

Секреты свободной энергии холодного электричества

Введение



С тех пор, как я узнал о работах Эдвина Грея, более чем четверть века тому назад, я всё пытался понять, как он получал свободную энергию. Только недавно появилась необходимая информация, которая позволила мне окончательно обобщить все ключи к разгадке и достигнуть определённого заключения. В “Секретах свободной энергии холодного электричества” я описываю эту 27-летнюю одиссею и знания, которые я получил на этом пути.

Эдвин Грей открыл, что разряд высоковольтного конденсатора может быть переведён в огромный радиантный электростатический всплеск. Этот выброс энергии порождался его цепью и улавливался специальным устройством, которое мистер Грей называл своей “коверсионной элементной переключающей трубкой”.

Непоражающая, холодная форма энергии, выходящая из этой преобразовательной трубки, питала все его демонстрационные установки, приборы, двигатели, а так же заряжала его аккумуляторы. Мистер Грей называл этот процесс - “расщепление положительного электричества”. Эти названия были непостижимыми, потому что Грей не раскрывал ничего, что касалось бы условий, при которых работала цепь, чтобы произвести этот эффект. Это было тайной.

Так и было до тех пор, пока я не сравнил то, что было известно о работе Грея, с анализом Джерри Вассилатоса, опубликованным в 1996 г., в котором детализировались экспериментальные работы Никола Тесла конца 1880-х гг., и картина начала проясняться. Эти эксперименты привели к открытию того, что Тесла называл “радиантной энергией” и легли в основу последующей разработки его Усилительного Передатчика. Этот материал раскрыл секрет Грея.

Тщательное сравнение систем “холодного электричества” Грея и систем “радиантной энергии” Тесла привело к аргументированному выводу, что эти два открытия, на самом деле являются одним и тем же. В свете этого, наконец, стало возможным “исправить” схему цепи Грея и заполнить все пропуски в ней. Я считаю, что в этой книге изложено достаточное количество информации, чтобы любой, интересующийся получением свободной энергии, мог воспроизвести эффекты “холодного электричества” с помощью достаточно простого оборудования. Я верю, что тысячи инженеров и экспериментаторов начнут воспроизводить эффекты этого “Главного канала” Свободной Энергии.

Многие люди оказывали бесценное содействие и помощь в ходе моего исследования, и я хочу поблагодарить их и выразить свою признательность. Тому Валентайну, за настойчивое расследование истории Эдвина Грея, за его великолепные и аккуратные ответы, за те необычные пути, которыми он добывал фотографии, и за поразительную щедрость, с которой он предоставил весь свой архив мне. Я бы ничего не открыл без его содействия.

Эрику Долларду за то, что он первый из наших современников по-настоящему понял работы Никола Тесла с импульсными разрядами, и за повторную демонстрацию этих работ с помощью специальных аппаратов. Джерри Вассилатосу за столь блестяще разъяснённую и аккуратно собранную для печати историю открытий Тесла, и Дэвиду Хэтчер Чайлдрессу, издателю книги Джерри, за то, что он дал мне необычайно широкое право цитирования из неё.

Затем, Брюсу ДеПалма, за то, что он научил меня, как думать о физике — о пути, которым вещи по-настоящему существуют. Тревору Констеблю, за то, что он избавил меня от заблуждений касательно существования Эфира, и за неустанные попытки его практического применения во благо человечества. Тому Брауну, за знакомство со многими из этих людей, и за расширение горизонта моих знаний в бесчисленном количестве областей. Алисону Дэвидсону, за разрешение привести здесь цветную фотографию эфирного разряда в усилительном передатчике Эрика Долларда, взятую из журнала “Integration”, летний номер 1986 г. Дороти О’Коннор и Жаклин Линдемманн, за их участие в редактировании этой книги.

И наконец, конечно, Эдвину Винсенту Грею старшему и Доктору Никола Тесла, которые открыли эту изумительную технологию.

Питер А. Линдемманн, д.н.

Декабрь 2000

“Когда неожиданно откроется и экспериментально подтвердится великая правда о том, что эта планета со всей своей устрашающей необъятностью электрических зарядов, на самом деле едва ли больше, чем маленький металлический шарик, и когда из этого последуют обширные возможности, каждая из которых поражает воображение и имеет неисчислимы применения, которые будут полностью использованы; когда будет принят первый план, и он покажет, что телеграфное сообщение, почти такое же секретное и неперехватываемое, как мысль, и может быть передано на любое расстояние; когда звук человеческого голоса, со всеми своими интонациями и выражением, точно и мгновенно будет воспроизведён в любой точке на земном шаре; когда

энергия падения воды будет доступна для обеспечения света, тепла и движения, везде — на море, на суше, или высоко в воздухе, — тогда человечество будет, как разворошенный муравейник: всё придёт в волнение!”

...Никола Тесла, 1904 г.

Глава 1. Загадка Эдвина Грея

Рис.1 Первая статья из “National Tattler”

Man Creates Engine That Consumes No Fuel; Invention Could Change History by 1984

By TOM VALENTINE
Copyright 1973, The National Tattler
(First of a series)

A CALIFORNIA INVENTOR has found a way to create limitless electric power without using up fuel — potentially the greatest discovery in the history of mankind.

Edwin Gray Sr., 48, has fashioned working devices that could:

•Power every auto, train, truck, boat and plane that moves in this land — perpetually.

•Warm, cool and service every American home — without erecting a single transmission line.

•Feed limitless energy into the nation's mighty industrial system — forever.

•And do it all without creating a single iota of pollution.

Already, the jovial, self-educated Gray is forcing scientists to uproot their most cherished beliefs about the nature of electro-magnetism.

Eventually, his discovery will transform the economic base upon which the society of the entire planet has rested up to this point.

Despite the ever-present danger from the petroleum and other power giants who face business extinction within the decade because of his invention, Gray and his associates in EvGray Enterprises have demonstrated its worth publicly — an act requiring great courage.

And TATTLEER is proud to report for the first time in America the complete nature of Gray's astounding system.

Displaying the kind of open honesty that made America great, Gray and his partners stress the fact that they want the whole world to benefit from their new technology.

“I WON'T ALLOW it to be bought up and buried by big money interests,” Gray told TATTLEER during the exclusive demonstration.

“I tried for 10 years to get American interests to pay some attention, but I've been tossed out of more places than most people ever think of going into.”

Neither government agencies nor private enterprise would listen to Gray, so he turned in frustration to foreign interests. The innovative Japanese were eager to listen.

“AS SOON AS word got out that the Japanese were interested in what we're doing, the Americans started flocking around.”

Today, the small shop facility in Van Nuys is crawling with visitors from every segment of U.S. industry and finance.

“The big money boys from Wall Street started coming around,” Gray said, with a touch of defiance in his tone.

“A bunch of them came in and suggested I file bankruptcy and get rid of all my backers and friends. Then they talked about giving me 20 million shares of a new corporation at \$3 a share.”

Gray was being offered a deal worth more than \$4 billion — on paper.

“THAT SURE sounded rich, but I know darn well they would have fixed it up to sell that corporation off somewhere for a dollar and leave me holding 20 million shares of nothing.”

The key men at EvGray include Richard B. Hackenberger, an



Edwin Gray Sr.

electronics engineer who formerly worked for Sony and Sylvania corporations and the U.S. Navy; and Fritz Lens, a former Volkswagen mechanic who knows nearly as much about the fantastic electrical system as Gray.

All the corporate officers agreed that they are determined to get around the money roadblocks and bestow the discovery upon the world.

TATTLEER was given a thorough demonstration of Gray's “impossible-but-true” methods for using electricity.

THE FIRST demonstration proved that Gray uses a totally different form of electrical current—a powerful, but “cold” form of the energy.

A six-volt car battery rested on a table. Lead wires ran from the battery to a series of capacitors which are the key to Gray's discovery. The complete system was wired to two electro-magnets, each weighing a pound and a quarter.

“Now, if you tried to charge those two magnets with juice from that battery and make them do what I'm going to make them do, you would drain the battery in 30 minutes and the magnets would get extremely hot,” Gray explained.

