

L'INCONNU

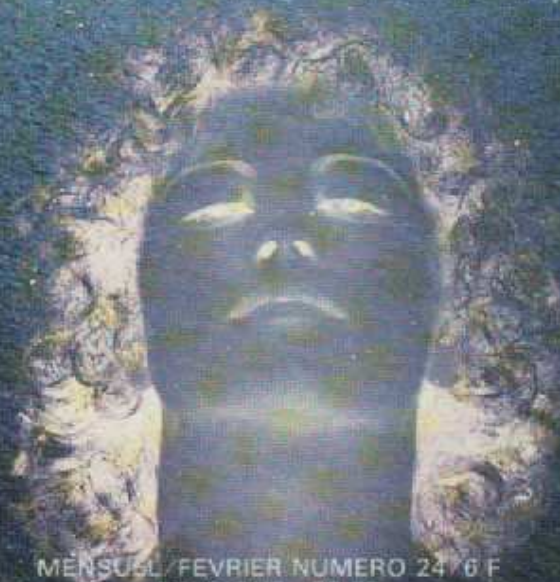
U.S.N. 0338-8190

LA REVUE DES PHENOMENES ET DES SCIENCES PARALLELES

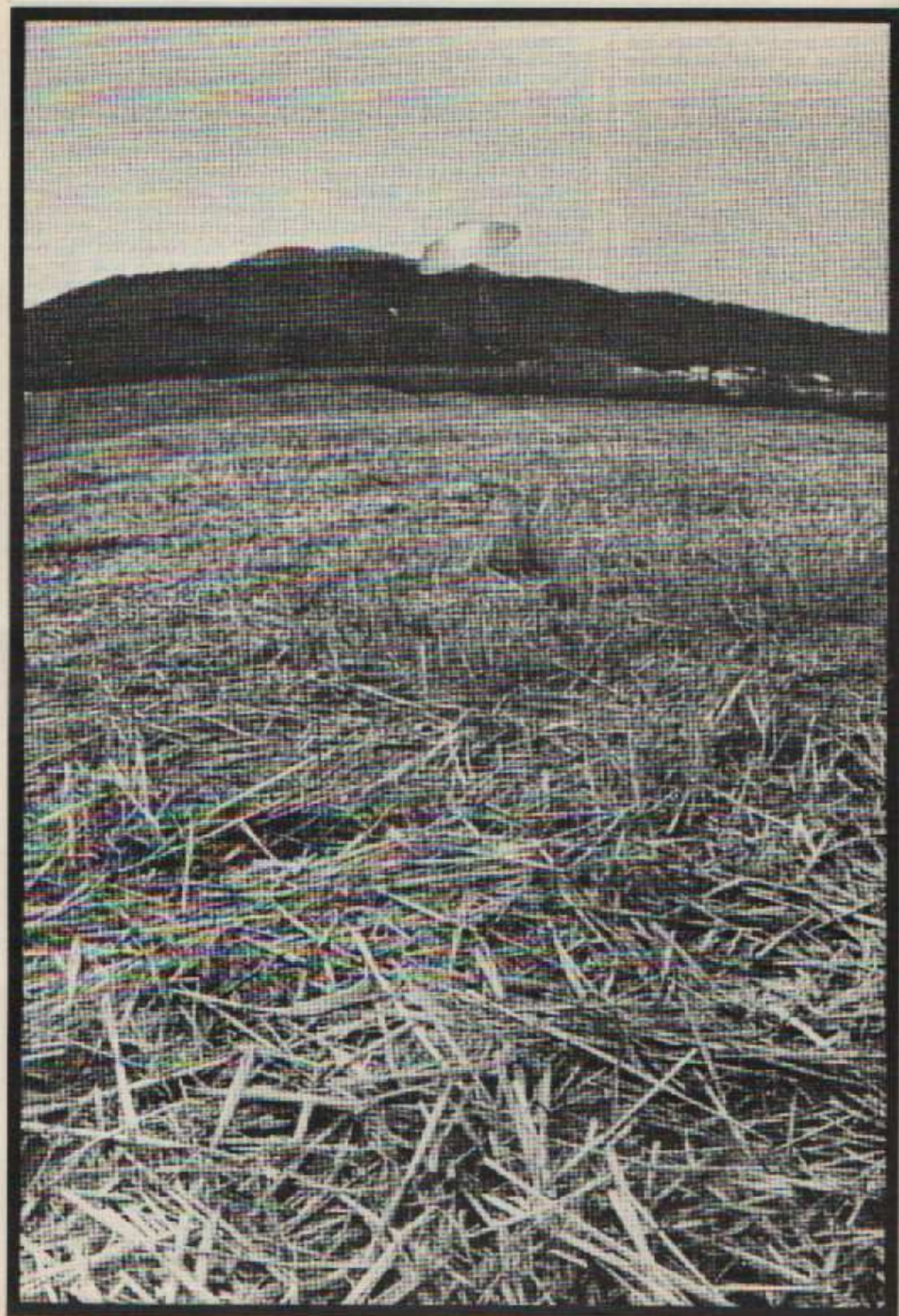
GUIDE
PRATIQUE DE
L'ENVOUTEMENT

LA VERITE
SUR LES TRESORS

OVNI:
LE SECRET DE LA
PROPULSION



MENSUEL / FEVRIER NUMERO 24 / 6 F
BELGIQUE : 52 FB
SUISSE : 3.50 FS CANADA : 1.25 \$



LE MODE DE PROPULSION DES SOUCOUPES VOLANTES



Après le mode de guidage des OVNIS, l'Inconnu fait le point sur les données actuelles concernant leur propulsion. Quel peut être le principe de fonctionnement des moteurs de soucoupes volantes ?... Quelles forces mettent-ils en jeu ? Comment peuvent-elles provoquer les accélérations incroyables observées sur les soucoupes ? Comment est-il possible de stocker l'énergie nécessaire à la propulsion ? Ces questions et leurs réponses sont évidemment à la base du débat sur la question OVNI : peuvent-ils exister ?

Depuis l'observation de K. Arnold tout le monde connaît l'expression : « soucoupe volante ». Mais dans les milieux spécialisés, on prend beaucoup de peine pour ne jamais prononcer les deux mots fatidiques ; les uns dissertent des M.O.C. (Mystérieux Objets Célestes), les autres, des U.F.O. (Unidentified Flying Object) à moins qu'ils ne parlent d'O.V.N.I. (Objets Volants Non Identifiés) sigle qui est la version française du précédent. Ainsi, vous ne trouverez ici aucun soucoupiste puisqu'il n'y a que des Ufologues !

Personnellement, je dois avouer à ma grande honte, que je n'éprouve aucun intérêt pour les O.V.N.I., seules les soucoupes volantes retiennent mon attention. Je sacrifierai donc à la mode rétro pour parler soucoupe plutôt qu'OVNI.

