

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας ή αλλιώς «project Rainbow» ήταν ένα πείραμα που διεξήγαγε το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό τον Οκτώβριο του 1943 (την 28η του μήνα στις 7.15 π.μ. σύμφωνα με μερικές πηγές) στη Φιλαδέλφεια (εξ' ου και το όνομα «Philadelphia Experiment»). Ο στόχος αυτού του πειράματος, παραμένει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ακόμη και σήμερα καθώς υπάρχει μεγάλη σύγχυση ως προς το τι ήθελαν να πετύχουν και τι τελικά πέτυχαν με αυτό το πείραμα, αν όντως έγινε. Προτού όμως μελετήσουμε διεξοδικά τα δεδομένα αυτού του πειράματος, θα πρέπει να διευκρινιστεί αυτή η σύγχυση.

Πέρα από την τάση του ανθρώπου να καταπιάνεται με μυστήριες και φανταστικές ιστορίες, θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη και η τεράστια εισροή πληροφοριών που έχει παρατηρηθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων. Αυτή η εισροή περιλαμβάνει πλήθος ανακριβών και συχνά παραπλανητικών απόψεων και κατά κάποιους προέρχεται από την Αμερικανική Υπηρεσία Πληροφοριών, με στόχο τη σύγχυση του κοινού (είναι άλλωστε κλασικότερη τακτική, όχι μόνο από πλευράς αμερικανών αλλά γενικότερη). Έτσι λοιπόν, θα πρέπει να τονιστεί εξ αρχής ότι μερικές από τις πηγές πληροφόρησης, τίθενται «υπό αίρεση» καθώς είναι αρκετά πιθανόν να αποτελούν προϊόντα παραπληροφόρησης.

Τι έγινε;

Αυτό που υποστηρίζεται από την πλευρά των υπέρμαχων του πειράματος αυτού, είναι ότι ένα αντιτορπιλικό πλοίο συνοδείας της κλάσης Cannon, με όνομα DE-173 Eldridge, εξαφανίστηκε από το λιμάνι της Φιλαδέλφειας μέσα σε μια πυκνή πράσινη ομίχλη, εμφανίστηκε μετά από 15 λεπτά στο λιμάνι του Norfolk στη Virginia (απόσταση που θα απαιτούσε περίπου 24 ώρες ταξιδιού) και έπειτα επανεμφανίστηκε στη Φιλαδέλφεια. Οι συνέπειες που είχε όμως αυτό το πείραμα στο πλήρωμα του πλοίου, ήταν τρομακτικές (γι' αυτό και το πείραμα θεωρήθηκε ότι απέτυχε). Αρκετοί πέθαναν, άλλοι εξαφανίστηκαν, άλλοι τρελάθηκαν, και μερικοί μάλιστα ενσωματώθηκαν στο κέλυφος του πλοίου!

Τα 3 κυρίαρχα σενάρια που ερμηνεύουν αυτό το πείραμα είναι:

1) Η θεωρία τεχνητής αφάνειας κατά την οποία το πλοίο ήταν εξοπλισμένο με γεννήτριες υψηλών συχνοτήτων οι οποίες θα έκαναν το πλοίο αόρατο, θερμαίνοντας τον περιβάλλοντα αέρα και το νερό. Όπως υποστηρίζεται, κάτι τέτοιο είναι πράγματι δυνατόν να γίνει με τα κατάλληλα μέσα, προκαλώντας ουσιαστικά έναν αντικατοπτρισμό. Κατά αυτή τη θεωρία, το πεδίο που δημιουργήθηκε γύρω από το πλοίο δεν ήταν ηλεκτρομαγνητικό αλλά θερμικό. Κατά την επιστημονική προσέγγιση (στην οποία συνέβαλε και ένας Καναδός ονόματι Αλεξάντερ Σ. Φρέιζερ) υποστηρίζεται ότι χρησιμοποιήθηκαν υπερηχητικά κύματα υψηλής έντασης τα οποία είχαν τη δυνατότητα να θερμάνουν την ύλη. Άλλωστε είναι γνωστό πως τέτοιες θερμικές αντιστροφές είναι που προκαλούν οπτικές απάτες στην έρημο και κάνουν ολόκληρα νησιά «αόρατα». Αυτή η εκδοχή εξηγεί την πράσινη ομίχλη που παρατηρήθηκε γύρω από το πλοίο, και τις επιπλοκές που παρουσιάστηκαν στους ναύτες που επέβαιναν στο πλοίο. Το αδύνατο σημείο της εκδοχής αυτής είναι ότι κατά τους υποστηρικτές της, το πλοίο ταξίδεψε κανονικά μέχρι το Norfolk - κάτι που, όπως προαναφέρθηκε, δε συμβαδίζει με το περιορισμένο χρονικό διάστημα που έγινε το πείραμα και συνεπώς δεν εξηγεί το πώς εθεάθη στο λιμάνι του Norfolk μέσα σε 15 λεπτά. Επίσης δεν εξηγεί το πώς οι ναύτες έγιναν

ένα με το πλοίο, καθώς υποστηρίζει ότι απλά λιποθύμησαν και έχασαν την αίσθηση του χρόνου λόγω του ισχυρού υπερηχητικού πεδίου που δημιουργήθηκε.

2) Η επίσημη ανακοίνωση του Ναυτικού, κατά την οποία το πλοίο έλαβε όντως μέρος σε κάποιο πείραμα, το οποίο όμως αποσκοπούσε στο να γίνει αόρατο σε υποβρύχιες μαγνητικές νάρκες. Αυτό περιελάμβανε την περιτύλιξη του πλοίου με κάποιο σύρμα, έτσι ώστε να αδρανοποιηθούν τα μαγνητικά πεδία του και να το καταστήσουν «αόρατο» σε κάποιες νάρκες (όχι όμως και σε ραντάρ) που βασίζονται σε αισθητήρες εγγύτητας για την πυροδότησή τους. Αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως απομαγνήτιση. Είναι μια σχετικά καθησυχαστική ανακοίνωση, που αφήνει όμως ορισμένα κενά. Αυτά τα κενά έχουν να κάνουν με το γιατί οργανώθηκε ένα ολόκληρο πείραμα και μάλιστα με κωδική ονομασία για την απομαγνήτιση ενός πλοίου, αφού η τεχνική αυτή ήταν γνωστή και είχε επαναληφθεί στο παρελθόν. Είναι μια εύλογη απορία στην οποία το Ναυτικό δεν έχει δώσει απάντηση, δίνοντας το δικαίωμα σε πολλές ακραίες απόψεις να εκφράζονται.

