

Lt.-Pilote JEAN PLANTIER

la
propulsion
des
**SOUCOUPES
VOLANTES**

*par action directe
sur l'atome*

ses aspects fantastiques

découvertes • **ÉTUDES** • découvertes

La propulsion des soucoupes volantes par action directe sur l'atome

Jean Plantier



Editeur : Mame

- ◆ **Collection :**
Découvertes Etudes
- ◆ **Préface :**
Maurice Lenoir
- ◆ **Avant-propos :**
l'auteur
- ◆ **Couverture :**
souple en N&B, jaune et rouge
- ◆ **Crédit couverture :**
non créditée
- ◆ **4^{ème} de couverture :**
prolongement de l'effet graphique de la couverture
- ◆ **Format :**
15,5 cm x 21 cm
- ◆ **Nombre de pages :**
128 pages
- ◆ **Documents en annexe :**
sélection de témoignages sur 27 pages en appendice
- ◆ **Iconographie :**
28 dessins de l'auteur in texte
- ◆ **Bibliographie :**
2 références en notes de bas de page
- ◆ **Notes :**
42 notes de bas de page

Les différentes éditions

1^{ère} et unique édition française

Date d'impression : 1^{er} trimestre 1955 (D.L.)

Disponibilité : épuisé

Prix neuf : non communiqué

Valeur occasion : 45 €

Le livre

Texte original : français

une sélection de témoignages ufologiques français et étrangers.

Sujet :

L'auteur présente sa théorie sur un mode de propulsion par champ de force et utilisation de l'énergie de l'espace. L'ouvrage contient aussi

Remarques :

Le dos de cet ouvrage ne comporte aucun texte.

Titre: **Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **titilapin2 le 14 Octobre 2008 à 23:13:25**

Jean Plantier

(<http://i33.tinypic.com/i4g192.jpg>)

Couverture du livre de Plantier publié en 1955

En **septembre 1953**, le jeune lieutenant Plantier, pilote, publie dans une revue interne de l'Armée un article présentant une hypothèse sur le fonctionnement des soucoupes volantes [1] : en partant du principe qu'il est possible d'appliquer à chacun des atomes (ou des noyaux atomiques) présent dans un volume donné, une force proportionnelle à leur masse, orientable et modulable à merci il théorise que l'énergie contenue dans les rayons cosmiques pourrait fournir la force propulsive à laquelle il fait référence [2].

Les conséquences de cette proposition sont qu'un disque et un cigare tels que ceux décrits par les témoins sont capables de créer une pesanteur intrinsèque qui devient orientable et propulsive. L'originalité de cette étude réside principalement dans le fait qu'elle intègre les aspects les plus déconcertants des observations d'ovnis : un silence absolu à grande vitesse dans l'atmosphère, une résistance thermique incompatible avec celle des métaux connus, le vol habité malgré les températures, les accélérations fantastiques et les changements d'aspect. Toutes ces particularités que l'on impute aux apparitions d'ovnis et que la communauté scientifique déclare invraisemblables se trouvent d'un même coup amalgamées dans une théorie unitaire. Plantier, sans chercher à prouver l'existence des "soucoupes volantes", ni à entrer dans de hasardeuses descriptions techniques, propose avec cette pure construction de l'esprit, comme il la nomme, la 1ère hypothèse cohérente de leurs évolutions. Son étude pousse même le souci jusqu'à prévoir des manifestations secondaires qui n'ont pas encore été observées. Certains témoignages confirmeront la justesse de ses vues.

Cette année-là Aimé Michel travaille à la rédaction de son 1er livre sur les ovnis [3], et y postule l'existence de systèmes de propulsion "électrogravitationnelle" pour les soucoupes, s'inspirant de la théorie de Plantier, mais sans rien affirmer de catégorique.

En 1955, Plantier publie un petit livre où il développe sa théorie présentée 2 ans plus tôt [4].