A première vue, c'est la même chose, mais si l'on y regarde d'un peu plus près, OVNI et soucoupes sont des catégories de phénomènes bien distincts : les soucoupes sont évidemment des OVNI mais, des ballons météo égarés, des météorites, des étages de fusées retombant dans l'atmosphère ou des manifestations de la foudre en boule, font parfois, eux aussi, partie des Objets Volants Non Identifiés. Lorsqu'on s'intéresse à un domaine aussi bien déterminé que celui de la propulsion, il faut d'abord définir précisément de quoi

l'on parle. Je n'ai aucun ressentiment particulier contre le mode de propulsion des ballons sondes ou des fusées, mais je laisse à d'autres le soin de fournir les explications inhérentes à ces engins. Avant d'aborder de front le problème de la propulsion des soucoupes volantes, il est bon de prendre un peu de recul et de jauger les dimensions et la complexité du phénomène en prenant la partie la plus significative de quelques cas types d'observation. Par exemple :

Un rayon de lumière paralysante

Nous sommes au Brésil par un beau dimanche après-midi de mai 1969. José Antonio, militaire de son état, pêchait tranquillement dans une lagune au nord de Belo Horizonte. Soudain, il entendit un bruit derrière lui et, se retournant, il vit une forme se déplacer dans les buissons. Au même moment, un rayon de lumière jaillit des branches et l'atteignit aux jambes, le paralysant instantanément. Dès qu'il fut immobilisé, deux créatures d'un mètre vingt environ, sortirent des fourrés pour se saisir de lui. Ces êtres humanoïdes portaient une combinaison gris terne et un gros casque reposant sur leurs épaules. En fait de casques il s'agissait plutôt de heaume de chevalier du Moyen âge, percé de deux trous pour la vision.

José Antonio fut traîné tant bien que mal jusqu'à un engin de forme cylindrique et dont le sommet se terminait en chapeau chinois. Là, les deux êtres, bientôt rejoints par un troisième, attachèrent leur victime et lui enfoncèrent la tête dans un casque de plomb semblable aux leurs. L'engin décolla alors, accélérant pendant une période assez longue. Au cours du voyage, José Antonio se sentit à demi paralysé et comme vidé de toutes forces. Cette aventure assez extraordinaire se poursuivit encore pendant environ deux jours au cours desquels le prisonnier s'entretenait par gestes et dessins avec le Chef des humanoïdes avant d'être ramené dans son Brésil natal à quelques centaines de km de son point de capture.

Cette histoire ne semble pas fournir à priori beaucoup d'informations sur le mode de propulsion des soucoupes volantes et pourtant elle apporte plusieurs éléments précieux : par exemple, le casque de plomb des humanoïdes. Dans son témoignage, José Antonio rapporte que ce casque très lourd était extrêmement pénible à supporter et comme il comportait des ouvertures, il n'avait certainement aucune fonction de protection contre une éventuelle dépressurisation de la cabine de l'engin. Si un casque ne sert pas à la respiration, à quoi peut-il bien être utile ?...

LE MODE DE PROPULSION DES OVNIS

Le récit de José Antonio contient deux autres éléments intéressants : d'abord, son malaise pendant le voyage, malaise accompagné d'une sensation de paralysie. Ensuite la couleur gris-terne des combinaisons des humanoïdes, c'est-à-dire la teinte même du plomb. Des casques en plomb, des combinaisons en plomb, mais pourquoi faire ? Peut-être bien pour protéger l'équipage de l'appareil contre des malaises semblables à ceux que dut subir José Antonio. Le heaume de plomb constituerait alors la protection minimum abritant le cerveau contre les effets paralysants de « quelque chose » lié au fonctionnement de l'engin. Cette histoire en rappelle d'ailleurs irrésistiblement une autre, également d'origine sud-américaine, au cours de laquelle on retrouva les cadavres de deux hommes qui, d'après les papiers retrouvés sur l'un d'eux, auraient eu des contacts avec des équipages de soucoupes volantes.

Chose troublante : les deux hommes portaient des masques de plomb.

Transportons-nous maintenant près de Turkenstein (France). « Le 20 octobre 1954, vers 18 h 30, alors qu'il rentrait chez lui, en voiture, Mr Schoubrenner, camionneur, eut la surprise de trouver la N. 393 barrée par un appareil lumineux conique. Il ralentit et se rapprocha de l'objet (à moins de 20 mètres). Il se sentit alors « paralysé » les mains collées au volant.

A ce moment, le moteur cala et, tandis que la voiture continuait sur sa lancée, l'impression de « paralysie » augmenta en même temps qu'une impression de chaleur croissante envahissait le corps du témoin. » (Réf. catalogue Vallée).

De nouveau on retrouve la paralysie avec en plus, la sensation de chaleur et le calage du moteur de la voiture, phénomène classique aux abords d'une soucoupe volante. La luminosité des objets, les descentes en feuilles mortes, les fortes accélérations, les parasitages d'appareils radio ou de télévision, sont également des composantes bien connues du phénomène. C'est tout cela et encore bien d'autres manifestations comme les brûlures au sol, en profondeur sans calcination de surface, ou la stérilisation des terrains après

un atterrissage, que doit pouvoir expliquer une théorie de la propulsion des soucoupes volantes.

Pour résoudre un problème, il faut des données fournies ici par des témoignages. Or, bien évidemment, tous ces témoignages se réfèrent au comportement des U.F.O. en milieu terrestre.

Nous ne savons pratiquement rien de leurs performances dans l'espace, en l'absence d'atmosphère et de pesanteur. A cette ignorance de notre part, s'ajoute une fantastique différence d'échelle dans les distances à franchir. Sur Terre, deux points situés aux antipodes l'un de l'autre, ne sont séparés que de 20 000 kilomètres. Au contraire, dans l'espace, les distances des planètes de notre propre système, se situent tout de suite à l'échelle de la dizaine de millions de km (Mars est à 56 000 000 de km de la Terre au moment de son rapprochement maximal). L'étoile la plus proche de nous, Alpha du Centaure, est à 4,3 années lumière du soleil. Comme l'A.L. (année-lumière) vaut sensiblement 9 400 milliards de km, notre plus proche voisine est à quelque 40 000 milliards de kilomètres.