3) Η Θεωρία μεταφοράς στο χωροχρόνο, η οποία είναι και η πιό ακραία καθώς κατά τους υποστηρικτές της, το πλοίο όντως τηλεμεταφέρθηκε. Κατά την εκδοχή αυτή, λέγεται ότι στο συμμετείχαν διάφοροι επιφανείς επιστήμονες όπως ο Αϊνστάιν με τη θεωρία ενοποιημένου πεδίου (παρ' όλο που δεν ήταν παρών στο πείραμα, το μεγαλύτερο μέρος της έρευνας στην οποία λέγεται ότι στηρίχτηκε το ναυτικό, ήταν αυτή η θεωρία), ενώ ο Τέσλα (με τον ηλεκτρομαγνητισμό) αναφέρεται από μερικούς ως επικεφαλής του πειράματος, παρ'όλο που είχε πεθάνει προ κάποιων μηνών. Μερικοί μάλιστα υποστηρίζουν ότι ο Τέσλα δολοφονήθηκε επειδή διαφώνησε όσον αφορά την ύπαρξη πληρώματος στο εν λόγω πλοίο. Πρακτικά, το Eldridge τυλίχτηκε με κάποιο σύρμα στο οποίο πέρασε εναλλασσόμενο ρεύμα και προκάλεσε το σχηματισμό ενός μαγνητικού πεδίου γύρω από το πλοίο (λόγω της δημιουργίας ενός μεγάλου ταλαντευόμενου μαγνήτη), κάμπτοντας τον χωροχρόνο. Εδώ βέβαια θα πρέπει να πούμε λίγα λόγια για το πώς θα μπορούσε να γίνει αυτό...

Λίγα λόγια για τη θεωρία Ενοποιημένου Πεδίου

Ο Αϊνστάιν με τη Γενική Θεωρία της Σχετικότητας υποστήριζε πως η βαρύτητα δεν ήταν μια κλασική δύναμη αλλά μια παραμόρφωση του χωροχρόνου. Ο John Archibald Wheeler μάλιστα, επιχειρώντας να κάνει μια περίληψη αυτής της θεωρίας, αναφέρει ότι «ο χώρος επιδρά στην ύλη, και της λει πώς να κινηθεί. Η δε ύλη αντιδρά στο χώρο και του λει πώς να καμπυλωθεί».

Το παραπάνω αναφέρεται κυρίως για δύο λόγους:

1) Γιατί η βαρύτητα είναι αυτή που εδώ και πάρα πολλά χρόνια έχει ταλαιπωρήσει τους επιστήμονες. Για να ολοκληρωθεί η ενοποιημένη θεωρία πεδίων, θα πρέπει να βρεθεί ένας ενιαίος θεωρητικός σκελετός υπό τον οποίο θα συνυπάρχουν οι 4 θεμελιώδεις δυνάμεις της φύσης: η ηλεκτρομαγνητική, η ισχυρή και ασθενής πυρηνική καθώς και η βαρυτική δύναμη.

2) Γιατί, κατά τα λεγόμενα αυτών που υποστηρίζουν την εγκυρότητα του πειράματος της Φιλαδέλφειας, η ενοποιημένη θεωρία πεδίων ήταν κάτι που εφαρμόστηκε τότε χρησιμοποιώντας μια απόρροιά της (εκφρασμένη δια στόματος Αϊνστάιν), ότι αν μπορεί κανείς να κάμψει το φως, τότε μπορεί να κάμψει και το χωροχρόνο.

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

Πώς όμως προέκυψε ένα τέτοιο συμπέρασμα όσον αφορά τη χρήση αυτής της θεωρίας για το εν λόγω πείραμα;

Ήδη από το 1930 οι επιστήμες της φυσικής και των μαθηματικών είχαν παρουσιάσει μεγάλη πρόοδο, η οποία έμελλε να επιταχυνθεί για τις «ανάγκες» του δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου. Είναι γνωστό άλλωστε ότι –δυστυχώς– οι επιστήμες εξελίσσονται με ραγδαίους ρυθμούς εν καιρώ πολέμου, προκειμένου να αξιοποιηθούν στρατιωτικά τα διάφορα συμπεράσματα που θα προκύψουν, με σκοπό φυσικά την υπεροχή της κάθε χώρας απέναντι στον αντίπαλο. Με αυτό το δεδομένο λοιπόν, το 1933 ιδρύεται στο Πρίνστον το Ινστιτούτο Προηγμένων Μελετών (Institute of Advanced Studies) και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του περνούν από εκεί αρκετοί επιφανείς επιστήμονες, όπως ο Νικόλα Τέσλα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, οι ανακαλύψεις ορισμένων από τους ερευνητές του Ινστιτούτου, κέντρισαν το ενδιαφέρον των κυβερνητικών (μυστικών και μη) υπηρεσιών, καθώς προσέφεραν πολλές πιθανότητες για αποτελεσματικό ηλεκτρονικό καμουφλάζ για οχήματα με συνεχώς μεταβαλλόμενες γεωγραφικές συντεταγμένες (εν κινήσει). Φυσικά, το Αμερικανικό Ναυτικό είχε απόλυτη ανάγκη τέτοιες τεχνικές «αορατότητας» γιατί είχε υποστεί μεγάλες απώλειες αλλά και γιατί θα μπορούσε να προξενήσει ακόμη μεγαλύτερες στον εχθρό. Φανταστείτε έστω και ένα πλοίο αόρατο στα ραντάρ των εχθρών πόσο πανικό θα προκαλούσε! Έτσι, το 1936, φήμες θέλουν το Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ να χρηματοδοτεί ένα απόρρητο πρόγραμμα με την κωδική ονομασία «Ουράνιο Τόξο» κατά το οποίο μέσω της ανάπτυξης πολύ ισχυρών ηλεκτρομαγνητικών πεδίων θα μπορούσε να καταστήσει αόρατο ένα πλοίο. Κατά τις ίδιες φήμες, επικεφαλής τοποθετείται ο Τέσλα ο οποίος αργότερα παραιτείται (ή απολύεται ή δολοφονείται σύμφωνα με τις θεωρίες συνωμοσίας) λόγω της διαφωνίας του στο να χρησιμοποιηθεί πλήρωμα που θα έπαιζε το ρόλο του πειραματόζωου στο επίμαχο πλοίο. Ως αντικαταστάτης του Τέσλα ορίζεται ο Δρ. Φον Νούμαν (κι αυτός από το προαναφερόμενο ινστιτούτο). Αντικρουόμενες πληροφορίες, πιθανόν κι αυτές μέρος των διαφόρων θεωριών συνωμοσίας, αναφέρουν ότι ο Αινστάιν δε συμμετείχε στο πείραμα, ενώ ένας μηχανικός του Eldridge, ο Σίλβερμαν, αναφέρει ότι τον είδε στις προετοιμασίες του πειράματος. Όπως και να 'χει, το πείραμα επιμένουν ότι βασίστηκε στη θεωρία του για τα ενοποιημένα πεδία.