“I want you to watch what happens.”

As Lens activated the battery, a voltmeter gradually rose to 3,000 volts. At that point, Gray closed a switch and there was a loud popping sound. The top magnet hurled into the air with tremendous force and was caught by Hackenberger. A terrific jolt of electricity had propelled the top magnet more than

two feet into the air—but the magnet remained cold.

“The amazing thing,” Hackenberger said, “is that only 1 per cent of the energy was used—99 per cent went back into the battery.”

GRAY EXPLAINED, “The battery can last for a long time, because most of the energy returns to it. The secret to this is in the capacitors and in being able to split the positive.”

When Gray said “split the positive” the faces of two knowledgeable physicists screwed up in bewilderment.

(Normally, electricity consists of positive and negative particles. But Gray's system is capable of using one or the other separately and effectively.)

“He means we have to rewrite the physics textbooks,” Hackenberger grinned. It has been the engineer's job in recent months to formulate Gray's system and put it in writing.

“That's not an easy task because this system actually defies everything I've ever learned.”

Gray said, “I never had no schooling in electronics or physics, so nobody told me it was impossible.”

THE “IMPOSSIBLE” part of the demonstration was the lack of heat generated in the magnet. Heat is one of the biggest problems faced by electrical technology. Also “impossible” is the fact that only the “positive” nature of the energy was used.

“This thing is in its infancy,” Gray explained. “When the full potential of American technology starts working with it, the results will astound everyone.”

A further proof that he has an unusual source of power with unlimited potential was demonstrated next.

“We've been pepping those magnets apart for the past 18 months with that same battery and it's still got a full charge. Now I want you to watch this!”

Gray showed this TATTLEER reporter a small 15-amp motorcycle battery. It was hooked up to a pair of his capacitors which in turn were hooked up to a panel of outlets.

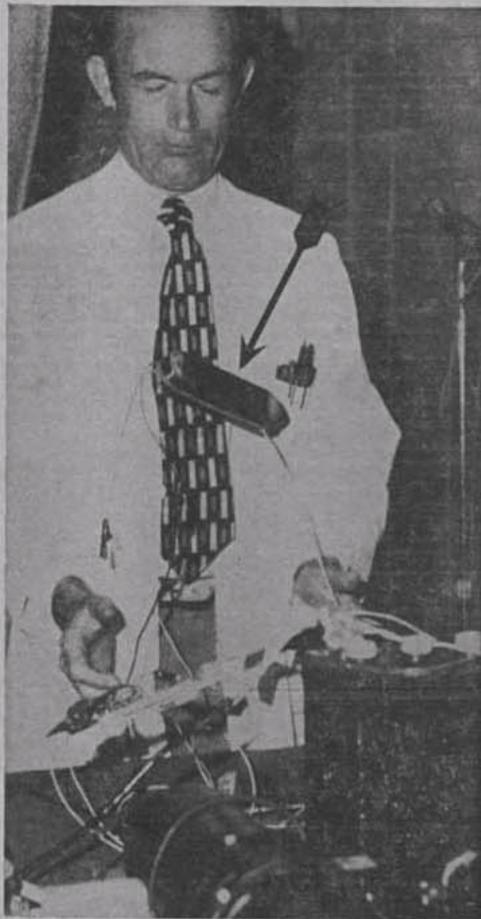
HE FLICKED a switch and the tiny battery sent a charge into the capacitors. He then plugged in six 15-watt electric light bulbs on individual cords—a 110-volt portable television set and two radios. The bulbs burned brightly, the television played and both radios blared—and, yet, the small battery was not discharging.

“You couldn't begin to get all this current out of that battery under ordinary circumstances,” Gray said.

“This is the most amazing thing I've ever seen,” exclaimed C.V. Wood Jr., president of the McCulloch Oil Corporation, who was also present at the demonstration. He began looking around for hidden outlets for the wall.

“MAY I PROVE it doesn't come from any wall plug?” Gray offered. A 40-watt light bulb screwed into an ordinary extension socket was

THE NATIONAL TATTLEER
Page 5 July 1, 1973



MAGNET JUMPS when jolted with “cool” electricity.

plugged into the panel powered by Gray's system. The bulb lit, then Gray dropped it into a cylinder filled with water.

“What would be happening if this was getting ordinary power right now?” Gray asked, as he stuck his hand in the water with the glowing light bulb.

“You'd be electrocuted and that thing would be popping and sputtering until the fuses blew,” Wood replied.

This reporter then put his finger into the water with the light—no shock.

“Gentlemen, this is a new manifestation of electricity,” Hackenberger said.

THE ENGINEER told the astounded onlookers that no laws of physics were being violated, but a new application of electricity has been discovered and put to work.

Gray, one of 14 children, comes from Washington, D.C. As a small boy, he was fascinated by electricity, magnets and gadgets in general.

“I really got excited about electricity when they tested the first radar across the Potomac in 1936. I

was 11 years old then and visions of Buck Rogers danced in my head.”

He learned about radar during his World War II hitch in the Navy and “I've been messing around with coils and capacitors ever since.”

HE LEARNED to “split the positive” in 1968 and spent the next dozen years finding the funds to put his discovery to work.

Any abbreviated explanation of Gray's system is an oversimplification of the technical aspects of this tremendous breakthrough, but some of the best minds in the U.S. are now working with Gray to further improve his discovery.

Gray held the 40-watt bulb up out of the water and said: “You know, to light this bulb takes millions of dollars in power plant facilities, transmission lines and circuitry. With my capacitors, I can provide power to any home for a couple hundred dollars.”

The economic impact of that statement is beyond the imagination—not to mention the ecology and anti-pollution benefits.

NEXT WEEK: Electro-magnetic automobile engine.

Мой интерес к Свободной Энергии проснулся летом 1973 года, когда я впервые прочитал газету “Нейшнл Таттлер”. Статья журналиста Тома Валентайна (Рис. 1) была озаглавлена следующим образом:

“Изобретатель создал двигатель, который не потребляет топлива; Это изобретение может изменить историю с 1984 года”. Хотя я был молод и впечатлителен, я никогда прежде не видал подобного заголовка. Статья начиналась со следующих слов:

“Калифорнийский изобретатель нашёл способ производить неограниченное количество электрической энергии без использования топлива, что, потенциально является величайшим открытием в истории

человечества. Эдвин Грей старший, 48-и лет, создал работающие устройства, которые могут вечно питать энергией любую машину, поезд, грузовик, лодку и самолёт в этой стране; обогревать, охлаждать и обслуживать каждый американский дом без прокладки передающих линий; давать бесконечное количество энергии для могучей национальной промышленной системы во веки вечные, и всё это — без малейшего загрязнения окружающей среды.”

После нескольких абзацев о росте капитала и обеспечении рабочих мест, в статье описывались два любопытнейших теста, свидетелем которых автор в компании нескольких учёных был в лаборатории Грея, что располагалась в Ван Ньюсе, Калифорния:

“Таттлер” получил полную демонстрацию “невозможных, но реальных” методов Грея по использованию электричества. Первая демонстрация показала, что Грей использует полностью отличную форму электрического заряда — мощную, но “холодную” форму энергии.

Автомобильный аккумулятор на 6 Вольт покоился на столе. Соединительные провода шли от батареи к группе конденсаторов, которые являются ключом к открытию Грея. Вся система была присоединена к двум электромагнитам, каждый весом по 570 г. “Теперь, если вы попытаетесь подключить эти два магнита от той батареи, и сделать с ними то, что я собираюсь сделать, вы разрядите батарею за 30 минут, и магниты станут экстремально горячими”, — объяснил Грей. — “Смотрите, что получится”. Когда Фритц Ленс подключил батарею, стрелка вольтметра постепенно дошла до отметки 3000 Вольт. В этот момент Грей замкнул переключатель и раздался громкий хлопок. Верхний магнит рванулся в воздух с огромной силой, и был пойман Ричардом Хакенбергером.