[5]

Plantier, J.: "Une hypothèse sur le fonctionnement des 'Soucoupes Volantes'", Revue Mensuelle de l'Armée de l'Air, n° 84 septembre 1953, p. 219

Plus tard, Claude Poher théoriserait à son tour qu'une énergie présente partout, sous la forme de particules nouvelles nommées "Universons", pourrait fournir aux ovnis l'énergie nécessaire à leur déplacement

Michel, A.: Lueurs sur les soucoupes volantes, Mame, 1954. Traduit The truth about flying saucers (Criterion Books 1956) grâce au CSI

Plantier, J.: La propulsion des soucoupes volantes par action directe sur l'atome, Mame 1955 / Etudes et Découvertes, Paris

Roussel, R.: OVNI - Les vérités cachées de l'enquête officielle, Albin Michel 1994, ISBN 2-226-06646-2

Documents:

Déjà en 1953, le Lieutenant Plantier de l'Armée de l'Air Française est convaincu des correspondances entre un engin "ideal" hypothétique et ce que l'on observe avec les OVNIS.

Cet article du Lieutenant Plantier publié dans le N°84, Septembre 1953, de la Revue Mensuelle de l'Armée de l'Air. Le Lieutenant Plantier développera plus tard sa théorie dans son livre "la Propulsion des Soucoupes Volantes," Mame éditeur, Paris.

DEJA EN 1953, DES HYPOTHESES SUR LA PROPULSION ET LA CORRESPONDANCE AVEC LES OBSERVATIONS:

Une hypothèse sur le fonctionnement des "Soucoupes Volantes"

Ainsi que nous l'avions annoncé dans un précédent numéro, nous publions aujourd'hui une étude sur le problème, toujours mystérieux, des Soucoupes Volantes.

(<http://i36.tinypic.com/15858gh.jpg>)

Nous pensons que les théories développées intéresseront les lecteurs par leur originalité mais nous ne croyons pas - pas plus que leur auteur d'ailleurs - qu'elles les convaincront tous.

Aussi nos colonnes resteront-elles ouvertes aux contradicteurs éventuels...

Comme il a été dit dans un précédent numéro de **"Forces Aériennes Françaises"**, écrire, dans une revue sérieuse, un article sur les "Soucoupes Volantes" est une marque d'opiniâtreté et d'optimisme. Mais vouloir leur trouver une explication, alors que leur existence est considérée par beaucoup comme une monumentale plaisanterie, est une tâche encore plus risquée. J'aurais aimé, avant de l'entreprendre, avoir le réconfort de la certitude absolue. Malheureusement, je serai bientôt seul à n'avoir pas vu de "Soucoupes Volantes".

Je me suis occupé de ces engins étranges dans les conditions suivantes: une étude de l'évolution des techniques humaines, à laquelle je me suis livré ces dernières années, m'a amené à imaginer "l'engin supersonique et interstellaire idéal". Cet engin, dans l'état actuel de nos connaissances, me paraissait impossible à construire et je ne pensais pas que nous le voyons réalisé avant de très nombreuses années. Or, je découvris un jour, avec l'étonnement qu'on devine, qu'il existait déjà: c'était, naturellement, la Soucoupe Volante.

Il ne m'est pas possible de développer ici la théorie qui m'avait amené à imaginer mon engin interstellaire. Je demande donc au lecteur, s'il reste libre d'en discuter le principe, en s'appuyant sur la physique la plus classique, de considérer cette théorie, prise dans son ensemble, comme un postulat et de s'intéresser surtout aux applications qui en sont déduites.

Q'on ne s'attende d'ailleurs pas à des révélations sensationnelles sur les Soucoupes. J'aurais, certes, aimé en donner le schéma exact, avec des courbes représentatives de leurs différents organes; je n'en suis malheureusement pas là. Ce n'est donc pas, en définitive, une solution, mais seulement les principes d'une solution, que je soumets au lecteur.

Un engin idéal

Propulsion par champ de forces

L'étude des moyens de déplacements humains m'a amené à la conclusion suivante: "La

propulsion par champ de forces marquera le terme du perfectionnement dans la technique des déplacements à très grande vitesse." Ce champ de forces, pour permettre les déplacements dans toutes les directions, aussi bien dans l'atmosphère qu'en dehors, devra être créé à partir d'une énergie cosmique omniprésente, artificielle ou naturelle. Le système de référence, au point de vue réaction, sera donc une sorte de différence de potentiel de cette énergie d'espace, différence de potentiel locale provoquée par l'engin lui-même, par libération ou absorption de cette énergie sous forme d'énergie d'une autre nature. Cette fonction capitale aura pour résultat intrinsèque la création d'un champ de forces entre les points extrêmes de la zone de libération ou d'absorption. Ceci implique nécessairement un sens unique de cette fonction; nous verrons plus loin comment certaines déductions semblent indiquer que ce sens est imposé par un champ magnétique solénoïdal, dans le cas qui nous intéresse.

