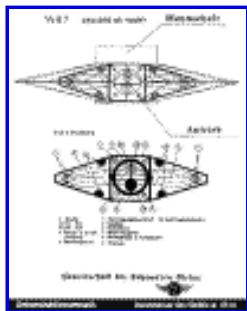
No início de 1943, iniciou-se o planejamento de uma nave espacial em forma de charuto, a nave Andrômeda (clique abaixo na imagem), que seria construída na fábrica do Zeppelin (139m de comprimento).

Ele transportaria várias espaçonaves em forma de disco para voos (interestelares) de longa duração.



Uma importante reunião da Sociedade Vril aconteceu por volta do Natal de 1943 em Kolberg, um resort à beira-mar no Mar do Norte, da qual compareceram os médiuns Maria e Sigrun.

O assunto principal era a Aldebaran Enterprise. Os médiuns receberam informações precisas sobre os planetas habitados orbitando o sol de Aldebaran, e uma viagem foi planejada para ir até lá. Em 2 de janeiro de 1944, Hitler, Himmler, Künkel e o Dr. Schumann (ambos da Sociedade Vril) se encontraram para falar sobre este projeto Vril. Eles desejavam viajar por meio de uma grande nave espacial, a Vril 7 (clique na imagem à esquerda), para Aldebaran, através de um canal dimensional.



De acordo com Ratthofer, o primeiro vôo de teste em um canal dimensional ocorreu no inverno de 1944. A nave deve ter evitado um desastre por uma margem estreita, porque pelas fotos do Vril 7 tiradas após seu retorno, parecia que estava viajando por um século.

A superfície externa das cabines parecia muito gasta e havia danos em muitos lugares.

Em 14 de fevereiro de 1944, o piloto de testes Joachim Roehlike voou em Peenemünde o helicóptero supersônico construído por Schriever e Habermohl sob o nome de projeto V 7 que estava equipado com doze motores turboélice BMW 028. Sua velocidade em subida vertical era de 800m por minuto, atingia uma altura de 24.200m e sua velocidade em vôo horizontal era de 2.200 km / h.

Também pode ser impulsionado por energia não convencional. No entanto, nunca poderia ser usado, porque Peenemünde foi bombardeado em 1944 e sua transferência para Praga provou ser inútil, uma vez que a cidade foi ocupada pelos americanos e pelos russos muito antes que os discos voadores pudessem ser usados.

Quando ocuparam a Alemanha no início de 1945, os britânicos e os americanos descobriram nos arquivos secretos das SS, entre outras coisas, fotos do Haunebu II e do Vril I, bem como da nave de Andrômeda.

Em março de 1946 o presidente Truman agiu para que o Comando Naval dos EUA desse permissão para coletar material alemão a fim de experimentar esta alta tecnologia. Sob a [Operação Paperclip](#), cientistas alemães foram trazidos secretamente para os EUA. Entre eles estavam Viktor Schauberger e Wernher von Braun.

Aqui, resumimos brevemente os desenvolvimentos que devem ser dados em uma série:

- O primeiro projeto foi realizado sob a direção do Professor Dr. WO Schumann da Faculdade de Ciências de Munique. Nesse projeto, até o início de 1945, teriam sido construídos 17 discos voadores de 11,5m de diâmetro, que realizaram 84 testes de vôo, os chamados [Vril 1 Hunters](#) .
- Em abril de 1945, pelo menos um [Vril-7 e um grande Vril-7 chamado Odin](#) decolou de Brandenburg para Aldebaran, depois que toda a área de teste foi explodida, levando um grupo de cientistas Vril e membros da Loja Vril. O segundo projeto foi liderado pelo Grupo de Pesquisa IV da SS, que havia construído, até o início de 1945, três tipos de piões em forma de sino de diferentes tamanhos:.
- O Haunebu I, de 25m de diâmetro, em dois exemplos, foi testado 50 vezes (velocidade de vôo em torno de 4800 km / h).
- O Haunebu II, de 32m de diâmetro, em sete exemplares, testado 100 vezes (velocidade de vôo em torno de 6.000 km / h). O Haunebu II foi de fato destinado à produção em série. Foi aberta uma licitação às empresas aeronáuticas Dornier e Junkers. No final de março de 1945, Dornier conseguiu o contrato. A designação oficial desses pesados piões voadores deve ser DOSTRA (Dornier Stratospheric Aircraft).