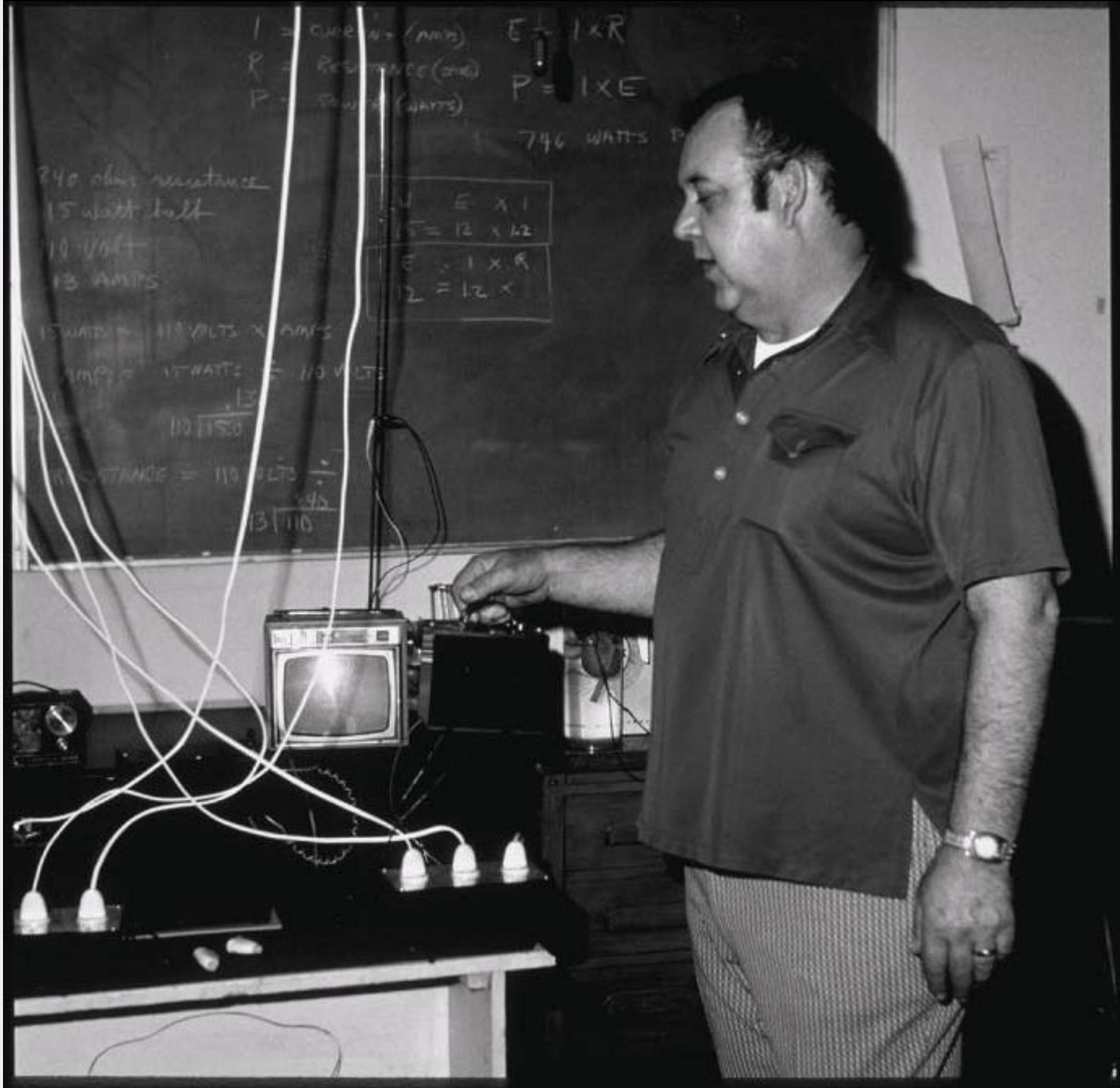
Ужасающий разряд электричества откинул верхний магнит более чем на два фута в воздух, — но при этом магнит остался холодным. “Удивительно то”, — сказал Хакенбергер, — “что был использован только 1% энергии — 99% вернулось назад в батарею”. Грей объяснил, — “Батарея может работать долгое время, потому что большая часть энергии возвращается в неё. Секрет этого процесса таится в конденсаторах и в возможности отделения положительного электричества”. Когда Грей произнёс “отделить положительное электричество”, лица двух известных физиков вытянулись от недоумения. (Обычно, электричество состоит из положительных и отрицательных частиц, но система Грея позволяет использовать только одну из них в отдельности, причём с высокой эффективностью.)”

Затем Том Валентайн объяснил вторую демонстрацию, показанную на Рис. 2.

“Грей показал журналисту из Таттлера маленькую мотоциклетную батарею на 15 Ампер-часов. Она была присоединена к паре его конденсаторов, которые, в свою очередь, были связаны с панелью, на которой были закреплены электрические розетки.

Рис.2 Эдвин Грей демонстрирует свою цепь

Он нажал на выключатель, и крошечная батарея послала заряд в

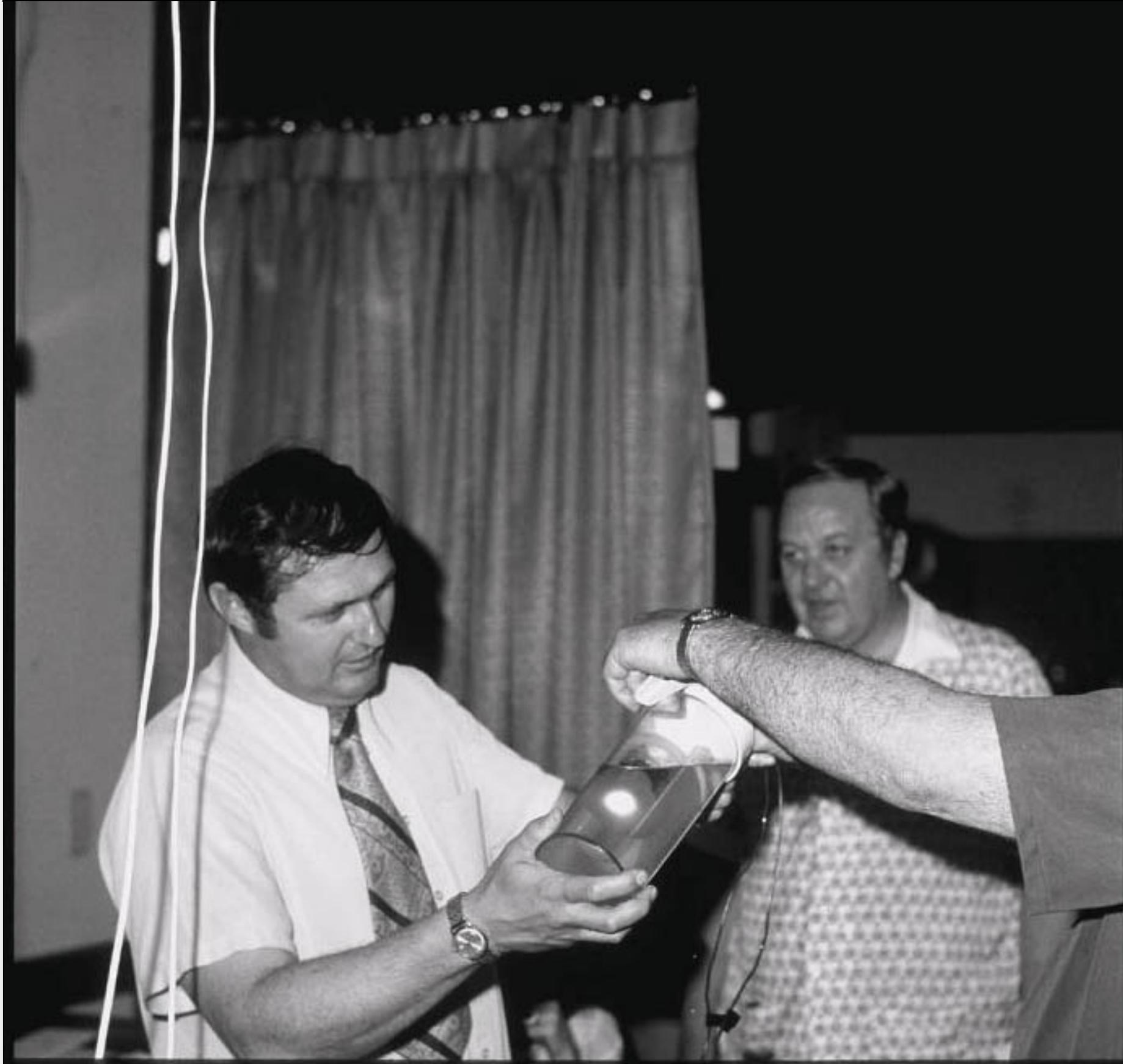


конденсаторы. Затем он воткнул в розетки шесть 15-тиваттных лампочек на отдельных проводах, портативный телевизор на 110 В и два радиоприёмника. Лампочки ярко горели, телевизор работал, оба радио говорили, но маленькая батарея не разряжалась. “Вы не сможете получить такой же ток из этой батареи при обычных обстоятельствах”, — сказал Грей.