Le tourniquet photométrique utilise un principe de propulsion qui présente quelque ressemblance avec ce système: les colorations blanches et noires des deux palettes provoquent une "*différence de potentiel*" de l'énergie qui est, dans ce cas, l'énergie lumineuse; les palettes sont soumises à une force qui entraîne la rotation du tourniquet, sans qu'aucun système de réaction apparent puisse être défini.

Si l'on suppose une énergie ambiante beaucoup plus importante que celle de la lumière, et le fait que l'engin dispose d'un procédé de capture de cette énergie analogue à la bicoloration des palettes du tourniquet, on peut en déduire qu'il y aura propulsion.

Quelles seraient l'origine et la nature de cette énergie cosmique ? On peut imaginer des distributeurs artificiels genre station radio projetant dans l'espace des pinces énergétiques pour les voyages interplanétaires. Mais il se peut aussi, plus simplement, que la Nature nous ait fourni gratuitement cette énergie.

Une fabuleuse source d'énergie

Je demande aux lecteurs de faire avec moi une supposition. C'est que cette fabuleuse énergie cosmique existe. Comment, dira-t-on, n'aurait-elle pas été décelée? Peut-être parce qu'elle est neutre électriquement et magnétiquement ou parce que nous n'avons pas encore inventé d'instruments pour la mesurer. La découverte des rayons cosmiques n'est pas tellement ancienne et nous n'avons certainement pas épuisé les surprises que nous réserve la nature. Je me suis livré à une étude, peu précise il est vrai, des possibilités de cette énergie, et je pense qu'on pourrait, avec son aide, trouver une réponse à de nombreux mystères de la science moderne, notamment à l'attraction newtonienne et aux caractéristiques corpusculaires les plus troublantes (indiscernabilité, indétermination, agitation, etc.) Les résultats de ce travail sont très séduisants, à défaut d'être indiscutables.

De plus, l'existence du rayonnement cosmique donne du poids à cette hypothèse. Ces particules cosmiques présentent des condensations d'énergie atteignant le chiffre énorme de 1016 électrons volts, soit environ 100000 fois l'énergie que pourrait donner la "sublimation" complète — et irréalisable — du noyau d'uranium. Il peut même y en avoir de beaucoup plus puissantes qui traversent les chambres de Wilson suivant des trajectoires rectilignes (quand elles les tracent) ne permettant pas leur analyse énergétique, ni même leur analyse qualitative.

Dans l'atmosphère terrestre, ces particules tombent en une sorte de pluie qui n'est pas très dense, du moins dans ses aspects expérimentalement repérables: un corpuscule par cm² et par minute au niveau de la mer. Elles n'en supposent pas moins une énergie de base fabuleuse: il faudrait en effet des cyclotrons géants pour obtenir des corpuscules animés de telles énergies. Or, aucune force n'a été décelée dans l'espace, qui puisse expliquer ces mystérieuses condensations de puissances.

C'est pourquoi il ne semble pas incohérent d'admettre ce postulat d'une énergie cosmique naturelle de préférence à une énergie artificielle.

L'engin idéal existe-t-il?

Mon engin en était à ce stade très théorique et très incomplet, et ne semblait pas devoir le dépasser de sitôt lorsque j'entendis parler pour la première fois des Soucoupes Volantes. Je lisais comme tout le monde, avec un scepticisme amusé, la description de ces phénomènes étranges et fantaisistes, jusqu'au jour où je fis une constatation troublante: certaines caractéristiques des Soucoupes Volantes correspondaient à celles qu'aurait eues "mon" engin. Cela signifiait-il que ce dernier existait réellement? L'énergie cosmique n'était-elle plus un postulat?

J'entrepris aussitôt une étude serrée des témoignages les plus dignes de foi et me rendis compte avec un étonnement de plus en plus grand que toutes les prétendues extravagances que dénoncent les adversaires des Soucoupes Volantes pouvaient en réalité être la conséquence tout à fait normale du système de propulsion que je leur prêtais. J'expliquais ainsi le silence, la résistance thermique, le changement d'aspect, l'habitabilité, puis toutes les autres anomalies.