Les deux étoiles les plus proches autour desquelles pourraient orbiter des planètes portant une vie semblable à celle de la Terre, se situent approximativement à cent mille milliards de kilomètres. Si les soucoupes volantes viennent de l'espace, il semble peu probable que les moyens de déplacement qu'elles utilisent sur de pareilles distances, soient également employés sur Terre. Raisonnablement, on est conduit à imaginer une séparation des fonctions. Si l'on se réfère par exemple, à notre expérience terrestre de l'astronautique, on voit déjà nettement la spécialisation des engins suivant le milieu dans lequel ils sont appelés à évoluer. Dans le cas du programme spatial américain, la cabine Apollo servait de vaisseau spatial proprement dit pour le voyage



principal appareil de ce laboratoire est un immense accélérateur de particules lequel, toutes les deux ou trois secondes, projette à une vitesse proche de celle de la lumière, une bouffée de protons. Tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes si cette machine ne dévorait une quantité prodigieuse d'électricité pendant une demi-seconde pour la rendre presque immédiatement avant de recommencer son cycle trois secondes plus tard.

Dès l'entrée en fonctionnement de la machine, toutes les lampes de la région vacillèrent, les images T.V. se ratatinèrent, tandis que les moteurs électriques enregistraient des à coups inhabituels et que les mélomanes, au comble de l'horreur, entendaient des distorsions et des modulations incongrues jaillir de leur chaîne haute fidélité. Bien entendu, la compagnie locale de distribution électrique ne manqua pas de réclamer des fonds supplémentaires pour compenser les dommages que subissait son réseau du fait du laboratoire. Malheureusement, il n'était pas possible d'indemniser tout le monde et l'accélérateur de particules dut réduire ses besoins et par là même ses performances afin de ne pas rendre la vie insupportable à ses voisins.

Construire une énorme machine pour ne l'exploiter qu'à la moitié ou au tiers de sa puissance, n'est évidemment pas une situation satisfaisante. Les chercheurs du laboratoire abandonnèrent donc, pendant quelques temps leurs protons et autres baryons pour se consacrer à la mise au point d'une énorme bobine d'électro-aimant capable tout à la fois, de fournir et d'absorber l'énergie électrique transitant dans l'accélération de particules. Cette bobine de plusieurs dizaines de tonnes, pour dix mètres de diamètre et un mètre d'épaisseur, peut accumuler dans son champ magnétique, la puissance d'une grande centrale nucléaire.



Aujourd'hui, les physiciens sont retournés à leurs hadrons, le laboratoire ne paie plus de taxe spéciale à la compagnie d'électricité qui l'alimente, la population locale n'a plus de problème de stabilisation du courant et l'humanité a réalisé son premier accumulateur magnétique de grande puissance.

L'électro-aimant décolle de son socle

Toutefois, avant de mettre cet électro-aimant en service, il a fallu le lester d'une lourde chappe de béton. Les variations du champ magnétique à chaque chargement ou déchargement de l'accumulateur, provoquaient des phénomènes d'induction qui tendaient à faire décoller l'électro-aimant de son socle. Si l'on n'y avait pas pris garde, l'énorme bobine se serait mise en lévitation à quelques mètres du sol, toutes les trois secondes. Cet effet secondaire assez curieux à première vue, donna l'idée à un groupe de chercheurs, de construire un nouvel appareil de transport basé sur ce principe. Ainsi naquit l'idée du planeur magnétique ou magnéplane.

Dans la version étudiée, le

magnéplane se présente sous la forme d'un véhicule sans roues, glissant silencieusement à quelques décimètres au-dessus d'une voie bonne conductrice du courant. L'ensemble du dispositif ressemble un peu à l'aéro-train avec la notable différence qu'ici, la sustentation n'est pas due à un coussin d'air mais à un phénomène de répulsion électromagnétique.

Ainsi, il y a quelques années, les visiteurs traversant le campus du M.I.T. eurent la surprise de voir évoluer, au-dessus des pelouses une maquette de magnéplane flottant sans support au-dessus de sa voie de guidage, et en contradiction apparente avec toutes les règles du bon sens. Plus récemment, une installation d'essais en vraie grandeur, a été édifiée dans le désert du Colorado. Là, sur une piste de quelque 3 km, on expérimente depuis l'été 75, un prototype encore bien modeste mais qui atteint quand même 400 km/heure à quelques dizaines de centimètres du sol. Des études du même genre se poursuivent actuellement au Japon en R.F.A. et en France. Avec les champs magnétiques dont on dispose, la hauteur de

LE MODE DE PROPULSION DES OVNI

lévitation au-dessus du sol, est à peu près égale au rayon de la bobine de l'électro-aimant.

Ainsi, pour transformer le magnéplane actuel en engin tout terrain capable « d'avalier » les obstacles, il faudrait construire des modèles où la bobine de l'électro-aimant tiendrait la majeure partie de la place disponible et dicterait sa forme à l'appareil. Mettez un carénage autour d'un anneau et vous obtenez la silhouette d'un magnéplane tout terrain... ou d'une soucoupe volante. Il semble bien que sur ce point notre technologie terrestre soit en passe de s'engager dans la même voie que nos mystérieux visiteurs...

Etant donné que le magnéplane fonctionne sur le principe de l'induction du courant dans le sol, il marchera d'autant mieux que le terrain au-dessus duquel il évolue sera plus conducteur. Dans la nature, l'un des meilleurs conducteurs est l'eau. Si les soucoupes volantes ont quelques points communs avec nos magnéplanes, elles doivent surtout fréquenter les zones humides. Cette déduction surgit des conséquences logiques découlant de l'hypothèse sur la propulsion électromagnétique et se vérifie en effet, pleinement dans de nombreux témoignages.

L'engin s'éloigne à une vitesse incroyable

A titre d'illustration on peut citer quelques cas classiques tel celui qui s'est déroulé le 16 août 1958 sur le lac Léman. Une douzaine de personnes sorties en promenade sur le lac par un temps idéal, virent soudain descendre du ciel une lueur intense et elles arrêtaient leur bateau lorsque celle-ci vint planer à 15 mètres environ

au-dessus de leur embarcation. L'objet avait la forme d'une soucoupe d'une dizaine de mètres de diamètre avec une cabine comportant plusieurs fenêtres à sa partie supérieure. Comme le disque descendait vers l'eau, il se créa un courant perceptible sur la surface liquide au-dessus de l'engin. Les témoins n'entendirent aucun bruit et, après plusieurs bonds à mi-hauteur, l'objet s'éloigna à une vitesse incroyable.

Dans le même ordre d'idée, on peut citer l'observation du 27 octobre 1967 à Dympep en Inde. Là, des témoins virent un objet tournoyant, de 7,5 mètres de diamètre, émettant des lumières diversement colorées, descendre vers une rivière où son passage créa une agitation subite de l'eau qu'il survolait.

Les marais et lagunes sont également très visités par les soucoupes volantes comme en témoigne entre autres, l'aventure de José Antonio dont j'ai déjà parlé et qui fut capturé par deux humanoïdes dans une lagune où il pêchait. L'agitation de l'eau au-dessus de la soucoupe volante survolant à basse altitude une étendue liquide, montre bien qu'il y a interaction entre le dispositif de propulsion de l'engin et la surface au-dessus de laquelle il évolue. L'agitation de l'eau notée par les témoins est tout à fait caractéristique de ce que l'on peut attendre d'un magnéplane dont le champ repousse l'eau.