- O Haunebu III, de 71m de diâmetro, em apenas um exemplo, voou pelo menos 19 vezes (velocidade de vôo em torno de 7000 km / h).

Havia planos para a nave Andromeda (veja a imagem acima), uma nave espacial de 139 m que poderia conter um Haunebu II, dois Vril I e dois Vril II.

Além disso, existem documentos que atestam que a versão grande do Vril-7 foi finalizada no final de 1944 e, após testes, fez vários voos dentro da órbita terrestre, que foram mantidos em segredo:

1. Aterragem perto do lago Mondsee em Salzkammergut com testes de mergulho para testar a pressão da fuselagem.
2. De março a abril de 1945, o Vril-7 provavelmente esteve estacionado na Fortaleza Alpina por razões de segurança e estratégicas. De lá, partiu para a Espanha, onde importantes personalidades do Reich haviam fugido como refugiados, para levá-los à América do Sul e à [Neuschwabenland](#) e mantê-los seguros em bases secretas que os alemães ali haviam construído durante a guerra.
3. Imediatamente depois, o Vril-7 supostamente fez um vôo secreto para o Japão, mas nada mais se sabe sobre ele. O que aconteceu com essas naves espaciais após a guerra? A produção do Haunebu II em uma série muito pequena não pode ser excluída. Diferentes fotos de OVNI's cuja construção, após 1945, mostrava uma aparência tipicamente alemã, sugerem essa possibilidade.

Alguns dizem que algumas dessas máquinas teriam sido afundadas no lago Mondsee, na Alta Áustria, outros pensam que teriam sido levadas para a América do Sul ou que foram transportadas para lá em pedaços. É certo que mesmo que não fossem necessariamente levados para a América do Sul, novos dispositivos foram construídos lá a partir de desenhos de construção.

Eles voaram, e uma parte importante dessa tecnologia foi usada em 1983 no Experimento Phoenix, precedido pelo [Experimento Filadélfia](#) de 1943.

(Tratava-se de experimentos navais dos Estados Unidos sobre teletransporte, materialização e viagem no tempo que tiveram mais sucesso do que qualquer um teria imaginado em seus sonhos mais loucos. Há material suficiente aqui para outro livro, mas isso nos desviaria de nosso assunto. Veja a bibliografia).

Em 1938, ocorreu uma [expedição alemã à Antártica](#), liderada pelo porta-aviões Schwabenland.

Os alemães reivindicaram 600.000 quilômetros quadrados de território que chamaram de Neuschwabenland. Era uma região sem gelo, com montanhas e lagos. Mais tarde, frotas inteiras de submarinos do tipo 21 e 23 viajaram para Neuschwabenland. Até hoje, mais de cem submarinos alemães estão desaparecidos.

Entre outras coisas, eles foram equipados com o snorkel Walter, que os permitiu permanecer submersos por várias semanas.

Pode-se supor que foram para Neuschwabenland com discos voadores em peças separadas, ou pelo menos com os desenhos de construção.

Pode-se supor também, uma vez que os voos de teste foram bem-sucedidos, que logo após o fim da guerra os discos voadores foram produzidos ali. Essa suposição pode parecer ousada, mas muitos indicadores importantes nos permitem imaginar que foi isso que aconteceu.

Surge a pergunta: por que os Aliados sob o comando do almirante E. Byrd [invadiram a Antártica em 1947](#)? Se fosse apenas uma expedição, por que Byrd tinha à sua disposição 4.000 soldados, um navio de guerra, um porta-aviões totalmente equipado e um sistema de reabastecimento completo?