Ces vérifications m'ont été profitables. A chaque explication correspondait une orientation de mes recherches, et je pus me faire peu à peu une idée plus exacte de la nature de ces engins et de la force mystérieuse qui les anime. Ce travail de "physicien détective" que je n'accomplissais que par force, n'ayant pas les moyens d'expérimentation directe, fut en définitive particulièrement fructueux, puisque je pus prévoir certaines caractéristiques, confirmées ultérieurement par des témoignages, telles que la tache excentrique apparaissant sur certaines photos ou... le nuage ambulant.

Les mystères des apparitions

On peut imaginer que l'engin utilise un procédé de libération de l'énergie cosmique analogue à celui qui, dans la nature, crée, à partir de cette même énergie, les primaires du rayonnement cosmique. De même que cette fonction "libérante" confère aux corpuscules cosmiques naturels ainsi engendrés une vitesse — et partant, une énergie — prodigieuses, de même l'énergie cosmique, au cours de cette libération artificielle, rayonnerait sous forme de fluide "corpusculo-ondulatoire" à travers l'engin, dans un sens bien défini — celui de la propulsion — et à une vitesse de l'ordre de celle de la lumière. Ce fluide imposerait à chaque noyau atomique rendu réceptif une force dirigée dans le sens de l'écoulement. Ainsi serait créé le champ de forces propulsif de ma théorie. On aurait une sorte de gerbe cosmique continue présentant quelque analogie avec les gerbes cosmiques photographiées par les savants, mais de nature différente, ne serait-ce que par sa densité et son sens de chute. De plus, elle ne serait pas due à une primaire de grande énergie, mais à une capture directe de l'énergie mystérieuse, cause du rayonnement cosmique. Déclenchée par l'engin, elle le suivrait dans sa course, le propulserait et le sustenterait à l'arrêt, un peu à la manière des jets d'eau sur lesquels dansent les balles de ping-pong dans les stands de tir des fêtes foraines.

On peut admettre, d'autre part, sans même faire cette dernière hypothèse, que l'intensité du champ de forces décroîtrait sans discontinuité à mesure que l'on s'éloignerait de l'engin, du fait de l'affaiblissement progressif du pouvoir de libération de l'énergie et de la réceptivité communiquée aux atomes. On peut, par suite, prévoir raisonnablement que les surfaces, lieux d'égale intensité, seraient sphériques ou ellipsoïdales et centrées sur l'engin. Donnons-leur le nom de surfaces équidynamiques et appelons lignes de forces les axes de filets fluides, bien que rien ne prouve que la force soit constante le long de ces filets, en supposant simplement qu'elle lui est tangente en chaque point. On voudra bien excuser cette entorse aux appellations classiques.

(<http://i34.tinypic.com/2a63tx2.gif>)

Figure 1

Exemple de lignes de forces et surfaces équipotentiellles dans un déplacement axial (très grande vitesse).

Les noyaux atomiques de l'air ambiant subiraient, tout comme ceux de l'engin, l'influence du champ créé. Ils tendraient donc vers une certaine vitesse, égale à celle de l'engin à

son voisinage, décroissante en fonction de l'éloignement. La résistance de l'atmosphère aidant, il se produirait donc une circulation aérodynamique dont la vitesse, c'est-à-dire le vent relatif, décroîtrait d'une façon différentielle pour devenir très faible au voisinage de la paroi. On aboutirait ainsi à la création d'une couche limite hyper-épaissie (ce qui est exactement l'inverse de ce que l'on s'efforce d'obtenir en aérodynamique classique) dont l'utilité sera étudiée plus loin.

L'engin se propulserait par glissement à basse vitesse dans le sens de la résultante vectorielle, comme le montre la figure N° 2. On aurait avec . Aux très grandes vitesses, étant faible par rapport à , on aurait un déplacement axial.

(<http://i38.tinypic.com/315h17d.gif>)

Figure 2

Composition des forces dans le déplacement plat subsonique, et en vol immobile.

Le principal avantage du système serait naturellement que, du fait de l'omniprésence de l'énergie cosmique, le problème du ravitaillement ne se poserait plus. Quant à la vitesse, elle tendrait, dans le vide presque absolu des espaces interstellaires, vers la vitesse du fluide traversant l'engin, c'est-à-dire, vraisemblablement, proche de celle de la lumière, si l'on en juge par celle des particules cosmiques les plus rapides.