De nombreux témoins ont remarqué également un comportement assez curieux des soucoupes volantes : lorsque ces engins survolent un accident de terrain, leur

trajectoire reflète les dénivellations du sol, de sorte que l'appareil se trouve toujours exactement à la même altitude au-dessus de la terre.

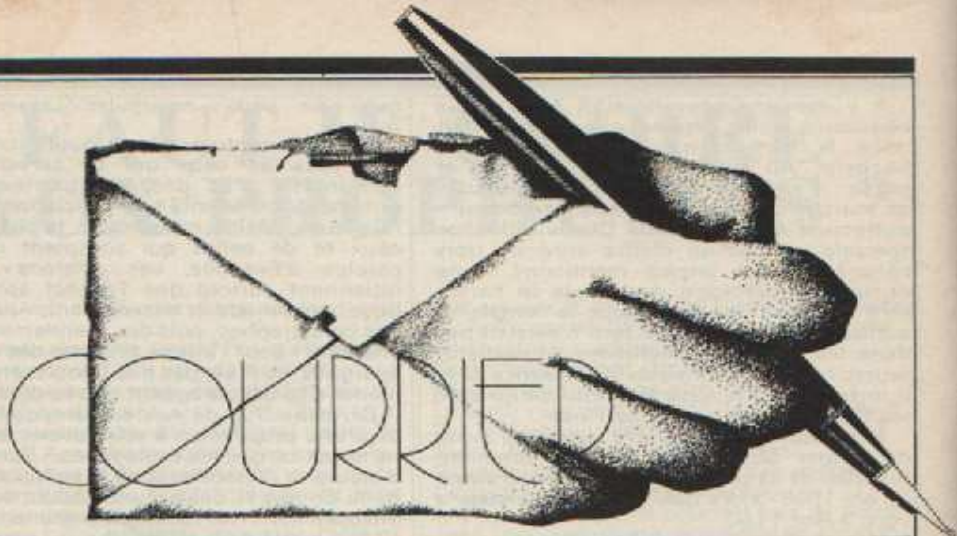
Un tel comportement ne se manifesterait pas sur un véritable engin volant, au contraire, il s'explique fort bien pour un appareil sustenté par répulsion sur le sol. Toutefois, il est évident que les OVNI ne s'en tiennent pas à ce simple mode de sustentation répulsive. Les observations à haute altitude démontrent que, dans certains cas tout au moins, les soucoupes volent réellement. Pour cela un engin à propulsion électromagnétique doit faire interagir un champ magnétique avec un courant électrique, mais comme l'air est un isolant, il faut l'ioniser d'abord pour le rendre conducteur et permettre la circulation d'un courant électrique. Outre sa nécessité pour le mode de propulsion envisagé, l'ionisation atmosphérique permet d'expliquer un grand nombre de caractéristiques étranges des véhicules de nos visiteurs. Citons un exemple : la luminosité des engins, les parasitages radio, nombre d'effets physiologiques sur des témoins rapprochés... etc...

Avec un puissant champ magnétique et un courant électrique circulant dans un plasma d'air, il est possible à un engin de se propulser de plusieurs manières différentes. Par exemple, en rejetant à grande vitesse l'air électrisé, par l'arrière, on obtient un effet de réaction semblable à celui exploité dans nos fusées et nos jets.

Pour une soucoupe très aplatie, l'aspiration de l'air sur la face supérieure crée une force portante semblable à celle d'une aile d'avion. En réduisant de 10 % la pression atmosphérique locale par ce procédé, l'on obtient une force de sustentation d'environ une tonne par m². Déjà de petites maquettes expérimentales exploitant ce principe ont pu quitter le sol.

Claude Lelong





L'Inconnu a regroupé un certain nombre de lettres de lecteurs s'intéressant à la question O. V. N. I. Il nous a paru intéressant d'y répondre en bloc afin de mieux faire sentir combien des questions a priori disparates peuvent nous faire tendre vers une certaine idée du phénomène.

J'AI ASSISTÉ AU PHÉNOMÈNE

J'ai plusieurs fois été confronté avec le mystère OVNI. En 76, me trouvant dans l'Aisne, j'ai pu assister à un phénomène dont, avec un groupe, nous avons suivi l'évolution pendant 3 semaines. J'ai essayé d'en parler à un « spécialiste » mais sans succès. Voici les faits :

Un soir, à la tombée de la nuit, j'ai repéré au-dessus de nos têtes, une sorte d'étoile inconnue, aux dimensions anormales, brillant fortement sur le fond du ciel. Examinée à la jumelle et avec des verres foncés, nous pouvions distinguer autour du noyau central, plusieurs rayons lumineux de forme à peu près triangulaire, dont un nettement plus long que les autres. L'ensemble bougeait comme s'il était soumis à des courants aériens. On put repérer aussi des sortes de boules autour du centre, noyées dans la lumière blanche. Avec la nuit, l'objet grossissait en descendant lentement vers le sol, dans une pâture plantée de pommiers. Un matin j'allai vers l'endroit présumé de l'atterrissage, je vis un pommier cassé en deux et non loin un cercle privé de végétation.

Peut-être les spécialistes des OVNI ont-ils dans leurs dossiers des faits du même genre ?...

M. H. Yardin (Aisne)

Hormis la fin du phénomène et l'atterrissage, votre observation évoque irrésistiblement celle d'un ballon tétraédrique du type employé par le Centre National d'Etudes Spatiales. Ces appareils très surprenants

brillent très longtemps après le coucher du Soleil car leur haute altitude assure un éclairage prolongé de leur surface métallisée. Leur charge utile est constituée par un certain nombre de « paquets » suspendus à un fil au-dessous du ballon porteur, ce qui expliquerait les « sortes de boules » que vous avez décelées à la jumelle.

Il est regrettable qu'aucun organisme sérieux n'ait pas été alerté à la suite de l'atterrissage. Il y a pourtant des groupements actifs tel le CERPI (299, avenue Georges-Henri, B 1200 Bruxelles). La trace après atterrissage n'est bien sûr, pas un cas unique, et l'on a de nombreux autres exemples du même phénomène. En voici un exemple : cela s'est passé le 2-11-71 à 19 h, Ottawa-Country (Texas) :

« Deux groupes indépendants formés chacun de 3 témoins, aperçurent dans une clairière proche d'une ferme, un objet insolite, en forme de verre de lampe, flottant très près du sol. Il émettait une très puissante lumière, et pendant toute la durée de l'observation, les moutons de la ferme voisine marquèrent une agitation anormale. Après le départ de l'OVNI, on nota plusieurs détails intéressants :

A l'endroit de « l'atterrissage » subsistait un anneau de terre calcinée, recouvert d'une poudre blanche. Le sol desséché présentait à cet endroit une texture « croustillante » ; une branche d'arbre située sur la trajectoire de l'engin, avait été sectionnée net et possédait les mêmes caractéristiques que celles du sol : dessiccation complète et propriétés cassantes semblables à celles du verre.