Τα πρόσωπα, το βιβλίο και η ταινία

Όλα άρχισαν το 1955 όταν κυκλοφόρησε στην Αμερική ένα βιβλίο με τίτλο «The expanding case for the UFO» (η περίπτωση των UFO). Συγγραφέας αυτού του διάσημου, όπως εξελίχθηκε, βιβλίου ήταν ο Morris K. Jessup, κάτοχος πτυχιακού τίτλου στα μαθηματικά και στην αστρονομία και καθηγητής για πολύ λίγο στο πανεπιστήμιο του Μίτσιγκαν. Παρ' ολ' αυτά ο Τζέσαπ δεν ήταν αναγνωρισμένος στην επιστημονική κοινότητα και η κύρια μελέτη του απείχε από το αντικείμενό του. Καταπιάστηκε με την ιδέα των UFOs πριν αυτά γίνουν «μόδα» μερικά χρόνια αργότερα.

Τον Ιανουάριο του 1956 ο Τζέσαπ έλαβε ένα γράμμα (σφραγιδα ταχυδρομείου στο Gainesville, Texas) από κάποιον που είχε παρακολουθήσει τις διαλέξεις του και είχε διαβάσει το βιβλίο του, με το όνομα Κάρλος Μιγκουέλ Αλιέντε (ή Κάρλ Άλλεν όπως φαίνεται να ήταν το πραγματικό του όνομα). Στην επιστολή αυτή ο Αλιέντε, μεταξύ άλλων, κάνει και την πρώτη αναφορά για ένα πείραμα του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ που έλαβε χώρα στο λιμάνι της Φιλαδέλφειας το 1943 το οποίο είχε ως αποτέλεσμα να γίνει αόρατο ένα ολόκληρο αντιτορπιλικό. Ο ίδιος ο Αλιέντε ισχυρίζεται ότι ενώ υπηρετούσε στο

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

εμπορικό USS Andrew Furuseth στο Νόρφολκ τον Οκτώβριο του 1943 (στοιχείο που έχει επιβεβαιωθεί), είδε ξαφνικά ένα πλοίο να εμφανίζεται μέσα από ένα πράσινο πέπλο ομίχλης και μετά από λίγα λεπτά να εξαφανίζεται. Κατόπιν υποστηρίζει ότι διάβασε σε μια εφημερίδα της Φιλαδέλφειας το αντίθετο, δηλ. ένα πλοίο που εξαφανίστηκε από το λιμάνι της Φιλαδέλφειας και επανεμφανίστηκε λίγα λεπτά αργότερα.

Οι περιγραφές του Allendes για το πείραμα συνεχίζονται με αναφορές σε περίεργα περιστατικά που προέκυψαν από τις επιπτώσεις του πειράματος στα μέλη του Eldridge. Αναφέρει χαρακτηριστικά για έναν άνθρωπο που εξαφανίστηκε μπροστά στα μάτια της οικογένειάς του περνώντας μέσα από έναν τοίχο, καθώς και κάποιους άλλους που εξαφανίστηκαν (έγιναν αόρατοι) κατά τη διάρκεια ενός καυγά σε ένα μπαρ. Κάποιοι άλλοι εκ του πληρώματος κήκαν ζωντανοί ή εξαϋλώθηκαν, ενώ αυτοί που έζησαν υπέφεραν από σοβαρές ψυχοσωματικές διαταραχές. Συμπεραίνει ότι τα αποτελέσματα του πειράματος δεν ήταν καθόλου επιθυμητά και γι' αυτό οι έρευνες του ναυτικού σταμάτησαν 3 χρόνια αργότερα.

Ο Τζέσαπ αρχικά δεν πείστηκε από τις περιγραφές αυτές και έγραψε στον Άλλεν ζητώντας του περισσότερες λεπτομέρειες και στοιχεία που θα επιβεβαίωναν την ιστορία αυτή. Οι πληροφορίες ήρθαν στις 25 Μαΐου του 1956 με μια δεύτερη επιστολή που κατά τη γνώμη μου είναι αρκετά ενδιαφέρουσα...

Το πιο ενδιαφέρον σε αυτή, είναι ότι ο Άλλεν επιμένει να τον υπνωτίσουν ώστε να θυμηθεί στοιχεία όπως το όνομα της εφημερίδας, την ημερομηνία, τον τίτλο του άρθρου και τον αριθμό της σελίδας, όπως επίσης και ονόματα και βαθμούς των ναυτών, διευθύνσεις και τηλέφωνα. Είναι πράγματι εντυπωσιακό ότι ο Άλλεν, όχι μόνο έχει γνώσεις περί παραψυχολογίας και περί του τι μπορεί να φέρει η ύπνωση στην επιφάνεια από πλευράς πληροφοριών, αλλά και προσφέρεται να υπνωτιστεί από κάποιον αξιόπιστο υπνωτιστή που θα του προτείνει ο Τζέσαπ προκειμένου να ανακύψουν όλες οι λεπτομέρειες που γνωρίζει γι' αυτό το πείραμα.