“Это самое удивительное, что я когда-либо видел”, — воскликнул К.В. Вуд младший, президент корпорации МакКаллох Ойл, который также присутствовал при демонстрации. Он начал искать спрятанные розетки на стенах. “Я могу доказать, что энергия не поступает из других розеток”, — предложил Грей. Он взял лампочку мощностью 40 Вт на обычном патроне-удлинителе и подсоединил к панели, запитанной от его системы”.

То, что произошло далее, вы можете увидеть на Рис. 3.

Рис.3 Том Валентайн с “холодной” светящейся в воде лампой

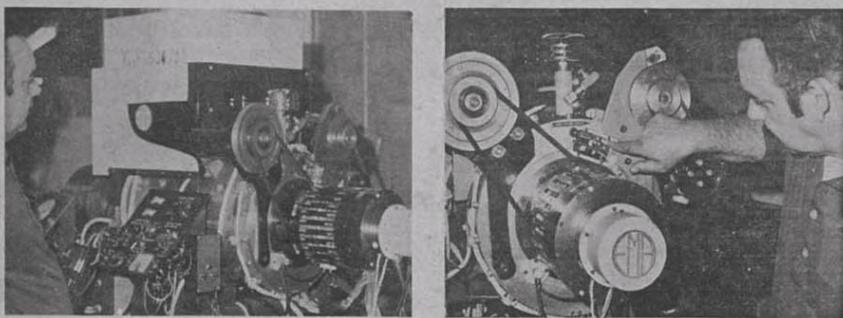


“Лампочка зажглась, а затем Грей бросил её в цилиндр с водой. “Что бы случилось, если бы здесь использовалась обычная энергия?” — спросил Грей и погрузил руку в воду, в которой светилась лампочка. — “Вас бы ударило током, раздался бы хлопок и шипение, и это бы продолжалось, пока хотя бы один ваш палец касался воды. Но удара нет”. “Господа, это новое проявление электричества”, — сказал Хакенбергер.

Это была едва ли не самая удивительная статья, что я читал в газетах. Я был полностью поглощён этим. Через несколько недель я нашёл вторую статью из серии, “Чудесный электродвигатель без топлива может сэкономить 35 миллиардов долларов в год за счёт платы за бензин” (Рис. 4). В нём говорилось об удивительном новом типе электродвигателя, который питался от системы Грея.

Рис.4 Вторая статья из “The National Tattler”

“Бесшумный, не загрязняющий окружающую среду электромагнитный двигатель восстанавливает затраченную в нём энергию и может работать



THIS IS THE 'EMA' which can run perpetually on batteries that recharge themselves, develop 1,000 horsepower per unit.

Miracle No-Fuel Electric Engine Can Save U.S. Public \$35 Billion a Year in Gasoline Bills

BY TOM VALENTINE
Copyright 1973, The National Tattler
(Second of Two Articles)

An inventor and his small but stubborn team of engineers has devised the most revolutionary technological advance in the history of mankind: A power source that uses no fuel.

As reported exclusively last week in TATTLER, the astonishing new system creates electricity without consuming the world's dwindling supply of fossil fuel, without creating pollution, and without using costly and unsightly transmission lines.

The first and most vital outcome of the theory that is forcing the science of physics to revise its fundamental assumptions is the "EMA" electric engine—a power plant that dooms noisy, dirty gasoline motors.

That means that the nation would no longer have to consume expensive and befuddling gasoline. According to figures from the American Petroleum Institute, the anticipated consumption this year is 100 billion gallons at a cost of \$35 billion worth at the pump.

Invented by Edwin Gray Sr., 48, of Van Nuys, Calif., the engine has been tested and is being perfected by him and his associates in EYGray Enterprises.

The silent, pollution-free EMA recycles its own energy and can run indefinitely.

Gray's prototype is powered by four six-volt batteries which "will wear out before they'll run down," as the inventor puts it.

"WE CAN GO up to 1,000 horsepower with a single unit, or down to a miniature toy size."

The latter units, in fact, will be among the first products EYGray manufactures. They'll run off a tiny battery unit.

How? Gray and his engineers, Richard Hackenberger and Fritz Lenz, explained to TATTLER that they have found a way to use both the positive and negative particles of electricity separately.



Edwin Gray Sr.

The technicians demonstrated for this reporter the phenomenon of electromagnetic repulsion—the power source for the EMA.

TWO MAGNETS, each weighing 1 3/4 pounds were repelled apart with an explosive force, but the magnets did not heat up and 99 per cent of the energy recycled to the battery. The same "cold" energy repelling magnets, arranged on a flywheel,

run the motor.

Hackenberger, an electronics specialist, explained: "A series of high-voltage energy spikes" are developed by our circuitry. These energy units are transferred to a control unit, which acts much like a distributor in an internal combustion engine.

The control unit is the key to the motor's efficiency. It regulates the energy spikes to determine the polarity (north or south) and directs the voltage into selected electro-magnets in the main unit.

"Every time a magnet is charged, most of the energy is recycled back into the batteries without losing power," Hackenberger said.

THE EMA has been tested thoroughly. Its efficiency is undisputed.

"Engineers and physicists who see it operate have a hard time believing their eyes," Gray said. "One professor from UCLA insisted we had some sort of laser beam running it, and even though we moved it from room to room, he wouldn't believe it."

While the motor was running, Gray spun it around in a complete circle to demonstrate that it operated at any position.

The experimental model engine is 42 inches long, 18 inches wide and 22 inches high about the size of a standard six-cylinder motor.

IT TURNED better than 2,500 revolutions per minute for more than 20 minutes. The power input came from the four six-volt batteries. At the end of the trial they were tested and found to be as fully charged as they were at the beginning.

It generated 100 horsepower and 60 pounds of constant torque. The brake horsepower tests out at 32.05.

The motor has only two bearings which require lubrication, so maintenance costs will be minimal; it operates at a maximum temperature of about 170 degrees and is cooled by compressed air. There was no vibration and the



Unique All-Girl Diving Co.

Christine Bouse, the girl at the left, may be the only teenage girl in the world to run her own underwater salvage company. While other girls her age are busy with boys, clothes and record albums, 16-year-old Chris spends most of her time in scuba diving gear at the bottom of some Florida river or lagoon. Chris, together with her partner, 15-year-old Linda Marquez, and five other 18-year-old girls, operates Sea Queen Salvage—probably the only licensed commercial diving company anywhere staffed entirely by attractive young women. Chris, pictured here with her sister, Carol Beth, works, however. She inherited her skill in the diving business from her father, Clyde (Buddy) Bouse, (at right) a 22-year veteran of underwater salvage work. "Chris is as good a diver as I'll ever be," said her father.

noise level was about the same as any kitchen appliance, this reporter observed.

It started with the flick of a switch. It can be accelerated or slowed by any mechanical device which programs the control unit. This means the customary foot pedal could be used for driving purposes.