Les analyses de terre prélevée dans l'anneau, montrèrent une teneur en calcium de 20 à 30 % supérieure à celle des

échantillons témoins ramassés à quelques distances. Pendant plusieurs mois aucune végétation ne put croître dans cet anneau.

Ce fait fut confirmé par des expériences en bac : la terre était devenue stérile à cet endroit. Pas plus que les plantes, les animaux ne paraissaient attirés par ce lieu : pendant plusieurs jours, le chien de la ferme refuse d'approcher la zone d'atterrissage et, dans les heures qui suivirent le départ de l'engin, alors que la nuit était tombée, les témoins observèrent une lueur émanant de l'anneau laissé au sol par l'OVNI.

Cette action est liée au dispositif propulseur qui emploie un plasma (gaz électrisé très chaud) dans un moteur à réaction... Parfois, le sol n'est pas brûlé mais arraché. Là encore, l'on se trouve devant une action secondaire du moteur.

C'est le magnétisme très fort entourant l'engin qui parvient à aspirer les matériaux du sol contenant des débris végétaux bien que ceux-ci ne soient pas attirés par les champs magnétiques faibles que nous connaissons.

LA LUMIÈRE DES SOUCOUPES VOLANTES

Pourquoi les soucoupes volantes sont-elles lumineuses?... le sont-elles réellement, ou bien est-ce le milieu ambiant (l'air par exemple) qui s'éclaire au voisinage des engins ? Si oui, peut-on l'expliquer ? A-t-on des témoignages pouvant trancher la question ?... Cela est-il lié à la propulsion ? Si oui, comment ?...

D.C. - Lyon

Il semble bien en effet que ce soit l'air qui s'illumine autour des engins, c'est du moins ce que laissent apparaître les cas suivants :

Le 16 octobre 1954, MM. Deschamps et Lacote ont vu un engin dont les dimensions furent par eux estimées à 20 mètres de diamètre et 2 mètres de hauteur. Pendant trois ou quatre minutes, il s'approcha du sol jusqu'à environ 4 mètres d'altitude en émettant une lumière jaunâtre. Une lueur d'environ 4 mètres s'étendait autour de l'objet lui-même. Ceci se passait à Dompierre (France).

Une autre observation eut lieu à Monaville (Ohio) le 6 novembre 1957. « Olden Moore rentrait chez lui en voiture quand il vit brusquement un objet, ressemblant à un météore brillant, se partager en deux parties, une qui monta tout droit, l'autre qui grossit en changeant de couleur, passant du blanc brillant au bleu vert. Elle plana à 60 mètres de haut, puis vint au sol avec un ronronnement doux 150 mètres plus loin. Après avoir observé pendant 15 minutes, Moore marcha vers l'objet qui lui parut avoir la forme d'un « plat recouvert » de 15 m de diamètre environ et 5 mètres de haut avec un

éclat sur le dessus d'environ 3 m de hauteur, entouré de brouillard et pulsant lentement. Kenneth Locke, directeur de la défense civile, trouva des trous, des empreintes de pieds et une radioactivité anormale. »

- 508 - Août 1960, Hambourg (Allemagne).
« Mme K. St Berets était dans son jardin quand elle vit un objet descendre à grande vitesse. En arrivant au niveau du sol, il vint dans sa direction apparaissant comme un disque qui se tiendrait sur la tranche, de 7 m de diamètre, avec un halo pulsant de couleur jaune. Trois rayons lumineux provenaient d'une ouverture centrale. Une sorte de brume et de « traînée de gaz » fut aussi décrite. »

- 618 - 27 Juillet 1964, Sherburne (New-York).

« Un ingénieur a arrêté sa voiture en voyant un objet, semblant être en aluminium, immobile à environ 15 mètres au-dessus du sol. Le bord de l'appareil paraissait fluorescent, et trois rayons d'une lumière très brillante ont été émis avant qu'il ne décolle à grande vitesse. »

- 622 - 25 Août 1964, Lynn (Massachusetts).

« Richard Pratt (17 ans) a entendu un sifflement et a vu descendre au niveau du sol, un objet ovale, argenté, entouré d'un léger halo blanc et surmonté d'un dôme. Un objet similaire avait été observé une heure plus tôt à Little-ton, à environ 50 km à l'ouest, par quatre garçons. Ils ont dit qu'il était d'un gris argenté avec trois feux rouges clignotants et un feu blanc. »

Tout ceci est en effet très certainement lié à la propulsion.

Apparemment le vol atmosphérique paraît interdit à tout jamais aux véhicules électromagnétiques. En effet, notre atmosphère constitue un milieu isolant où il n'est pas possible d'induire un champ électrique comme dans le sol ou dans l'eau... On peut toutefois tourner la difficulté en ionisant les gaz au préalable.

Mais il faut d'abord définir la nature d'un gaz ionisé ou plasma. Sur Terre, à l'état normal, les atomes et molécules sont électriquement neutres. Les charges positives des protons contenues dans les noyaux atomiques sont équilibrées par autant de charges négatives portées par les électrons circulant autour du noyau. « Plasifier » un gaz c'est détruire cet équilibre entre charges positives et négatives. On peut le faire de deux manières : soit en rajoutant des électrons pour former des atomes chargés négativement, soit en enlevant pour faire apparaître les charges positives du noyau.

- Comment obtenir ce résultat ?

La façon la plus simple (et la plus courante dans la nature) consiste à envoyer les atomes les uns contre les autres avec une force suffisante pour que le choc leur arrache quelques électrons. Ces chocs entre atomes sont obtenus par une forte « agitation » du milieu, c'est-à-dire ce que nous percevons à



notre échelle sous forme de chaleur. On peut également produire des chocs entre des atomes de basse énergie et des particules électriquement chargées douées de grande vitesse.

Les particules chargées d'arracher des électrons aux atomes peuvent être des noyaux atomiques légers (radiations alpha des corps radioactifs lourds) ou des électrons accélérés par un champ électrique.

Les atomes peuvent encore s'ioniser par une troisième voie : l'absorption de rayonnements de haute énergie.

La lumière est constituée de particules : les photons, que les électrons en orbite autour des noyaux atomiques, peuvent absorber. Si les photons ont suffisamment d'énergie, l'électron qui les absorbera, sautera littéralement de son orbite à l'intérieur de l'atome et partira à la dérive. Le gaz devient alors conducteur mais reste instable : les électrons ont tendance à « retomber » en orbite autour des noyaux atomiques en perdant leur énergie excédentaire et en la rayonnant sous forme d'une pluie de photons, c'est-à-dire de lumière.