Όπως λέει μάλιστα στην επιστολή «Όπως ξέρεις, κάποιος που έχει υπνωτιστεί δεν μπορεί να πει ψέματα και κάποιος που έχει υπνωτιστεί και του έχει χορηγηθεί ταυτόχρονα και ο «ορός της αλήθειας» όπως είναι γνωστός, δεν θα μπορούσε με τίποτα να πει ψέματα». Επίσης, οι γνώσεις του περί παραψυχολογίας απορρέουν και από ένα άλλο απόσπασμα που λέει ότι «είναι γνωστό ότι μερικοί άνθρωποι μπορούν υπό ύπνωση να σου πουν το όνομα και τη διεύθυνση ενός ανθρώπου ακόμη κι αν δεν τον έχουν δει ή γνωρίσει ποτέ. Αυτοί οι τύποι έχουν πολύ μεγάλο παράγοντα ή απλώς μεγάλη δύναμη Ψ η οποία μπορεί να αυξηθεί σε στιγμές στρες ή έντασης ή και έντονου φόβου. Μπορεί επίσης να επανενταθεί κάτω από ύπνωση και τότε είναι σα να διαβάζεις από την εγκυκλοπαίδεια Britannica».

Όπως και να 'χει, ο Τζέσαπ πάλι δεν πείστηκε. Ενδεχομένως ο ιδιαίτερος τρόπος γραφής του Άλλεν που χαρακτηριζόταν από ασυνταξίες, εκτεταμένη χρήση κεφαλαίων και διάφορων αδυναμιών στο περιεχόμενο να τον ώθησε στο να έχει αμφιβολίες όσον αφορά την εγκυρότητα της ιστορίας.

Η συνέχεια αναμένεται να γίνει ακόμη πιο ενδιαφέρουσα καθώς την άνοιξη του 1957 ο Jessup έλαβε μια πρόσκληση από το Γραφείο Ναυτικών Ερευνών στην Washington. Εκεί, του έδειξαν ένα αντίτυπο του βιβλίου του, στου οποίου τα περιθώρια υπήρχαν χειρόγραφες σημειώσεις σε τρία διαφορετικά χρώματα μελανιού από τρεις διαφορετικούς γραφικούς

χαρακτήρες. Αυτές οι σημειώσεις περιελάμβαναν όσα του είχε πει ο Αλιέντε στις επιστολές του, αλλά και λεπτομερή σχόλια με σοβαρούς επιστημονικούς και τεχνολογικούς όρους για διαστημικά ταξίδια, ιπτάμενους δίσκους και θεωρίες του Αινστάιν και του Τέσλα. Αυτό είναι ίσως και το μοναδικό επιβεβαιωμένο γεγονός που αφορά το πείραμα, καθώς το βιβλίο μαζί με τις σημειώσεις και με εισαγωγή τις επιστολές του Αλιέντε προς τον Τζέσαπ, τυπώθηκε σε λιγοστά αντίτυπα και ονομάστηκε Varo Edition, από το όνομα της εταιρίας που ανέλαβε την ανατύπωση.

Θα ήταν αφελές το να δεχτούμε αβίαστα την εγκυρότητα των όσων περιγράφει ο Jessup στο βιβλίο του ή ο Allendes στις επιστολές του προς τον πρώτο. Ωστόσο, οι απόψεις που προβάλλουν και οι εξηγήσεις που δίνουν για το πείραμα της Φιλαδέλφειας αλλά και στο γενικότερο αντικείμενο του βιβλίου του Τζέσαπ, έχουν αρκετό ενδιαφέρον.

Αυτό που παραμένει πραγματικά αξιοπερίεργο όμως, είναι το ενδιαφέρον του Γραφείου Ναυτικών Ερευνών (Office of Naval Research) για το εν λόγω βιβλίο, παρ' όλο που η σχετική ανακοίνωση του ναυτικού χαρακτήρισε την κίνηση αυτή ως «ιδιωτική πρωτοβουλία κάποιων αξιωματούχων του Γραφείου Ναυτικών Ερευνών».

Ο θάνατος του Jessup

Ο Jessup «αυτοκτόνησε» δύο χρόνια μετά την ανατύπωση της Varo Edition του βιβλίου του, στις 20 Απριλίου 1959. Η επίσημη εκδοχή τον θέλει να είναι σε άσχημη ψυχολογική κατάσταση εξαιτίας της περιθωριοποίησής του από την επιστημονική κοινότητα, λόγω των «αιρετικών» του απόψεων. Οι φίλοι και οι συνεργάτες του συνηγόρησαν σε αυτή την άποψη, ενώ παράλληλα είναι γνωστό ότι στα χρόνια που μεσολάβησαν ο Τζέσαπ άρχισε να ανοίγεται, κάνοντας την ιστορία του γνωστή. Οι λεπτομέρειες όμως του θανάτου του είναι σχετικά πύο περίεργες για να δεχτούμε αφήφιστα την παραπάνω εκδοχή. Τα δύο τελευταία χρόνια της ζωής του ο Τζέσαπ πιστεύεται ότι ασχολήθηκε σχολαστικά με το πείραμα της Φιλαδέλφειας κάνοντας τρομερές προόδους.

Ένα βράδυ λοιπόν πριν αυτοκτονήσει, τηλεφωνεί στο συνεργάτη του Manson Valentine λέγοντάς του ότι μάλλον βρήκε κάτι σχετικά με το πείραμα το οποίο έπρεπε να του δείξει. Έκλεισαν ραντεβού για την επόμενη μέρα, μόνο που δε συναντήθηκαν ποτέ καθώς το επόμενο πρωί ο Τζέσαπ βρέθηκε μέσα στο αμάξι του σε ένα πάρκο, σχεδόν νεκρός. Ο τρόπος που «επέλεξε» να πεθάνει ήταν μέσω των αναθυμιάσεων της μηχανής καθώς συνέδεσε την εξάτμιση με το εσωτερικό του αυτοκινήτου του. Στο κάθισμα του συνοδηγού βρέθηκε ένα σημείωμα το οποίο υποτίθεται ότι έγραψε ο ίδιος πριν αυτοκτονήσει. Άλλες φήμες κάνουν λόγο για μεγάλη ποσότητα οιοπνεύματος που βρέθηκε στο αίμα του, το οποίο σε συνδυασμό με τα ψυχοφάρμακα που έπαιρνε εκείνη την περίοδο ήταν σίγουρος θάνατος. Αυτό σημαίνει ότι δε χρειαζόταν να κάνει την πατέντα που έκανε με την εξάτμιση για να πεθάνει, ενώ ακόμη κι αν χρειαζόταν, δε θα μπορούσε καν να τη σκεφτεί μετά από τόσο αλκοόλ. Άλλοι πάλι λένε για την άσχημη ψυχολογία του λόγω διαζυγίου που θα έπαιρνε και λόγω των κακών κριτικών που είχαν πάρει τα βιβλία του.