Dans ce qui va suivre, il ne sera question que de vitesses relativement lentes: moins de 6000 km/h en atmosphère moyenne et de 30000 en haute altitude, car les explications données du silence et de la résistance thermique ne seraient peut-être plus valables au delà de ces vitesses aux altitudes considérées. D'ailleurs, ces chiffres correspondent approximativement aux chiffres maxima donnés par les observateurs.

Le silence

D'après tous les témoins, les apparitions des Soucoupes Volantes ont lieu dans un silence absolu. Or, tout objet qui se déplace dans l'air subit des frottements aérodynamiques et laisse derrière lui une zone dépressionnaire plus ou moins turbulente. Aux très grandes vitesses, le frottement devrait produire un miaulement strident et la zone dépressionnaire, envahie brutalement par l'air à un rythme discontinu, serait sans doute le siège de claquements et même de coups de tonnerre analogues à ceux que l'on entend quand un avion franchit le "mur du son".

(<http://i37.tinypic.com/350m1s1.gif>)

Figure 3-4

Les figures 3 et 4 donnent une explication de cette contradiction apparente. Considérons (fig. 3) une molécule d'air située en A, dans le cas le plus défavorable, c'est-à-dire en avant de l'engin et dans son axe de déplacement. L'engin se déplace à une vitesse très supersonique, 5000 km/h. par exemple. La vitesse relative est donc de 5000 km/h. Mais de A à B, elle décroît graduellement à mesure que la molécule rencontre des surfaces équidynamiques où le champ a une intensité de plus en plus forte. Il se produira sans doute une compression adiabatique à l'avant et des frottements de glissement du fait de la variation de en fonction de l'éloignement de l'axe (du moins dans ce cas de schéma), mais il n'y aura aucun choc supersonique avec un obstacle quelconque, donc aucun bruit. En B, est devenu subsonique et relativement très faible: tout risque de bruit a donc disparu. Après B, la molécule contourne la masse d'air englobée par la surface N° 1 correspondant à une très forte intensité et ne prend contact avec la paroi qu'occasionnellement, par turbulence. Elle se perd ensuite dans la colonne d'air qui suit l'engin et se détend graduellement pour les mêmes raisons. En aucun instant, la possibilité d'un bruit quelconque n'est apparue.

(<http://i35.tinypic.com/2rh352s.gif>)

Figure 5

La résistance thermique

La chaleur énorme engendrée par le frottement de l'air aux très hautes vitesses considérées devrait volatiliser n'importe lequel des 92 corps purs connus dans notre galaxie aussi bien que leurs alliages. Il n'en est rien, et les Soucoupes Volantes traversent à toute allure les couches moyennes de l'atmosphère sans paraître le moins du monde en être incommodées.

Cette résistance anormale à la chaleur dégagée pourrait être expliquée par l'absence presque totale de vent relatif au voisinage de la paroi. Mais il reste tout de même l'échauffement probable dû à la compression adiabatique en avant de l'engin et aux frottements de glissement et de turbulence des couches à des vitesses relatives différents. Ignorant la nature exacte du champ, on ne peut dire à priori quelle sera l'importance de cet échauffement; considérons le cas le plus défavorable, celui de la molécule fortement surchauffée en A. Comme il a été dit plus haut, elle ne peut avoir que des contacts occasionnels avec l'engin. En effet, il faut que, par turbulence, elle réussisse à franchir la zone de forte intensité qui provoque la formation de la couche limite hyper-épaissie. Elle ne peut donc avoir que de courts contacts avec la paroi. La capacité calorifique de l'air est faible par rapport à celle de cette paroi et, la capacité de l'énorme couche limite aidant, il s'écoule un certain temps avant que des flammèches d'air chaud aient échauffé l'engin. Il est donc possible de voler à des vitesses normalement incompatibles avec la résistance thermique des matériaux connus pendant un temps proportionnel à la grosseur de l'engin et inversement proportionnel à sa vitesse pour une altitude donnée. Ce temps sera peut-être très court, mais, à des vitesses de plusieurs milliers de kilomètres-heure, il n'est pas nécessaire de voler longtemps pour parcourir de longues distances ou pour atteindre la très haute atmosphère dans laquelle la question ne se pose plus. De plus, le cas choisi est le plus défavorable car il est peu probable que l'échauffement soit très fort, du moins jusqu'à cinq ou six mille kilomètres-heure.