Tout ceci est effectivement lié à la propulsion de la manière suivante : entourée d'air électrisée, la soucoupe se retrouve dans la même situation qu'en plongée sous-marine, à la différence de densité près des deux milieux. En fait, cela revient à créer dans l'atmosphère un « sol » artificiel et fluide que la soucoupe repousse sous elle pour se maintenir en vol.

Un électro-aimant parcouru par un courant variable induit une tension dans l'anneau de plasma entourant l'engin. En somme c'est le principe du transformateur : l'électro-aimant en constitue le primaire, tandis que l'anneau de plasma joue le rôle de secondaire. Un second électro-aimant, à champ continu celui-là, est disposé perpendiculairement au premier. Les lignes de force de son champ, orientées radialement, exercent une poussée sur l'anneau de plasma parcouru par le courant d'induction. La force propulsive est donnée par la formule classique :

$F = B \cdot I \cdot S$, où B , représente l'induction du champ continu ; I , l'intensité du courant induit, et S , la surface à travers laquelle s'exerce cette action.

L'électro-aimant alternatif ne sert pas directement à la propulsion mais seulement à la création d'une tension induite dans le

plasma. Suivant le niveau d'ionisation de celui-ci, le courant créé (qui seul intervient dans la formule donnant la poussée) sera plus ou moins important pour un même système inducteur et une même énergie dépensée. En vol, la « qualité » du plasma est donc un élément primordial pour la soucoupe, et cet anneau qui l'entoure sera plus ou moins visible. Cela se traduit dans les récits des observateurs par « objet lumineux », « brouillard », « halo » ou objet métallique entouré d'une vapeur lumineuse » suivant les distances qui séparent les engins des témoins.

DES PANNES DE COURANT

Comment explique-t-on les pannes de courant provoquées dit-on par les OVNI ?
S.D. Perpignan

Tout se passe au niveau des disjoncteurs des centrales... Dans son principe, un disjoncteur n'est rien d'autre qu'un interrupteur qui remplit la même fonction que nos boutons électriques.

La complexité des disjoncteurs de centrales provient de la très haute tension qu'ils doivent couper. Nous employons journallement des tensions de 110 ou 220 volts, mais les grands réseaux électriques acheminent des courants sous plusieurs centaines de milliers de volts. A ce niveau, le claquage, c'est-à-dire l'apparition d'une étincelle devient un phénomène prépondérant.

Un interrupteur met en contact deux pièces métalliques pour fermer le circuit et les sépare lorsqu'on veut couper le courant. L'air séparant les deux pièces fait alors office d'isolant. Malheureusement cette isolation de l'air n'est pas parfaite et lorsque le champ électrique dépasse 30 000 volts par centimètre, une étincelle jaillit et relie les deux pièces conductrices par un canal d'air ionisé, conducteur. On ne peut plus alors couper le courant. On remédie à ce fait en plongeant les contacts dans un bain d'huile nettement plus isolant que l'air (plus de 100 000 V/cm de tension de claquage).

Cette technique a aussi sa limite, malheureusement trop basse pour les réseaux des grandes centrales modernes. Il existe néanmoins d'autres solutions. Citons pour mémoire les disjoncteurs à cornes et à étincelle soufflée.

Mais la technique la plus généralement employée aujourd'hui fait appel à un disjoncteur assez classique mais dont les contacts peuvent s'éloigner l'un de l'autre très rapidement (quelques millièmes de seconde) sous l'effet d'une charge d'explosif. Toute l'astuce du procédé réside dans le moment du déclenchement du disjoncteur.

Le courant produit aujourd'hui est en effet alternatif. Si l'on mesure la tension au cours

du temps, on s'aperçoit qu'elle passe de zéro à un maximum positif, puis redécroît, revient au zéro, le dépasse pour devenir négative, passe là aussi par un maximum égal en valeur absolue à la tension positive, puis retourne à zéro avant de recommencer son cycle. La fréquence du courant n'est autre que le nombre de tels cycles par seconde, soit 50 pour le réseau européen et 60 pour le Nord-américain. Lorsqu'on parle de tension de plusieurs centaines de milliers de volts, on fait donc référence à la tension maximum apparaissant au cours du cycle (tension crête) mais, dans chaque cycle la tension s'annule deux fois.

C'est à cet instant que le disjoncteur se déclenche. Il n'a pas de ce fait, à affronter les problèmes de claquage à haute tension.

On peut se demander ce qui se passerait si une ligne H.T. subissait une puissante induction semblable à celle provoquée dans le sol par les soucoupes. Evidemment le courant induit remonterait la ligne et serait absorbé en fin de compte par l'alternateur de la centrale qui travaillerait en moteur consommant de l'énergie au lieu d'en produire. Toute cette puissance plus une part égale de la production normale de l'installation, partirait alors en chaleur, grillant tous les bobinages si l'on ne coupait pas la ligne immédiatement... Or, pour être induit dans la ligne, le courant parasite doit forcément posséder les caractéristiques d'un champ alternatif. Par battement il produira avec le courant principal, deux autres courants dont les fréquences seront respectivement la somme et la différence des fréquences des courants originaux.

Quatre fréquences (au moins) sans compter les harmoniques, se partagent donc la même ligne. Le résultat le plus clair de cette situation sera une annulation anarchique du courant à des intervalles variables et imprévisibles. Plus question alors de déclencher le disjoncteur sous peine de voir apparaître une étincelle entre les électrodes qui maintiendrait le contact tout en créant une surtension aux effets eux-mêmes très nocifs pour le matériel.

Si l'on se rappelle le diagnostic officiel de toutes les grandes pannes : défaillance des disjoncteurs de sécurité, on peut, au vu de ce qui précède, estimer à sa juste valeur la puissance d'induction exercée par les soucoupes volantes sur nos lignes électriques ! Quoi d'étonnant alors qu'en temps normal, cette puissance autorise les performances les plus extraordinaires à ces engins ?...

DES OVNI SOUS L'OCEAN

J'ai lu dans divers livres, des cas où des OVNI plongeait ou émergeaient de l'océan. J'aimerais savoir si l'on a quelque idée sur le procédé qu'ils emploient pour cela. Pourquoi

DÉVELOPPEMENT PERSONNEL

(Bio-énergie, Cri, Gestalt)
avec **Alain AMSELEK**

- Entretiens individuels
- Séminaires de week-end et de longue durée
- Groupes continus intensifs sur dix mois.

Écrire : **Alain Amselek**,
59 bd des Invalides,
75007 Paris.
Tél. 567.96.14.

Soirées d'information gratuites :
mardi 3 janvier
et mardi 7 février 1978
à 19 heures.