GRAY DISCOVERED how to make this remarkable engine back in 1958. He fought frustration and

scepticism for 10 years before finally getting about \$1.1 million to help build and prove the prototype. The search for an efficient, clean engine has cost taxpayers nearly a billion dollars in government research grants over the years.

Ed Gray did it on a fraction of that and a new direction for mankind has been uncovered.

THE NATIONAL TATTLER
July 8, 1973 Page 5

неопределённо долгое время. Прототип Грея работает на четырёх 6-тивольтовых батареях, которые "скорее изнасятся, чем разрядятся". Те же самые отталкивающиеся магниты на "холодной" энергии, расположенные на роторе, приводят в действие двигатель. Хакенбергер, специалист по электронике, объясняет, — "В нашей цепи вырабатывается серия высоковольтных импульсов энергии. Эти порции энергии передаются в контрольное устройство, которое работает как распределитель зажигания в двигателе внутреннего сгорания. Каждый раз, когда магнит заряжается, большая часть энергии возвращается назад в батарею без потерь".

Примерно в то же время появилась другая статья, в журнале "Проверь Неизвестное". Статья называлась "Двигатель, который приводит в действие сам себя",

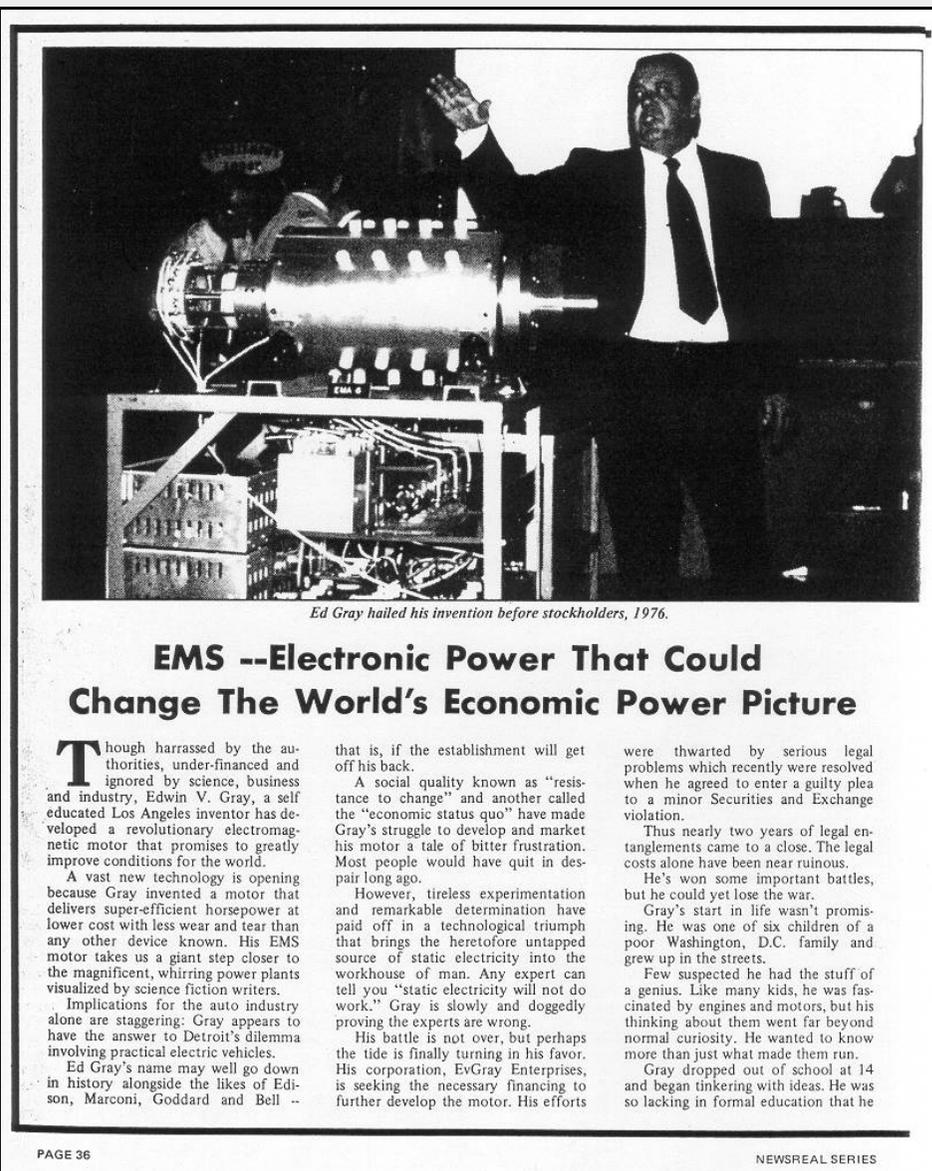
автор — Джек Сканьетти. Он предоставил примерно ту же информацию, что содержалась в статьях Тома Валентайна. Грей объяснял принцип действия своего мотора так же, как возврат энергии из лампочек:

"Ричард Хакенбергер, вице-президент по инженерным разработкам в ЭВГрей, объясняет как работает электромагнитный двигатель. "Энергия от высоковольтной секции, перемещаясь через систему электрической цепи, производит серии высоковольтных энергетических выбросов. Выбросы передаются на контрольный блок, который по очереди оперирует главным двигателем. Когда это происходит, регенерирующая система подзаряжает батарею импульсами от 60 до 120 Ампер".

Эти статьи полностью завоевали моё воображение. Вскоре после этого, мы с братом написали в ЭВГрей Энтерпрайзес, Ван Ньюс, Калифорния, выражая наш интерес и желая получить больше информации. Я получил следующее письмо в октябре 1973 г.: "Дорогой мистер Линдемманн: я рад поблагодарить Вас за столь большой интерес к ЭВГрей Энтерпрайзес Инк., и за время, которое Вы потратили на письмо к нам. Я также послал письмо Вашему брату. Но, следуя нашей политике секретности, мы не можем предоставить Вам информацию о нашем двигателе или компании". Надо ли говорить, что это было весьма обескураживающе. Так что я неохотно сложил статьи Валентайна и Сканьетти вместе с письмом из ЭВГрей в папку, которая неожиданно выросла в моё очень долгое исследование на тему "Свободной Энергии".

К сожалению, я не видел никаких статей про Эда Грея следующую пару лет. В 1977, тем не менее, я нашёл ещё одну статью Тома Валентайна в выпуске журнала NewsReal, посвящённую секретным исследованиям.

Валентайн писал о различных технологиях, от добычи нефти из угля до получения бензина из воды, о самолётах, которые не падают, и о других удивительных исследованиях. В статье был и рассказ об Эдвине Грее, под заголовком “ЭМС — электронная энергия, которая может изменить картину мировой энергетической экономики” (Рис. 5).



Ed Gray hailed his invention before stockholders, 1976.

EMS --Electronic Power That Could Change The World's Economic Power Picture

Though harrassed by the authorities, under-financed and ignored by science, business and industry, Edwin V. Gray, a self educated Los Angeles inventor has developed a revolutionary electromag-netic motor that promises to greatly improve conditions for the world.

A vast new technology is opening because Gray invented a motor that delivers super-efficient horsepower at lower cost with less wear and tear than any other device known. His EMS motor takes us a giant step closer to the magnificent, whirling power plants visualized by science fiction writers.

Implications for the auto industry alone are staggering: Gray appears to have the answer to Detroit's dilemma involving practical electric vehicles.

Ed Gray's name may well go down in history alongside the likes of Edison, Marconi, Goddard and Bell --

that is, if the establishment will get off his back.

A social quality known as "resistance to change" and another called the "economic status quo" have made Gray's struggle to develop and market his motor a tale of bitter frustration. Most people would have quit in despair long ago.

However, tireless experimentation and remarkable determination have paid off in a technological triumph that brings the heretofore untapped source of static electricity into the workhouse of man. Any expert can tell you "static electricity will not do work." Gray is slowly and doggedly proving the experts are wrong.

His battle is not over, but perhaps the tide is finally turning in his favor. His corporation, EvGray Enterprises, is seeking the necessary financing to further develop the motor. His efforts

were thwarted by serious legal problems which recently were resolved when he agreed to enter a guilty plea to a minor Securities and Exchange violation.