Η συνωμοσιολογική, αλλά παράλληλα και η πύο πιστευτή κατά τη γνώμη μου άποψη εδώ είναι ότι δολοφονήθηκε γι' αυτά που ήξερε. Πραγματικά, παρ' όλο που δεν υπάρχουν στοιχεία και το πτώμα του δεν πέρασε ποτέ από νεκροψία, είναι πολύ αξιοπερίεργο το ότι εκείνη την ημέρα, αντί να συναντηθεί με τον δρ. Βαλεντάν προτίμησε να πάει σε ένα πάρκο και να αυτοκτονήσει.

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

Επειτα από το θάνατο του Τζέσαπ, οι κινήσεις του Άλλεν παραμένουν άγνωστες καθώς ο ίδιος ταξίδευε συνεχώς, είτε στο Μεξικό, είτε στις ΗΠΑ είτε σε άλλα μέρη. Το πείραμα της Φιλαδέλφειας όμως είχε αρχίσει να γίνεται γνωστό σε ένα ευρύτερο κύκλο ανθρώπων, γεγονός που φαίνεται από την έκδοση τριών βιβλίων μόνο το 1967:

~ Το πρώτο τιτλοφορείται ως «The Allende Letters» από τον Brad Steiger ο οποίος είχε όντως λάβει γράμματα από τον Allen.

~ Το δεύτερο είναι το «Anatomy of a Phenomenon» από τον Jacques Vallee ο οποίος είχε επίσης λάβει γράμματα από τον Allendes με παρατηρήσεις και πληροφορίες.

~ Το τρίτο λέγεται «Uninvited Visitors» και ο συγγραφέας του, ο Ivan Sanderson, ήταν φίλος με τον Τζέσαπ και πιστεύεται ότι είχαν ανταλλάξει αρκετές χρήσιμες πληροφορίες για το πείραμα.

Δύο χρόνια αργότερα συνέβη κάτι το απροσδόκητο. Ο Άλλεν επισκέφτηκε τα γραφεία της Varo και τους ζήτησε ένα αντίγραφο του βιβλίου του Jessup. Έπειτα πήγε στα γραφεία της Οργάνωσης Έρευνας Εναερίων Φαινομένων (ARPO) στο Tuscon της Αριζόνα και τους πληροφόρησε ότι όλη η ιστορία του πειράματος της Φιλαδέλφειας δεν ήταν παρά μια φάρσα. Από τότε χάνεται πάλι, για να βρεθεί το 1979 μέσα από τις σελίδες του βιβλίου «The Philadelphia Experiment» των Moore και Berlitz, το οποίο βιβλίο είναι μια πολύ καλή έρευνα που ουσιαστικά έκανε το πείραμα γνωστό στον κόσμο. Η τελευταία αναφορά του Άλλεν γίνεται το 1983 όπου και παραχώρησε συνέντευξη στη συγγραφέα Linda Strand. Από τότε γίνεται για άλλη μια φορά άφαντος μέχρι που πεθαίνει το 1994 στο Κολοράντο, όπως πληροφορούμαστε από τα αρχεία της Υπηρεσίας Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Ένας αμφίβολος μάρτυρας

Στα μέσα της δεκαετίας του '80, εμφανίστηκε άλλος ένας μάρτυρας ο οποίος προκάλεσε πολύ θόρυβο με τη δήλωσή του «ήμουν εκεί και το είδα με τα μάτια μου». Ο Al Bielek, ισχυρίστηκε ότι ήταν ο ένας από τους δύο ναύτες του πολεμικού ναυτικού που έθεσαν σε λειτουργία τα μηχανήματα στο control room του Eldridge. Σύμφωνα με τη δική του εκδοχή της ιστορίας, τοποθετεί το πείραμα της Φιλαδέλφειας σε δύο φάσεις: στις 23 Ιουλίου η πρώτη και στις 12 Αυγούστου η δεύτερη, και όχι τον Οκτώβριο όπως μέχρι σήμερα πιστεύεται ότι έγινε. Συνεχίζει λέγοντας ότι το πλήρωμα ταξίδεψε 40 χρόνια στο μέλλον στο 1983 και βρέθηκε στις υπόγειες εγκαταστάσεις του προγράμματος «Μόντοκ» στο Λονγκ Άιλαντ. Εκεί ήρθαν σε επαφή με το γέρο πιά δρ. Νούμαν ο οποίος τους εξήγησε ότι το πείραμα που είχε ξεφύγει από τον έλεγχό τους, δημιούργησε μια ρωγμή στο χωροχρόνο και ότι έπρεπε να γυρίσουν πίσω στο Eldridge για να κλείσουν τις γεννήτριες αλλιώς η χρονοδίνη θα μεγάλωνε και θα κατάπινε τη γη. Στην ουσία όμως, αυτό είναι το σενάριο της ταινίας «Το πείραμα της Φιλαδέλφειας» η οποία είχε σημειώσει μεγάλη επιτυχία εκείνη την εποχή (1984). Ο ίδιος ο Bielek δήλωσε ότι θυμήθηκε τα πάντα όταν είδε την ταινία, καθώς μέχρι τότε είχε υποστεί πλύση εγκεφάλου από το Ναυτικό για να ξεχάσει την όλη ιστορία. Δηλώνει ότι «Στις οικογένειές τους (του πληρώματος) δεν ειπώθηκε ποτέ η αλήθεια. Τους είπαν ότι χάθηκαν κατά τη διάρκεια των πολεμικών εχθροπραξιών, που είναι φυσικά μια πολύ πιστευτή απάντηση.», ενώ η άποψή του όσον αφορά τα αποτελέσματα στο πλήρωμα είναι ότι «Το σώμα δεν μπορούσε να αντέξει την έκθεση σε ένα τόσο υψηλό ποσοστό ηλεκτρομαγνητικών πεδίων». Μέσα στα επόμενα χρόνια ο Bielek πιάστηκε από κάποιες «γνωστές» πτυχές της ιστορίας και ώντας κάτοχος διδακτορικού στις φυσικές επιστήμες, ήταν ιδιαίτερα καλός στο να δίνει πλήθος τεχνικών λεπτομερειών για το πείραμα στα βιβλία του, τις συνεντεύξεις και τις διαλέξεις του. Από τότε έχουν κάνει και άλλοι

«μάρτυρες» την εμφάνισή τους, οι οποίοι έλεγαν ότι ήταν μέλη του πληρώματος, ωστόσο όλοι λίγο-πολύ επαναλάμβαν το σενάριο της ταινίας.