(<http://i36.tinypic.com/w2oo7l.gif>)

Figure 6 Déplacement lent du "cigare."

Ce déplacement sera nécessairement oblique, pour devenir horizontal à grande vitesse. Observé notamment à Oloron et à Gaillac, il était accompagné de l'émission des fameux "fils".

Notons que les cigares étaient plus allongés qu'ils ne le sont ici pour les commodités du dessin, et ce sans doute pour soustraire la cabine centrale aux rayonnements nocifs.

Rappelons que l'on a aussi observé des "bananes volantes", ce qui résoudrait le problème sans recourir à l'allongement, mais interdirait les très grandes vitesses en atmosphère.

L'habitabilité

Il semble difficile, au premier abord, de supposer les Soucoupes habitées, car, même en admettant, comme nous venons de le voir, que la chaleur de frottement aérodynamique puisse être ramenée à des normes humaines, du fait du mode de propulsion et en limitant au besoin la durée des bonds à très grande vitesse, il reste que les prodigieuses accélérations dont ces engins sont coutumiers détruiraient tout organisme humain.

Cependant, les manoeuvres raisonnées des engins, leur stationnement prolongé au-dessus de certains points qui semblent les intéresser spécialement rendent la télécommande très improbable. Si donc l'engin est habité, comment expliquer que le pilote ne soit pas écrasé au fond du siège par sa propre inertie, lors d'accélérations dépassant plusieurs dizaines (pour ne pas dire plusieurs centaines) de g ?

Cette fois encore, le principe de la propulsion par champ de forces résout le problème. Lors d'une forte accélération dans un appareil classique, l'écrasement est dû à l'inertie des molécules qui pèsent d'une façon très accrue sur le siège, origine de cette force

d'accélération. Dans la Soucoupe, au contraire, la force ne vient pas du siège: elle est propre à chaque molécule. L'inertie est combattue sur le plan atomique et, à fortiori, moléculaire.

L'accélération linéaire qui en résulte est donc la même pour chaque molécule, et toutes les molécules progressent en même temps, à la même vitesse, dans la direction du champ, sans qu'il y ait possibilité d'un tassement quelconque. L'équilibre structural et physiologique demeure intact et le pilote peut subir les pires accélérations sans gêne. Seule, l'ionisation atomique provoquée par les très grandes accélérations met une limite à ces possibilités, mais cette limite n'est pas de celles qu'on peut envisager, même dans un déplacement interstellaire.

L'appareil et le pilote subissent donc une intensité égale du champ. Toutefois, l'engin, étant freiné par l'atmosphère, est entraîné à une vitesse plus faible que celle vers laquelle tend le pilote. Ce dernier risque donc d'être plaqué contre la paroi avant. Mais le problème est facile à résoudre par un affaiblissement dosé du champ dans l'habitacle. Il suffira de régler cet affaiblissement suivant le déplacement d'une masselote montée près du siège.

Quant aux virages à angle droit, ils s'expliquent très bien par un basculement de l'engin pour compenser la force centrifuge par l'action dosée du champ.

(<http://i35.tinypic.com/nl77up.gif>)

Figure 9 Déplacement lent du "cigare."

Changement d'aspect

Une des caractéristiques les plus déroutantes des Soucoupes réside dans les modifications de leur apparence au gré d'une fantaisie inexplicable. Il n'existe pas, du moins à l'heure actuelle, d'engin connu se transformant en boule de feu colorée.

On pourrait, et ce fut une des premières hypothèses, penser à une genèse thermique de la boule. Mais elle est beaucoup plus vraisemblablement due au fluide "corpusculo-ondulatoire" qui rend l'air luminescent. On sait que l'on observe ce phénomène à la sortie de certains cyclotrons relativement peu puissants. La variation des couleurs pourrait être le fait de la variation d'intensité ou plutôt le fait d'un champ magnétique utilisé dans la fonction propulsive et qui produirait cet effet Zeeman inattendu. On sait que le physicien américain Noël W. Scott a créé expérimentalement des boules oranges en atmosphère raréfiée par la seule action d'un anneau de cuivre à haute tension. Il pense ainsi démontrer le caractère électrostatique naturel des apparitions. Ne confirme-t-il pas plutôt, involontairement, un aspect électrique ou électromagnétique de la propulsion de ces engins.