Thus nearly two years of legal entanglements came to a close. The legal costs alone have been near ruinous.

He's won some important battles, but he could yet lose the war.

Gray's start in life wasn't promising. He was one of six children of a poor Washington, D.C. family and grew up in the streets.

Few suspected he had the stuff of a genius. Like many kids, he was fascinated by engines and motors, but his thinking about them went far beyond normal curiosity. He wanted to know more than just what made them run.

Gray dropped out of school at 14 and began tinkering with ideas. He was so lacking in formal education that he

Рис.5 Статья в “NewsReal Magazine”

В этой статье Эд Грей говорил:

“Я помню, как получил удар током, когда поднял заряженный конденсатор с рабочего стола. Это происшествие всё никак не давало мне покоя. Затем я видел, как сотрудники правительства испытывали первый радар на реке Потомак. Я запомнил, как один из учёных объяснил принцип его действия, “импульс выпускается, импульс возвращается”. И я всегда интересовался грозами. Я часами смотрел на молнии. Я заметил, насколько более мощными они становятся при приближении к земле, и сделал вывод, что на этот процесс каким-то образом влияет большее количество воздуха. Эти три принципа, и ещё

сверхсекретные способы производства и смешения статического электричества, и легли в основу электродвигателя Грея”.

Далее в той же статье:

“Такого двигателя в мире больше нет”, — сказал доктор Челфин. — “Обычные электродвигатели используют продолжительный во времени ток и постоянно тратят энергию. В этой системе энергия используется лишь в малую часть миллисекунды. Неиспользованная энергия возвращается в добавочную батарею для повторного использования”. “Он абсолютно холодный”, — добавил доктор Челфин, кладя свою руку на мотор. — “В этой системе нет потери энергии”.

Первый патент Грея, полученный в июне 1975 г., был озаглавлен “Электродвигатель, работающий на пульсирующем разряде конденсатора”. Я получил копию этого патента в 1978 г. Этот довольно большой патент состоит из 18 листов, 19 иллюстраций и 18 рекламаций. В нём описывается двигатель, который приводится в действие разряжающимися конденсаторами через электромагниты, расположенные друг против друга.

Но вскоре я обнаружил, что, если вы попытаетесь сделать двигатель согласно принципам, включённым в патент, он не будет работать так, как было описано в статьях Валентайна. На самом деле, он не будет вообще производить холодной формы электричества. Если вы встанете на пути

разряда этих конденсаторов, вас отшвырнёт в другой конец комнаты. Более того, количество возвращаемой энергии даже близко не может сравниться с тем, о котором говорил Грей в статьях. Вскоре для меня стало ясно, что этот патент защищает специфическую конструкцию двигателя, но не показывает *принцип* его работы.

С самого начала я больше всего интересовался его твёрдотельной цепью. Я выяснил, что производство холодной энергии не имеет ничего общего с мотором, и что двигатель был лишь вторичным устройством. В конце концов, когда Грей подкидывал магниты и включал телевизор и лампочки, он не использовал двигатель. Интуитивно я с самого начала понимал, что ключ к разгадке секрета открытия Грея лежит в попытке полного понимания работы его твёрдотельной цепи. Тем не менее, источники, которые я использовал для этого, были далеки от совершенства, и, к концу 70-х, я получил абсолютно всю информацию, доступную по данной теме.

В конце 1980-х гг. я слышал только слухи о том, что Грей продолжает свою работу, но всё, что я смог выяснить, — это то, что новых статей или других сообщений о нём не было.

В середине 1990-х гг., однако, мой коллега рассказал, что он слышал, о получении Греем ещё нескольких патентов, и это меня крайне заинтриговало. Содержат ли эти патенты ответы на вопросы, которые я искал? Я не знал этого в точности, но я знал, что мне необходимо иметь эти документы. К сожалению, у моего коллеги их не было, и он не знал их номеров. Так что, в очередной раз, моё расследование о “холодном электричестве” Эда Грея зашло в тупик ещё на несколько лет.

В июне 1999 г., во время посещения Сети Интеллектуальной Собственности IBM через Интернет (сейчас эта сеть называется Дельфийская Сеть Интеллектуальной Собственности), я заметил, что поисковая машина по базе данных патентов была недавно обновлена, и позволяет производить поиск по имени изобретателя. Введя “Грей” в строку поиска и изучив каждое слово, в каждом патенте начиная с 1971 г., вы получите столь большое количество результатов, что вряд ли сможете просмотреть их все. Теперь же в обновлённой машине я смог ввести “Грей, Эдвин”. И вот, через 30 секунд, на моём экране появились номера остальных двух патентов, полученных Эдвином Греем. Я был на седьмом небе от счастья!

Рис.6 Патент цепи Грея

На Рис. 6 показан первый из этих патентов, озаглавленный “Устройство повышения энергии, пригодное для индуктивной нагрузки”, полученный в июне 1986 г. Понимание данного патента лежит в основе этой книги.

Другой патент назывался “Эффективная Электрическая Преобразовательная переключающая трубка предназначенная для индуктивных нагрузок” (Рис. 7), и был выпущен примерно десятью месяцами позже, в апреле 1987 г.