Εδώ βέβαια, συγκρίνοντας τα λεγόμενα του Bielek με αυτά του Allen, παρατηρούμε ότι υπάρχει μια τεράστια διαφορά ως προς το χρόνο που έγινε το πείραμα, καθώς οι διηγήσεις τους διαφέρουν κατά δύο μήνες. Αν δεχτούμε την ημερομηνία που δίνει ο Allen, τότε το πείραμα διεξήχθη μετά την επίσημη είσοδο του πλοίου στην ενεργό υπηρεσία, κάτι που θα πρέπει να μας προβληματίζει ως προς την ανυπαρξία κάποιας μαρτυρίας εκ του πληρώματος. Άλλωστε, μετά από 60 χρόνια, όλο και κάτι θα μπορούσε να ξεφύγει από τον καθένα, ακούσια ή εσκεμμένα.

Από την άλλη, αν δεχτούμε την ημερομηνία που δίνει ο Bielek, τότε αυτή μαρτυρά ότι το πείραμα έγινε πριν τα εγκαίνια του πλοίου. Ο ίδιος ο Bielek υποστηρίζει ότι χρησιμοποιήθηκε κάποιο «ανώνυμο» πλήρωμα εκ του οποίου, όσοι επέζησαν μετά το πείραμα, εγκλείστηκαν σε ψυχιατρεία λόγω ανάγκης μεν, αλλά και για να εξασφαλιστεί η σιωπή τους.

Η έρευνα των Moore & Berlitz πάνω στην ταυτότητα του πλοίου

Σε ένα από τα πιο διαφωτιστικά βιβλία που κυκλοφόρησαν για το πείραμα της Φιλαδέλφειας, το προαναφερόμενο «The Philadelphia Experiment» των Moore και Berlitz, δίνονται οι πληροφορίες για το πλοίο που βρέθηκε στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος έπειτα από τις αναφορές του Άλλεν για το πείραμα. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε ξανά ότι παρ'όλο που επιβεβαιωμένα ο Άλλεν είχε υπηρετήσει στο Andrew Furuseth στο Norfolk εκείνη την εποχή, δεν θεωρείται αξιόπιστη η μαρτυρία του ότι είδε το Eldridge κι όχι κάποιο άλλο πλοίο εκείνη τη μέρα και, όπως γίνεται κατανοητό, από αυτό το σημείο καθίσταται αμφίβολη η εγκυρότητα της ιστορίας για το πείραμα της Φιλαδέλφειας. Ας εξετάσουμε όμως στην ταυτότητα του πλοίου, ένα αντιτορπιλικό συνοδείας με όνομα DE-173 Eldridge κλάσης Cannon με εκτόπισμα 1.240 τόνων. Τα επίσημα αρχεία της ιστορίας του πλοίου μας πληροφορούν ότι:

- ~ Εισήλθε στην υπηρεσία N. York στις 27 Αυγούστου του 1943
- ~ Χρησιμοποιήθηκε ως συνοδεία σε αποστολές στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό μέχρι το 1945 όπου και μεταφέρθηκε στον Ειρηνικό
- ~ Αποσύρθηκε στην εφεδρεία (Reserve Fleet) τον Ιούλιο του 1946
- ~ Μεταπωλήθηκε στο Ελληνικό Ναυτικό στις 15 Ιανουαρίου του 1951
- ~ Έπειτα από χρόνια υπηρεσίας, μεταφέρθηκε στο Ναύσταθμο της Σούδας το 1991, όπου και παροπλίσθηκε για να «γίνει βίδες» κάπου στο τέλος της δεκαετίας του '90

Ειδικότερα, όσον αφορά την επίμαχη περίοδο του πειράματος, τα αρχεία του Αμερικανικού Ναυτικού θέλουν το πλοίο να παραμένει δεμένο στο λιμάνι από τις 18 Οκτωβρίου 1943, όπου γύρισε συνοδεύοντας μια νηοπομπή στη Ν. Υόρκη, μέχρι την 1η Νοεμβρίου όπου αναχώρησε για το Norfolk (που παρέμεινε μέχρι τις 3 Νοεμβρίου) και από εκεί στην Casablanca, συνοδεύοντας τη νηοπομπή GUS-23.

Άλλο ένα επίμαχο σημείο που αφορά το πλοίο είναι το ημερολόγιο, καθώς υπάρχουν φήμες που λένε ότι οι σελίδες που αφορούσαν την περίοδο του πειράματος λείπουν. Αυτό σημαίνει ότι το Ναυτικό, παρ'όλο που οργάνωσε ένα τέτοιο πείραμα μεγάλης σημαντικότητας, απλά δεν μπόρεσε να βάλει ένα πλαστό ημερολόγιο αλλά έσκισε τις σελίδες του ήδη υπάρχοντος. Σε ένα κοσμοϊστορικής σημασίας πείραμα, δεν μπορούσε να παραβιάσει την «ιερότητα» του ημερολογίου...

Όπως και να 'χει, τα ημερολόγια κάθε πλοίου κρατούνται στο ίδιο για το μέγιστο χρονικό

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

διάστημα του ενός χρόνου, ενώ στη συνέχεια μεταφέρονται στο αρχείο της Διοίκησης Επιχειρήσεων όπου και φυλάσσονται. Έτσι και το ημερολόγιο του Eldridge, υπάρχει στα εθνικά αρχεία των ΗΠΑ και είναι διαθέσιμο στο κοινό.