L'HYPNOSE

La clé de la parapsychologie expérimentale

Savez-vous qu'il est possible, grâce à un sujet plongé en transe hypnotique profonde, de créer à volonté les phénomènes paranormaux les plus divers : VOYANCE, TÉLÉPATHIE, PERCEPTION EXTRA SENSORIELLE, DÉDOUBLEMENT, ETC.

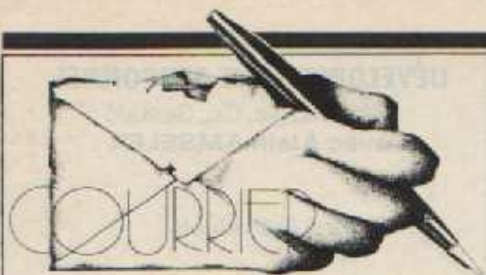
Pour la première fois en France, notre Institut propose un enseignement complet sur les techniques d'inductions hypnotiques et vous initie à l'art de devenir hypnotiseur.

COURS PAR CORRESPONDANCE, régis par la loi du 12-7-71

Hypnose de spectacle - Hypnose mécanique - Hypno-magnétothérapie - Hypnose et parapsychologie.

DIPLÔME DE FIN D'ÉTUDES.

Pour tous renseignements, écrire à Institut d'Enseignement et de Recherches Hypnotiques, 22 quai Fulchiron, 69005 LYON, en demandant la brochure gratuite IC/1. Joindre 4 F en timbres pour frais d'envoi.



plongent-ils, alors que d'autres fois ils se contentent de survoler les étendues liquides sans y pénétrer ? Pouvez-vous me donner quelques exemples ?...

C.G. - Paris

J'ai décrit par ailleurs dans l'article sur la propulsion des soucoupes volantes, le fonctionnement probable de leur moteur. Tout se résume en fait à une répulsion électro-magnétique sur les corps conducteurs, engendrée par un puissant magnétisme variable créé par un électro-aimant dont l'énorme bobine dicte sa forme à l'engin. Notre civilisation connaît ces appareils sous le nom de planeurs magnétiques ou magnéplanes.

Or, l'eau constitue par sa conductibilité électrique, la meilleure surface de survol existant dans la nature. Bien entendu toutes autres considérations égales par ailleurs, le rendement sera d'autant plus grand que l'engin (donc la source du champ magné-

tique) sera plus près de la surface, l'idéal étant atteint lorsque le milieu conducteur entoure complètement l'engin... autrement dit lorsque l'on passe du survol à la plongée !

Ainsi, à condition de se trouver dans une ambiance possédant une bonne conductibilité électrique, le magnéplane devient un moyen de transport tridimensionnel. Du tout terrain, on passe au sous-marin sans avoir à réaliser d'autres aménagements qu'une bonne étanchéité du carénage extérieur.

Les conditions du déplacement subaquatique paraissent si favorables à ce genre d'engins que l'on en vient à se demander pourquoi ils survoleraient une nappe d'eau plutôt que d'y plonger. En réalité, les choses sont un peu moins simples : il faut en effet, tenir compte de la grande densité et de la forte viscosité de l'eau par rapport à l'air qui avantage considérablement les mouvements dans ce dernier milieu. Le choix entre survol et plongée dépendra en définitive, de l'aspect de la surface liquide. Si la surface est lisse, ou tout au moins ne présente pas de grosses vagues, le survol au ras de l'eau est possible. On ne perd pas beaucoup d'énergie et on bénéficie de la faible résistance de l'air à l'avancement.

Au contraire, au-dessus d'une mer agitée, la hauteur de survol devra devenir très importante, ce qui exigera un très puissant champ magnétique, donc une grosse dépense d'énergie. Lorsque celle-ci dépasse le coût des pertes dues au freinage par le



milieu liquide, mieux vaut plonger. Evidemment, la hauteur des vagues ne constitue pas le seul élément entrant en jeu : la salinité de l'eau (qui modifie la conductibilité), les performances des aimants utilisés, la forme de l'appareil, la vitesse de déplacement désirée, entrent aussi en ligne de compte.

Voilà pour la théorie du magnéplane adapté à l'ambiance sous-marine ; mais qu'en est-il en réalité ?...

Les exemples pratiques nous viennent de deux sources bien distinctes : les témoignages d'apparition d'OVNI et... les travaux de l'armée américaine.

Celle-ci étudie depuis quelques années la propulsion électro-magnétique appliquée aux sous-marins. Ces travaux n'ont pas encore débouché sur le plan pratique (du moins on peut le supposer) en raison du défaut de sources d'énergie électrique, à la fois assez puissantes et assez concentrées. Néanmoins, les premières expérimentations en 66-68, donnèrent déjà des résultats très encourageants sur des maquettes expérimentales en bassin. Bien qu'alimentées en énergie par de simples batteries, certains de ces prototypes parviennent à la vitesse de 800 km/h ! C'est là le record absolu de vitesse sous-marine.

De tels résultats paraissent si prometteurs en matière d'application, particulièrement pour la réalisation de torpilles très rapides, qu'un épais linceul de secret militaire s'abattait sur ces recherches après les premières publications. Ainsi nous ne pouvons savoir où en sont actuellement les travaux en ce domaine. On peut toutefois conjecturer qu'ils n'ont pas franchi de pas décisif, car il n'existe toujours pas de puissantes sources d'énergie concentrées dans de faibles poids et volumes. Peut-être parvient-on maintenant aux 1 000 km/h... mais le rayon d'action ne doit pas dépasser quelques centaines de mètres.

Cela d'autant plus que ces hautes vitesses nécessitent le maintien en permanence d'une très grande puissance de propulsion : en effet, à plusieurs centaines de km/h... l'eau constitue un obstacle quasi solide à l'avancement. Tant que le moteur reste en marche, l'aspiration du liquide vers l'avant et son rejet à l'arrière résolvent le problème ; de fait, ce courant tend à créer à l'avant une forte dépression dans laquelle se forme une poche de gaz : c'est la cavitation. Au contraire, à l'arrêt du moteur, le courant d'aspiration cesse et l'engin se heurte à un front d'eau immobile contre lequel il s'écrase. Il est donc beaucoup plus facile d'accélérer que de ralentir, manœuvre qui nécessite une réduction assez lente et bien contrôlée de la puissance du moteur.

Tout cela coûte beaucoup trop d'énergie pour les réalisations de notre technologie encore balbutiante, aussi, tous les prototypes fabriqués et lancés à grande vitesse,

Développez vos dons extra-sensoriels

Une méthode moderne et simple vous permet, en un week-end, de réussir des expériences extra-sensorielles de télépathie et de clairvoyance. En la pratiquant, vous développez également votre puissance mentale. C'est ce qu'on appelle la « DYNAMIQUE MENTALE ». Cette méthode, enseignée en un week-end dans et pratique au cours des « séminaires ALPHA », a permis à des milliers de participants depuis 4 ans en France, d'aborder et développer leur faculté PSI.