Probable Schematic for Edwin Gray's Cold Electricity Circuit

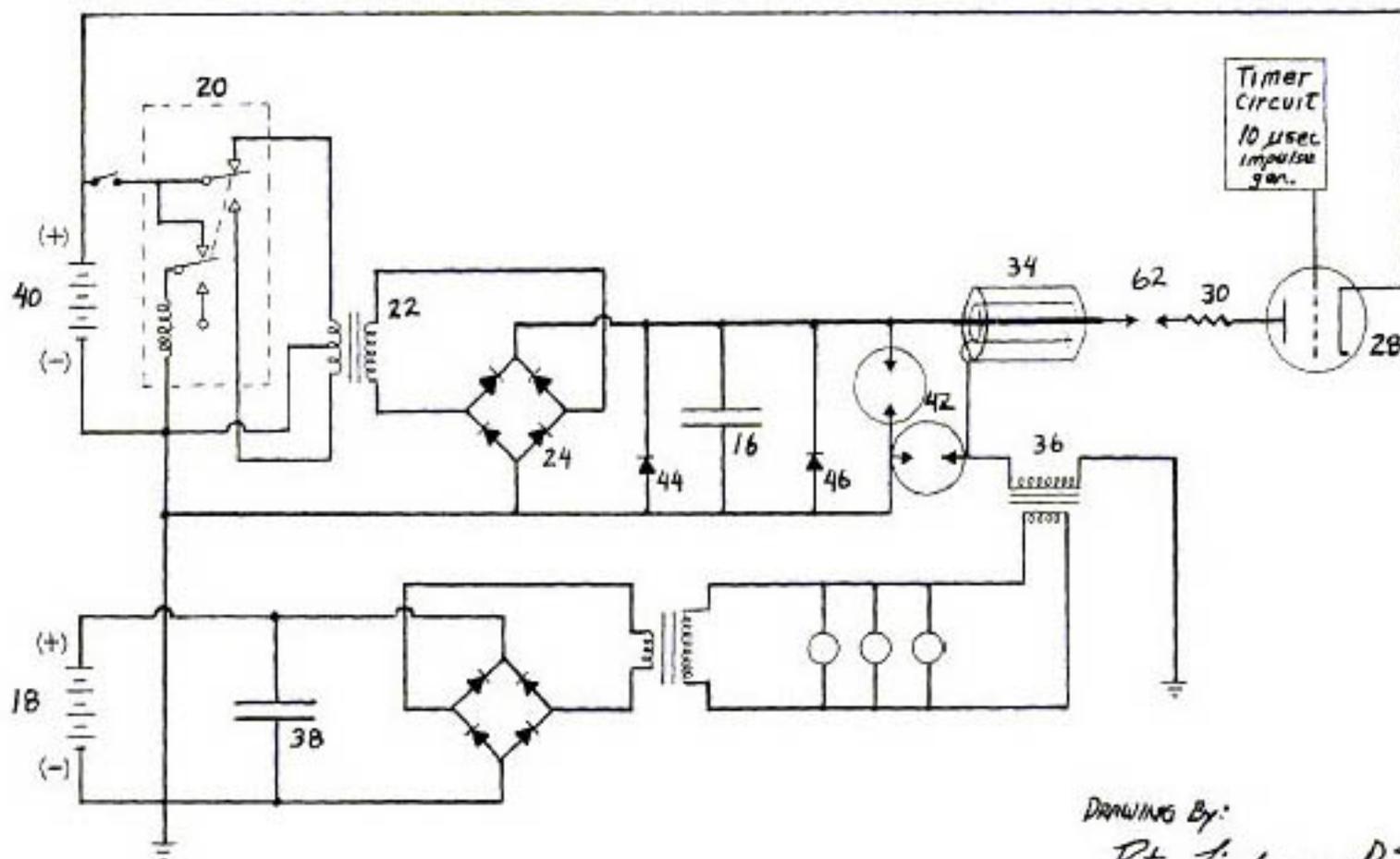


Figure 34
Probable Schematic for Gray's Cold Electricity Circuit

Рис.7 Патент конверсионной трубки Грея

Эти два патента близко связаны и почти одинаковы. Один из них описывает цепь, которая приводит в действие переключающую трубку, а другой описывает саму трубку. Почти 80% описаний в этих патентах идентичны.

Рис.8 Схема цепи Грея

На Рис. 8 показана схема цепи из первого патента. Я искал эту диаграмму 26 лет, и, наконец-то, я получил шанс понять, что делал Грей. Я был уверен, что я гляжу на основу его цепи “холодного” электричества, но Грей всё ещё держал карты нераскрытыми. Изучая эту диаграмму, непонятно, как эти компоненты себя ведут, или что они делают, и почему. Чем дальше я изучал текст, который был довольно коротким, если сравнивать с патентом на двигатель, тем больше я понимал, что смотрю на что-то абсолютно непонятное мне. Интуитивно я понимал, что у меня на руках все кусочки головоломки, но я всё ещё не знал, как их сложить вместе, и тем более не знал, на что будет похожа готовая картинка. Каким образом эта цепь может производить свободную энергию? Здесь всё ещё оставалось слишком много непонятного.

Тем не менее, меня впечатлили некоторые интересные ссылки в этих патентах. Например, в одном маленьком параграфе Грей указывает:

“Здесь сокрыта электрическая управляющая система, которая, по теории, преобразует электрическую энергию из источника низкого напряжения, например, электрического аккумулятора, в высокопотенциальные и сильноточные импульсы, которые способны

FIG. 1

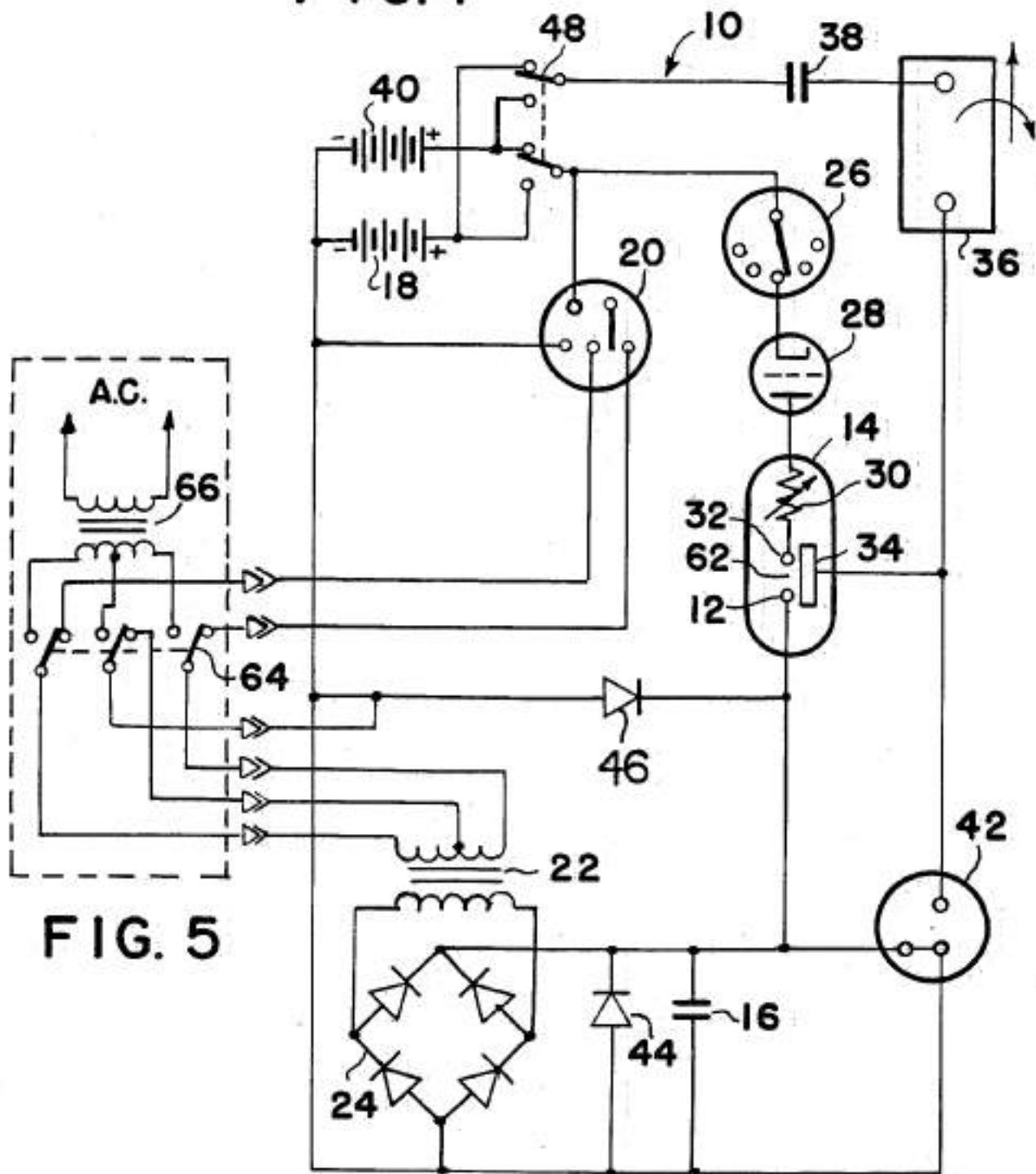
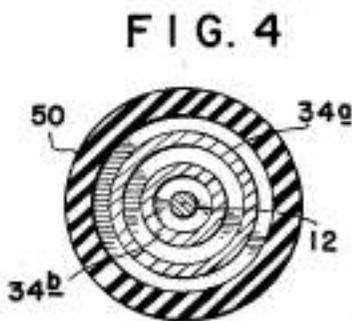
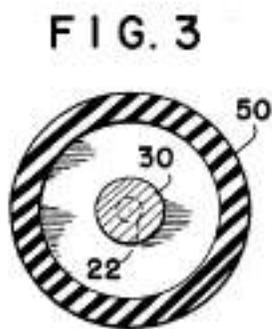
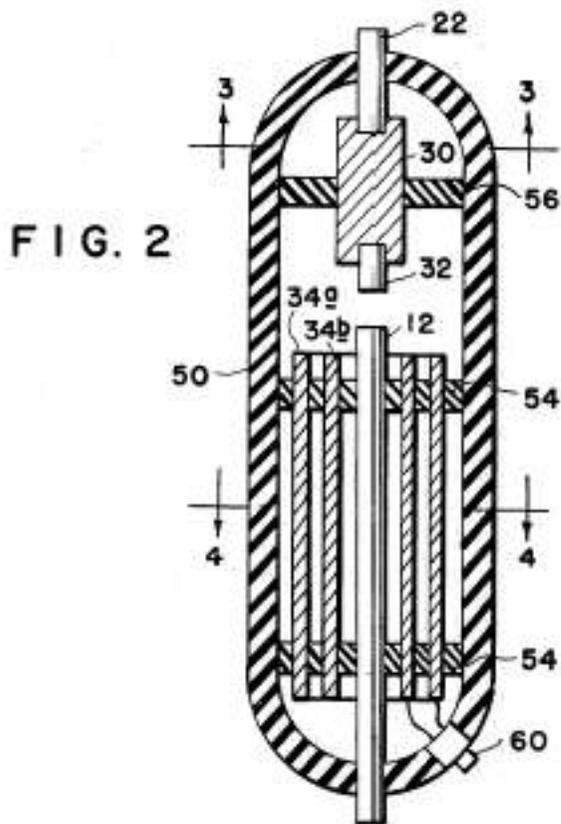


FIG. 5

производить силовое действие на индуктивную нагрузку более эффективное, чем производимое непосредственно от источника энергии”.