Κάτι ακόμη που θα μπορούσαμε να αναρωτηθούμε είναι το γιατί επιλέχτηκε ένα καινούριο (και πολύτιμο για τις ανάγκες του πολέμου εκείνη την περίοδο) πλοίο για το πείραμα και όχι κάποιο άλλο παλαιότερο. Επίσης άλλη μια εύλογη απορία είναι γιατί το πείραμα έλαβε χώρα σε ένα τόσο «πολυσύχναστο» μέρος, όπου ο καθένας θα μπορούσε να γίνει μάρτυρας του πειράματος, πόσο μάλλον οι μυστικοί πράκτορες του αντιπάλου που κατέγραφαν όλες τις κινήσεις του Ναυτικού στη Φιλαδέλφεια. Ίσως βέβαια να στόχευε το πείραμα στον εντυπωσιασμό του εχθρού αλλά εδώ υπάρχει και το ερώτημα γιατί δεν άλλαξαν το όνομα του πλοίου για λόγους παραπλάνησης του κάθε αδιάκριτου θεατή. Σημειωτέον ότι υπήρχαν τότε γύρω στα 70 πλοία της τάξης Cannon όπου ήταν ίδια με το Eldridge.

Μιλώντας για το πλοίο που χρησιμοποιήθηκε πάντως, το πιο λογικό θα ήταν να κάνουν τα πάντα ώστε να μην μπορεί κανείς να καταλάβει ποιο ήταν, να αποκρύψουν την ταυτότητά του από τις αδιάκριτες έρευνες και, αν όχι να το καταστρέψουν, να το κρύψουν κάπου ώστε να μην γνωρίζει κανείς οτιδήποτε για το εν λόγω πλοίο. Αυτό διότι το Eldridge σαν πλοίο είναι ένα χειροπιαστό στοιχείο και αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που γίνεται τόσος θόρυβος γύρω απ' αυτό.

Παρ' ολ' αυτά, το πλοίο δεν είχε την τύχη των υπόλοιπων ομοίων του (που είτε οδηγήθηκαν σε διάλυση, είτε χρησιμοποιήθηκαν ως στόχοι με πραγματικά πυρά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70), αλλά μεταφέρθηκε σε μια χώρα μακριά από τον γεωγραφικό χώρο όπου θα αποτελούσε αντικείμενο αδιάκριτων ερευνών.

Το Eldridge στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό

Η πρώτη αναφορά για το μυστηριώδες πλοίο στην Ελλάδα έγινε από το περιοδικό playboy τον Οκτώβριο του 1996 (προφανώς θα είναι η περίοδος που «έγινε βίδες») όπου παρουσιάστηκαν φωτογραφίες του και έγινε γνωστή η ιστορία του. Είναι περίεργο το γεγονός ότι η ταυτότητά του έγινε γνωστή στο ελληνικό κοινό από ένα περιοδικό τέτοιου είδους. Ωστόσο, το πλοίο είχε μεταπωληθεί στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό στα πλαίσια των μεταπολεμικών προγραμμάτων ενίσχυσης, στις 15 Ιανουαρίου του 1951. Το «Λέων D-54» όπως μετονομάστηκε το Eldridge, υπήρξε το ένα από τα 4 «θηρία» που μεταβιάστηκαν στο Π.Ν., ενώ τα υπόλοιπα 3 ήταν ο «Ιέραξ», ο «Πάνθηρ» και ο περιβόητος «Αετός» που, για την ιστορία, έμελλε να γίνει διάσημος καθώς «πρωταγωνίστησε» σε ταινίες όπως «Η Αλίκη στο Ναυτικό», «Τα κανόνια του Ναβαρόνε» κ.α..

Όπως είναι φυσικό βέβαια, ακούστηκαν διάφορα από ναύτες που υπηρέτησαν στο «Λέων» όσον αφορά το εσωτερικό του. Καταρχήν τα αμερικάνικα αρχεία κάνουν λόγο για 1.240 τόνους εκτόπισμα, όπως προαναφέρθηκε, και 1.520 τόνους με πλήρες φορτίο. Τα ελληνικά αρχεία όμως αναφέρουν 1.240 τόνους εκτόπισμα και 1.900 τόνους με πλήρες φορτίο. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη μεταπώλησή του στην Ελλάδα αφαιρέθηκαν 380 τόνοι εξοπλισμού. Τι εξοπλισμός μπορεί να ήταν αυτός;

Άλλες αναφορές κάνουν λόγο για περίεργα καλώδια μέσα στο πλοίο που δε φαίνεται να καταλήγουν πουθενά, γεγονός που στην πραγματικότητα είναι κάτι το συνηθισμένο σε πλοία τέτοιου τύπου. Άλλοι επίσης κάνουν λόγο για παραισθήσεις των μελών, παράξενους θορύβους (εξίσου συνηθισμένο) αλλά και για σφραγισμένες καταπακτές.

Ωστόσο, είναι γνωστό ότι τα πλοία ανά πενταετία στέλνονται στο ναυπηγείο για

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

επισκευές, βάψιμο και ενδεχομένως κάποιες ηλεκτρονικές ή μηχανικές αναβαθμίσεις, γεγονός που υποδεικνύει ότι μάλλον θα ήταν δύσκολο να είχαν απομείνει κάποια στοιχεία που θα μας έδιναν πολύτιμες πληροφορίες για τη σχέση του πλοίου με το πείραμα. Μια θεωρία συνωμοσίας που έχει ταλαιπωρήσει μερικούς ερευνητές είναι ότι «στην πραγματικότητα» ο «Αετός» ήταν το πλοίο που χρησιμοποιήθηκε στο πείραμα και όχι ο «Λέων», καθώς το Ναυτικό των ΗΠΑ άλλαξε εσκεμμένα τις ταυτότητές τους κατά την παράδοση έτσι ώστε να μπερδευτούν τα ίχνη.

Καταλήγουν δε σε αυτό το συμπέρασμα εξαιτίας κάποιων περιεργών αναφορών για τον «Αετό» οι οποίες λένε ότι το εν λόγω πλοίο παρουσίαζε μια «παράξενη» συμπεριφορά (δυσλειτουργίες στην επικοινωνία, προσωρινή εξαφάνιση από τα ραντάρ κ.α.). Όσο βάσιμο όμως είναι ότι ο Λέων χρησιμοποιήθηκε στο πείραμα, άλλο τόσο βάσιμο είναι ότι χρησιμοποιήθηκε ο «Αετός». Για την ιστορία, ο «Αετός» παροπλίστηκε την ίδια χρονιά με το «Λέων», το 1991, αλλά είχε διαφορετική τύχη καθώς δωρίθηκε από την κυβέρνηση στην Ένωση Ναυτικών Αντιτορπιλικών Συνοδείας (D.E.S.A.) η οποία συγκέντρωσε το ποσό των 275.000 δολαρίων από τα μέλη της. Ρυμουλκήθηκε στις ΗΠΑ στις 23 Αυγούστου 1993 και επανεξοπλίστηκε/επισκευάστηκε από εθελοντές και σε κοινή θέα στις 30 Απριλίου 1994 παίρνοντας το αρχικό του όνομα «USS Slater DE-766». Ίσως ο «Αετός» να είχε κάτι το ιδιαίτερο σε σχέση με τα υπόλοιπα 3 «θηρία»...