Vivre des expériences extra-sensorielles

Après une série d'exercices de concentration en état de relaxation, vous vivrez des expériences extra-sensorielles étonnantes. Elles vous prouveront l'existence des facultés parapsychologiques qui sommeillent en vous, et vous donneront le moyen de les développer par la suite (télépathie, clairvoyance, médiumnité, etc.).

Se développer sur le plan psychologique

La Dynamique Mentale permet également d'utiliser ce niveau de conscience mentale pour vous préparer psychologiquement aux situations quotidiennes difficiles. En effet, le pouvoir de votre sous-conscient peut être facilement stimulé par des méthodes mentales pour améliorer votre vie quotidienne : par exemple préparer des examens et des tâches professionnelles difficiles, vaincre le trac et la timidité, maigrir, accroître votre mémoire, trouver le sommeil, développer votre imagination créatrice, arrêter de fumer, contrôler vos émotions...

L'ensemble de ces facultés psychologiques et parapsychologiques se travaille dans un état de relaxation physique et mentale particulier que vous pourrez reproduire à loisir dans votre vie quotidienne.

Prochains « Séminaires ALPHA »

PARIS	Marseille
Bordeaux	Nantes
Lille	Strasbourg
Lyon-St-Etienne	Toulouse

BELGIQUE : Bill Bellens Tél. : 053-66-59-97

SUISSE : Genève

Documentez-vous en retournant le bon gratuit ci-dessous.

BON GRATUIT
à retourner à Sodiac Formation
43, avenue de Wagram, 75017 PARIS
Tél. 754.43.64

Adressez-moi, sans engagement, l'article de Psychologie n° 56 sur la Dynamique Mentale et les renseignements sur les Séminaires ALPHA.

Nom Prénom
N° Rue
Code Ville
ALPHA de (Ville)



ont-ils été détériorés en fin de course. Le jour où nous disposerons, comme les soucoupes, de vastes sources d'énergie, la question se résoudra d'elle-même.

Nous en arrivons ainsi à la seconde source d'information : les témoignages faisant état de soucoupes entrant ou sortant de l'élément liquide. Nous en citerons quelques cas types pour illustrer notre propos, (d'après le catalogue Vallée) : « 391, 19 avril 1957, 11 h 52. Océan Pacifique près du Japon : « Deux pêcheurs japonais, à bord du Kitsukawamaru virent deux disques métalliques plonger dans la mer. Il s'ensuivit de violents tourbillons. »

La présence de ces tourbillons est très certainement causée par le champ de propulsion comme je l'ai noté plus haut. - 509 - 23 septembre 1960, 21 h 35 Labrador.

« Un navire canadien rapporte qu'un objet cylindrique avec des hublots éclairés, descendit, heurta l'océan et coula au large de la côte nord du Labrador. »

Est-il nécessaire de préciser que l'engin n'a certainement pas « coulé » mais a plongé volontairement ?

- 872 - 25 août 1967, 17 h Catia la Mar (Venezuela).

« Ruben Norato vit sortir de la mer trois disques de grande dimension après qu'il eut observé un « mouvement précipité » de l'eau. »

Là encore on retrouve un « mouvement précipité » de l'eau, comme dans le cas 391.

Sous un angle plus général on peut remarquer que l'on dispose d'assez nombreux témoignages faisant état de la plongée ou de l'émersion d'OVNI, mais par contre nous ne savons absolument pas ce qu'ils font sous la surface. (Nous en savons d'ailleurs si peu sur leurs activités au-dessus !) Une fois sous l'eau les soucoupes échappent totalement à notre perception...

Peut-être, serait-il intéressant d'étudier les « fantômes » qu'enregistrent parfois les sonars exactement comme on le fait pour les radars ?...

LE SURVOL DE LA FACE CACHEE

Depuis déjà pas mal d'années, je me suis efforcé de recueillir le plus de renseignements au sujet de ces OVNI qui, dans nos îles tropicales, font partie intégrante de la

légende sous l'appellation de « Soucougnans » et de « Volants » qui sont des boules de feu qui hantent les campagnes la nuit, et qui sont attribués aux manipulations des Sorciers. En ce qui concerne les photographies N° 5 et 6 que vous publiez, je dois vous avouer également qu'il est très difficile de ne pas admettre leur authenticité.

J'ai lu que, depuis le survol de la face cachée de notre satellite, on savait que le récit d'Adamski était « mensonger ». Sans être un défenseur inconditionnel d'Adamski, je tiens à préciser qu'au contraire, le survol de la face cachée de la Lune n'a fait qu'épaissir un peu plus, les nombreux mystères qui s'attachent depuis longtemps déjà au satellite naturel de la Terre. Que peut-on en penser ?

Je joins deux photos (protubérance sur la Lune) dont je n'ai jamais pu analyser les négatifs, l'un a « disparu » comme par hasard, l'autre ne m'a jamais été envoyé malgré ma demande.

M. F. Idylle (Guadeloupe)

Il est vrai qu'il existe de nombreux mystères sur la Lune et pas seulement sur sa face cachée... La disparition des négatifs intéressants est un sport bien connu et très pratiqué dans certains milieux. Si le cliché est authentique, on cherche à supprimer une preuve gênante. Bien souvent aussi (pour ne pas dire presque toujours) il s'agit de supercheries facilement démontrables à partir du négatif. On supprime donc l'élément intéressant ou compromettant, et tant pis pour celui qui ne croit pas d'emblée et réclame des preuves !

Certains clichés mystérieux ne sont que des exploitations d'illusionniste de phénomènes très simples. Il en va ainsi de la photo de Zond III avec sa « construction » bien visible sur l'horizon sélène.

Il faut savoir tout d'abord que Zond III n'a pas rapporté ce document à terre, mais l'a transmis depuis l'espace par télévision. L'image d'origine est donc reconstituée ligne par ligne à la réception... Chaque ligne est formée d'un certain nombre de points, chacun étant transmis séparément suivant un code numérique constitué de 1 et de 0 : 1111111 (8) désigne le noir et 0000000 le blanc. Les 254 autres combinaisons de 1 et de zéros représentent divers tons de gris plus ou moins foncé. Les 1 sont transmis sous forme d'impulsions radio et les zéros comme une absence d'impulsion. Une interruption des communications est donc interprétée par le récepteur comme une suite de zéros, donc un trait blanc. C'est ce qui s'est passé ici : une zone normalement noire (le ciel) apparaît blanche. Pour masquer cet effet et créer l'illusion d'une construction réelle, l'image a été recadrée en diagonale de façon à ce que les lignes de l'image originale soient inclinées de 45° de la droite vers la gauche.