Это заявление может звучать слегка непонятно, но, как я выяснил, это была всего лишь увёртка, чтобы не говорить слова “свободная энергия”. Далее он указывает:

“Эта система достигает результата, указанного выше, при использовании “электростатической” или “импульсной” энергии, создаваемой высокоинтенсивной искрой, сгенерированной внутри специально сконструированной электрической преобразовательной переключающей трубки. Эта трубка использует низковольтный анод, высоковольтный анод и одну или более электростатических, принимающих заряд сеток. Эти сетки имеют специальный размер и особым образом расположены, так чтобы уместиться в трубке, и,



поэтому, прямо соотносятся с количеством ожидаемой энергии при работе устройства”.

Чем дальше я читал этот патент, тем больше меня интриговали компоненты №№ 42, 44 и № 46. Патент указывает:

“Искровой разрядник устройства защиты 42, включен в цепь для защиты индуктивной нагрузки и выпрямительных элементов от чрезмерно больших разрядных токов. В случае если потенциалы в цепи превысят заранее определённые значения, фиксированные механическим размером и воздушным промежутком разрядника, избыточная

энергия рассеивается (отводится) защитным устройством в общую цепь (электрическую землю)... Диоды 44 и 46 отводят избыточный выброс энергии, генерирующийся при триггерном переключении преобразовательной элементной переключающей трубки.”

Так что, в этой цепи мы видим три элемента, №№ 42, 44 и 46, которые специально сконструированы для сброса избыточной энергии, когда эта трубка горит! Из этого следует, что имеется возможность производства здесь такого количества энергии, что оно может повредить остальную цепь. Это было весьма многообещающе, но я всё ещё не понимал, что за феномен может создавать такие состояния — или почему. Но для меня было абсолютно ясно, что Грей ожидал чего-то экстремально “огромного”, что происходит когда преобразовательная трубка горит.

Я был убеждён, что открыл секрет устройства, но я всё ещё реально не понимал, что я вижу перед собой. Мне был нужен “Розеттский камень” — что-то, что сможет перевести все эти загадочные письма в понятный текст.

К счастью, я нашёл его. Розеттским камнем была книга под названием “Секреты технологии Холодной войны: Проект HAARP, и что за ним стояло”, написанная Джерри Вассилатосом в 1996 г., и выпущенная в печать Adventures Unlimited Press (Рис. 9).

Рисунка нет

Рис.9 Секреты технологии холодной войны: проект HAARP и что за

В первой главе, озаглавленной “Никола Тесла и радиантная энергия”, Вассилатос возвращается к тем горячим денёчкам 1890 года, когда Никола Тесла проводил эксперименты, которые привели к созданию увеличивающего (усиливающего) передатчика. Это удивительная работа, и я рекомендую приобрести и прочитать всю публикацию. Однако, ко всем достоинствам этой книги, нижеприведённые выдержки из первой главы не только описывает интереснейшую историю открытия, но, что более важно, подводят базис под полное понимание изумительного усиливающего передатчика Тесла, и, затем его связь с цепочкой “холодного электричества” Эдвина Грея.

Эдвин Винсент Грей

(1925-1989)

Эдвин Грей родился в Вашингтоне, Округ Колумбия, в 1925 году. В его семье было 14 детей. В одиннадцатилетнем возрасте он заинтересовался развивающейся в то время областью электроники, когда наблюдал за одной из первых демонстраций примитивного радара на реке Потомак. В возрасте 15 лет он покинул дом и вступил в армию, поступив на один год в армейскую школу инженеров, пока не был уволен из-за обнаружения его недостаточного возраста. После атаки на Пёрл Харбор он был восстановлен в звании в Военно-Морском Флоте, и три года служил на тихоокеанских полях боевых действий.

После войны он работал механиком и продолжал свои изыскания в области электромагнетизма. После многолетних экспериментов он обнаружил, как “отделить положительное электричество” в 1958 г. и создал первый прототип своего ЕМА-двигателя в 1961 г.(ЕМА-Electric Magnetic Association) Третий прототип его двигателя прошёл успешный тест в течение 32 дней, а затем был разобран для анализа. С этими результатами на руках Грей начал поиск источников финансирования. После отказа со стороны всех ведущих корпораций и венчурных фондов, он основал своё собственное общество с ограниченной ответственностью в 1971 г. К началу 1973 г. ЭВГрей Энтерпрайзес Инкорпорейтед имела офис в Ван Ньюсе, Калифорния, сотни частных инвесторов и новый (четвёртый) прототип ЕМА-мотора. Эд Грей также получил “Сертификат качества” от Рональда Рейгана, в то время — губернатора Калифорнии.

Летом 1973 г. Грей проводил демонстрации своей технологии, получившие восторженные отклики в прессе. Позднее, в том же году, он объединил свои усилия с автомобильным дизайнером Полом М. Льюисом, для постройки первого бесплодного электрического автомобиля в Америке. Но тут случилась неприятность.

22 июля 1974 г. окружная прокуратура Лос-Анджелеса без предупреждения провела обыск в офисе и магазине ЭВГрей Энтерпрайзес, и конфисковала все деловые бумаги и рабочие прототипы двигателей. На протяжении восьми месяцев окружной прокурор пытался вынудить акционеров Грея дать показания против него, но никто из них не согласился. Грей был неожиданно обвинён в краже в особо крупных размерах, но даже это подложное обвинение было, в конце концов, с него снято. В марте 1976

г. Грею было предъявлено обвинение в двух незначительных нарушениях постановлений Комиссии по ценным бумагам и валютным операциям, но он был оправдан и отпущен на свободу. Но окружная прокуратура Лос-Анджелеса так и не вернула ему прототипы.

Несмотря на это, были и положительные сдвиги. Его первый патент США на конструкцию двигателя был получен им в июне 1975 г., а в феврале 1976 г. Грей был номинирован Ассоциацией Патентных Поверенных Лос-Анджелеса на звание “Изобретатель года” за “открытие и доказательство существования новой формы электроэнергии”. Несмотря на эту поддержку с этого времени Грей получал значительно меньшее количество финансирования. В конце 1970-х гг. технологию Грея скупил фирма Зетех Инкорпорейтед, и ЭВГрей Энтерпрайзес перестала существовать. В начале 1980-х гг. Грей предложил свою технологию американскому правительству для реализации рейгановской программы СОИ. Он отправил письма каждому члену Конгресса, как сенаторам, так и членам палаты представителей, а также президенту, вице-президенту, и каждому члену Кабинета. Удивительно, но в ответ Грей не только не получил ни единого ответа, но даже ни одного уведомления о приёме письма! На протяжении первой половины 1980-х гг. Грей жил в Каунсил, штат Айдахо, где он заявил и получил ещё два своих патента. В 1986 г. он взял ссуду и купил мастерскую в Гранд Прейри, штат Техас, где создал ещё несколько новых прототипов ЕМА-двигателей. К 1989 г. он работал над применением своей технологии для движущих средств и обосновал свою резиденцию в Каунсиле, Айдахо, а мастерские — в Каунсиле, Гранд Прейри, и Спарксе, штат Невада.

Эдвин Винсент Грей скончался в своей мастерской в Спарксе, Невада, в апреле 1989 года, при загадочных обстоятельствах. Ему было 64 года, и он пребывал в добром здравии.