Πάντως, οι κυρίαρχες συνωμοσιολογικές σκέψεις όσον αφορά τη μεταπώληση του Eldridge στην Ελλάδα, είναι ότι το Αμερικανικό Ναυτικό δεν ήθελε να το καταστρέψει καθώς μπορεί να είχε κάποια αξία για το ίδιο, κι έτσι προτίμησε να το στείλει σε μια μακρινή χώρα έτσι ώστε να χαθούν τα ίχνη του. Θα μπορούσε όμως επίσης να δοθεί μια άλλη ταυτότητα στο εν λόγω πλοίο για λόγους αντιπερισπασμού, έτσι ώστε να μεταφερθεί το ενδιαφέρον αλλού και το ίδιο το Ναυτικό να μπορεί να κάνει τις έρευνες που θέλει απερίσπαστο (π.χ. να το χρησιμοποιεί ως έκθεμα σε κάποιο Ναυτικό μουσείο ως προκάλυμμα για την διατήρησή του στη «ζωή»).

Γιατί δεν επαναλήφθηκε το πείραμα;

Από τότε που το πείραμα της Φιλαδέλφειας γνώρισε μεγάλη δημοσιότητα, έχουν κάνει την εμφάνισή τους αρκετοί επιστήμονες, όπως ο Al Bielek για παράδειγμα, όπου δίνουν λεπτομερείς αναφορές και τεχνικές αναλύσεις για το πώς έγινε αυτό το πείραμα. Επίσης, ο στόχος του πειράματος καθαυτός θα ήταν ένα μεγάλο τεχνολογικό άλμα αν όντως έγινε. Συνεπώς, θα ήταν λογικό να αναρωτηθεί κανείς γιατί δεν επαναλήφθηκε το πείραμα, τη στιγμή που «ξέρουμε πώς έγινε»... Η απάντηση είναι ότι «δε γνωρίζουμε». Όσοι επιστήμονες αποτυπώνουν τις ενστάσεις τους για την εγκυρότητα του πειράματος, άλλοι τόσοι υποστηρίζουν πως έγινε. Και το σημαντικότερο εδώ είναι ότι και οι δύο πλευρές έχουν δίκιο ενώ ισχύει και το αντίθετο. Αξίζει όμως να αναλογιστούμε ότι στοιχεία φυσικής που δίνονται από διάφορους ερευνητές και επιστήμονες, πατούν πάνω στη λεπτή γραμμή της απάτης, διότι είναι σχετικά εύκολο για κάποιον «γκουρού» της φυσικής να τοποθετήσει όρους όπως ροπές, συχνότητες, επίπεδα ισχύος, παλμικά εύρη, κάθετος μαγνητικός άξονας πεδίου κτλ, έτσι ώστε να μπερδέψει τους ακροατές, καθιστώντας τους ανίκανους να καταλάβουν, να διατυπώσουν τις απορίες τους και πόσο μάλιστα να κρίνουν πόσο έγκυρα είναι αυτά τα στοιχεία ή όχι.

Συμπέρασμα

Το πείραμα της Φιλαδέλφειας

Συντάχθηκε απο τον/την Johnny
Τρίτη, 26 Μαΐου 2009 14:13

Αν υποθέσουμε ότι πραγματικά έγινε το πείραμα της Φιλαδέλφειας, τότε βρισκόμαστε μπροστά σε ένα μεγάλο τεχνολογικό επίτευγμα και οι περισσότεροι που ασχολήθηκαν με το πείραμα, επιβεβαιώνονται. Παρ' ολ' αυτά, θα πρέπει να δοθούν αρκετές απαντήσεις όσον αφορά το τί πραγματικά έπαθε το πλοίο και το πλήρωμά του.

Αν πάλι υποθέσουμε το αντίθετο, τότε «σκοντάφτουμε» πάνω σε μια καθόλου επαρκή ανακοίνωση του ναυτικού για το τί έγινε, στη μυστηριώδη «αυτοκτονία» του Τζέσαπ και στο ενδιαφέρον του ναυτικού για το βιβλίο του. Εξάλλου, δε θα ήταν τόσο δύσκολο για το Ναυτικό να βγάλει μια άλλη πληρέστερη ανακοίνωση που να φωτίζει περισσότερο την υπόθεση, ακόμη και αν τη διαψεύδει. Αλλά ακόμη και αν είναι δύσκολο να παραδεχτεί ότι μια τέτοια ιστορία όντως έγινε κάποτε, θα πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας ότι από το 1943 μέχρι σήμερα, η τεράστια πρόοδος της τεχνολογίας και τα συνταρακτικά εγκλήματα που έγιναν χάρη στην πρόοδο αυτή, θα μπορούσαν να «δικαιολογήσουν» την ύπαρξη ενός ακόμη πειράματος, του «Ουράνιου Τόξου». Κι όμως, το Αμερικανικό Ναυτικό δεν μπήκε ποτέ στον κόπο να δώσει εξηγήσεις, γεγονός που ώθησε αυτό το κύμα παραφιλολογίας και θεωριών συνωμοσίας που αντικρίζουμε σήμερα γύρω από το πείραμα της Φιλαδέλφειας...

Πηγές:

- Department of the Navy, Philadelphia Experiment the official statement, (2000) (η επίσημη ανακοίνωση του Αμερικανικού Ναυτικού για το πείραμα της Φιλαδέλφειας)
- BBC Documentary - The true story of the Philadelphia Experiment
- Μυστική Τεχνολογία, ειδική έκδοση (Εκδόσεις Άγνωστο)
- E-Telescope - Το πείραμα της Φιλαδέλφειας
- The Case for the UFO, M. K. Jessup (VARO Edition)
- Anatomy of a hoax, Jacques Vallee (Journal of Scientific Exploration, Volume 8, Number 1, Spring, 1994)
- Al Bielek's Speech at the Mufon Conference, January 13, 1990