Enfin, comme il sera dit plus loin, le champ de forces, en provoquant un vide partiel en montée ou en descente oblique, peut amener la condensation de la vapeur d'eau de l'air, favorisée par l'ionisation éventuelle due au fluide, et donner naissance à une boule floconneuse, blanche et tourbillonnante, dont on trouve en effet le signalement dans de nombreux témoignages.

(<http://i36.tinypic.com/2i0vhaq.gif>)

Figure 10

Ecoulement de l'Air et boule roulant à l'envers en montée oblique.

En résumé, le changement d'aspect peut avoir des causes thermiques, ondulatoires, météorologiques, ou encore, et c'est mon avis, deux des trois à la fois.

Voici donc une explication des mystères des Soucoupes Volantes. Elle aura sans doute, pour le lecteur sceptique, un grave défaut, celui de s'appuyer sur un postulat évidemment discutable. Cependant, ne peut-on raisonnablement admettre qu'une théorie confirmée par tant d'observations vaut mieux qu'un haussement d'épaules? L'expérience

n'est-elle pas à la base de beaucoup de lois scientifiques?

Aussi vais-je m'efforcer de dégager les principales conséquences de cet étrange mode de propulsion. On s'apercevra aisément que les caractéristiques qui en résultent ont une extraordinaire ressemblance avec ce que les Soucoupes Volantes ont d'inhabituel dans leur comportement.

Assiette de l'engin

Le déplacement ne se fait pas d'une façon constamment identique. Aux basses vitesses, l'axe de l'engin est sensiblement perpendiculaire au sens de déplacement. Il s'en rapproche de plus en plus à mesure que la vitesse augmente. L'appareil n'a certainement pas de gouvernes aérodynamiques puisqu'il n'existe pas de vent relatif stable sur lequel elles puissent agir. Il doit donc y avoir stabilisation gyroscopique. Le changement d'assiette est obtenu par excentration de la résultante à la demande du pilote. On a donc, d'une part une partie tournante probablement périphérique, d'autre part un organe modérateur de champ excentrable.

Or, de nombreux témoins ont mentionné cette inclinaison variant avec la vitesse ainsi que le basculement avant le démarrage fulgurant.

Quant aux cigares, si l'on suppose qu'ils sont constitués d'une carlingue avec deux Soucoupes en bout, on voit immédiatement (fig. 5) qu'ils doivent être inclinés sur l'horizon à basse vitesse, cette inclinaison étant à peu près celle des axes d'éventuelles Soucoupes convoyeuses.

Etude approximative des vitesses.

Il semble bien que l'on doive avoir un mouvement tourbillonnaire créant une dépression centrale du fait des forces centrifuges et de la divergence des filets d'air.

(<http://i38.tinypic.com/20gi7ir.gif>)

Figure 11 Etude approximative des vitesses.

J'ai considéré le cas des lignes de forces de la figure 1.

V_i est la vitesse induite par le champ;
 V_s est la vitesse induite par pression ou dépression;
 V_p est la vitesse propre;
 V_r est la vitesse aérodynamique instantanée résultante.
Balancement et approche en zig-zag

A l'arrêt, toute inclinaison volontaire ou non provoque un glissement sur le côté correspondant (fig. 2). Or, il doit être difficile, pour le pilote, de garder son appareil bien à plat par son action sur la résultante du champ. Conséquence directe, en descente verticale lente, l'engin tombe "en pendule" ou "en feuille morte". De même à l'approche d'une localité, le pilote penche son engin pour mieux voir au-dessous de lui et provoque de ce fait de brusques écarts et une arrivée en zig-zag. Balancement oscillatoire, feuille morte et brusques écarts ont été de nombreuses fois signalés par des témoins dignes de foi.

Evolutions étranges

Isolé en pleine vitesse au centre d'une zone limitée par de l'air brûlant et perturbé, le pilote ne peut avoir qu'une vision déformée du sol du fait de la réfraction, hétérogène à travers cet air. Ceci peut expliquer les brusques montées en chandelle, les changements de cap brutaux, et aussi les arrêts de quelques minutes au-dessus des villes et surtout des côtes, repères tout indiqués pour faire le point.

(<http://i36.tinypic.com/2upg745.gif>)

Figure 8

Alignement des lignes de forces dans le cas d'un vol de groupe.