Ele tinha oito meses disponíveis, porém foi forçado a se retirar após oito semanas, após ter sofrido grandes perdas de aeronaves. O número exato nunca foi divulgado. O que tinha acontecido? O Almirante Byrd explicou mais tarde à imprensa:



"É amargo perceber que, no caso de uma nova guerra, teremos de enfrentar os ataques de aeronaves que podem voar de um pólo a outro."

Ele também fez saber que havia uma civilização avançada lá que, junto com a SS, era servida por uma tecnologia avançada.

Em seu livro *Time Machines*, onde pergunta, entre outras coisas, o que aconteceu ao Haunebu, Norbert Jürgen-Ratthofer escreve:

A partir de maio de 1945, os piões espaciais Haunebu I, II e III e até os discos voadores espaciais Vril 1 desapareceram, a princípio sem deixar rastros.

[...]

Nesse contexto, é extremamente interessante saber que o Haunebu III do Reich alemão, após seu décimo nono vôo de teste, foi levado em uma expedição espacial a Marte, decolando em 20 de abril de

1945 de Neuschwabenland que era oficialmente na época um imenso território do Reich alemão na Antártica Oriental.

O que resultou, não sabemos. [...]



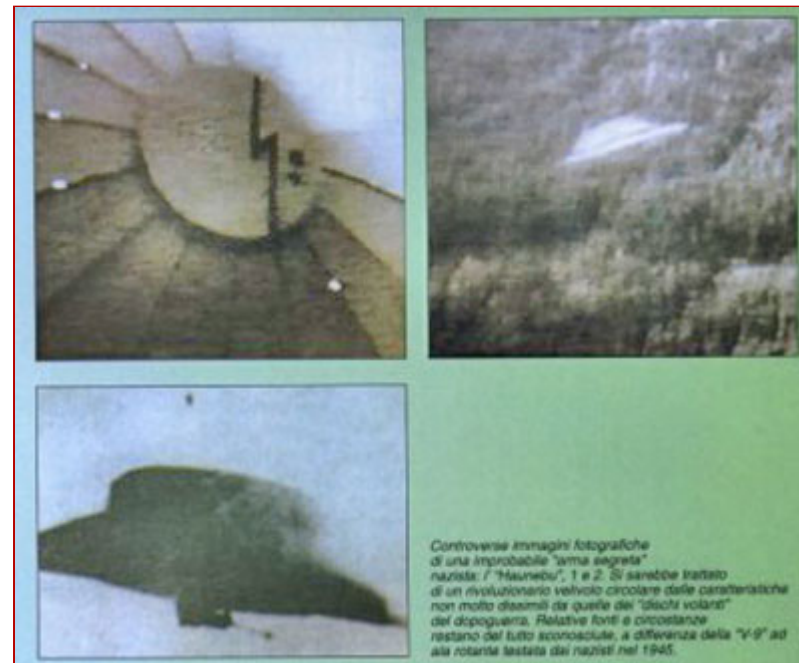
Um ano depois, em 1946, inúmeros objetos luminosos de origem desconhecida, mas obviamente artificial, foram vistos acima da Escandinávia, provocando grande agitação entre os Aliados no Oriente e no Ocidente.

Outro ano depois, em 1947, e continuando na década de 1950, um número constantemente crescente de objetos voadores luminosos apareceu repentinamente acima da América do Norte. Certamente eles foram pilotados por seres inteligentes, na maioria das vezes eram redondos, em forma de disco ou sino. Às vezes, também

havia objetos voadores não identificados na forma de charutos. Há escritores que dizem que geralmente esses OVNI's não se parecem com aqueles feitos pelo Reich alemão.

Material fotográfico bem documentado prova que particularmente a versão Haunebu II foi vista, e mesmo com muita frequência, desde 1945.

Se você se interessou pelo mundo técnico dos OVNI's, poderá verificar que, entre os casos em que houve contato pessoal com ocupantes de OVNI's, existe uma porcentagem particularmente alta de seres muito atraentes da raça ariana, louros de olhos azuis. , que falava alemão fluentemente ou outra língua com sotaque alemão (para quem está por dentro mencionamos os casos de Adamski em 1952, Cedric Allingham em 1954 e Howard Menger em 1956).



Também lembramos que existem fotos coloridas de um disco voador tripulado que pousou e imediatamente decolou novamente, e que foi marcado com duas cruzes, um Balkenkreuz e uma suástica.

Essas fotos foram tiradas na década de 1970 por um vigia noturno na Alemanha Ocidental. Um muito bom dossiê de fotos e filmes existe nas máquinas voadoras mencionadas acima, como por exemplo a documentação de 60 minutos " [Segredos UFO do Terceiro Reich](#) " ; (MGA Áustria / Royal Atlantis Film GmbH). Da mesma forma, o dossiê do americano Vladimir Terziski que, durante a conferência de OVNI's em setembro de 1991 em Phoenix, Arizona, mostrou slides de três horas e fotos de discos alemães, desenhos de sua construção e de bases alemãs subterrâneas.

Também é muito interessante o livro do comandante da Força Aérea italiana Renato Vesco, assim como o de Rudolf Lusar:

"Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung," JF Lehmanns Verlag, Munique, 1971
[ver a edição inglesa anterior "Armas secretas alemãs da Segunda Guerra Mundial e seu desenvolvimento posterior," Neville Spearman, Londres, 1959].

Você agora entende por que a mídia de massa descarta tudo sobre OVNI's como fraude? Levando em conta essa bagagem alemã, o mundo da imprensa e dos meios de comunicação controlados pelos Illuminati, por meio do lobby anglo-americano-sionista, estão dispostos a investir enormes somas para impedir que os cidadãos investiguem nessa área.

A questão que se coloca agora é: de onde as sociedades secretas alemãs Thule e Vril obtiveram o conhecimento indispensável para a construção dessas máquinas voadoras? De onde eles tiraram seu conhecimento da engenharia genética, na qual os alemães também estavam bem à frente de outras nações?

De acordo com as declarações de Herbert G. Dorsey e outros pesquisadores, eles foram ajudados não apenas pelos contatos telepáticos com extraterrestres no fornecimento de desenhos de construção, mas também pelo estudo da unidade intacta de um disco não terrestre que caiu na Floresta Negra em 1936. Mas não há praticamente nenhuma evidência desse evento, nem qualquer testemunha ocular ainda viva.

No entanto, existem evidências nos EUA, mesmo muitas delas. Porque ao mesmo tempo os americanos gravaram uma série de objetos que caíram no chão e que não puderam ser mantidos em segredo.

Vamos revisitar isso mais tarde. Voltando ao político, enquanto [IG Farben](#) apoiava Hitler, seu parceiro do cartel Standard Oil ([Rockefeller](#)) despertou o povo contra os nazistas. Da mesma forma, a Ford Motor Company fez armamentos para o Exército americano, mas ao mesmo tempo construiu veículos militares para os nazistas na Alemanha. A Ford e a Opel (uma filial da General Motors controlada pelo JP Morgan) foram os dois maiores fabricantes de tanques na Alemanha de Hitler. Não importa quem ganhou a guerra, as multinacionais foram vencedoras desde o início.

Muitas empresas operaram com o mesmo princípio durante a 2ª Guerra Mundial. Por que não há nada sobre isso nos livros escolares ou enciclopédias? Uma das razões é a seguinte: em 1946, [a fundação Rockefeller](#) distribuiu US \$ 139.000 para apresentar ao público uma versão oficial da 2ª Guerra Mundial, que ocultava toda a ajuda dada pelos banqueiros americanos para a construção do regime nazista, e que também silenciou sobre a ideologia mística e oculta desse regime.

Um dos principais doadores foi a Standard Oil Corporation da Rockefeller.