On a des surfaces équipotentielles et les mêmes conclusions que dans le cas d'un engin isolé.

Accidents et pannes

L'engin peut difficilement être accidenté. Le pilote par simple inversion du champ, provoque le plus parfait des freinages. Au besoin, un simple montage type radar peut déclencher ce freinage à l'approche d'un obstacle. Quant aux personnes, elles ne risquent guère de livrer les débris — et le secret — des Soucoupes. En effet, en cas de panne du champ de forces, à grande vitesse en particulier, la couche limite hyper-épaissie disparaîtrait d'un seul coup, et l'engin heurterait l'air immobile avec une prodigieuse énergie cinétique qui amènerait sa désintégration et sa volatilisation thermique en une fraction de seconde, dans un bruit de tonnerre.

C'est peut-être l'explication des observations faites par deux pilotes d'Aéro-Club du Maroc dépassés, en septembre 1952 par un cigare qui disparut devant eux dans une gerbe d'étincelles, ou de l'explosion mystérieuse qui ébranla, un mois plus tard, la région de Glancove, près de New-York.

Création d'ascendances

Il est possible qu'on puisse, dans certains cas, imputer la traînée rougeoyante qui suit les boules de feu à grande vitesse à l'échauffement de l'air. Mais, en admettant même que cet échauffement soit trop faible pour donner naissance à des fréquences lumineuses, il entraînera certainement des ascendances imprévues et de grande ampleur en haute atmosphère. Or, des pilotes d'avions à réaction ont déclaré avoir rencontré des couches nuageuses de plus de 3000 mètres d'épaisseur à plus de 10000 mètres d'altitude. Aucun réchauffement normal de l'air ne pourrait expliquer de telles formations; par contre, les sillages brûlants laissés par un groupe d'engins à très grande vitesse suffiraient à provoquer de telles ascendances.

Formation de cumulus

Une des conséquences les plus étranges du mode de propulsion était, d'après ce que j'avais pensé, le risque de voir un petit cumulus se former par le plus bleu des ciels, au-dessus de l'engin stationnant à faible altitude. En effet, la colonne d'air soumise au champ ne "pesant" plus ou presque, il se produirait un courant d'air ascendant assez violent pour crever éventuellement l'inversion cause de la pureté du ciel. Et s'il n'y avait pas inversion, l'ascendance n'en serait que plus forte. On aurait donc quelque chance de voir apparaître soudain un petit cumulus capable de se déplacer, au besoin contre le vent!

Or, les journaux du 3 janvier 1953 ont relaté l'aventure d'un chasseur de vanneaux, ancien pilote de l'Armée de l'Air qui a vu, avec la stupéfaction que l'on devine, un petit cumulonimbus isolé dans un ciel pur se déplacer à la verticale, puis laisser jaillir de son sein une chose indéterminée qui disparut rapidement en laissant derrière elle une traînée blanche. Ceci laisse supposer que le pilote de l'engin s'était volontairement placé dans le nuage pour bénéficier du camouflage providentiel qu'il pouvait ainsi créer. Je serais heureux si cette hypothèse avait comme conséquence d'effacer les doutes que certains journalistes ont manifesté quant à l'équilibre mental du témoin - doute que lui-même n'a peut-être pas été loin, pendant un moment, de partager.

Boule blanche tournoyante

Autour de l'engin, se forme, dans le cas d'une montée oblique, une zone dépressionnaire due à la force centrifuge créée par le tournoiement, à la divergence des filets d'air et à l'effet de "suction" du champ. Dans certains cas d'atmosphère humide, et l'ionisation aidant, il se produira une condensation par détente adiabatique dans cette zone et des

vapeurs blanches suivant la circulation aérodynamique. On aura l'impression d'une boule blanche escaladant le ciel en roulant à l'envers. Le cas sera identique en descente oblique, et correspondra, comme celui de la montée, à des conditions bien précises de vitesse propre, d'angle de trajectoire et d'humidité atmosphérique.

Hypothèse sur l'engin lui-même

La vérification de ces conséquences venant après l'explication donnée aux quatre mystères, et surtout les observations de certaines caractéristiques que j'avais été amené à prévoir m'ont transformé en "Soucoupiste" ardent. J'ai voulu chercher la voie à suivre pour trouver la solution. Mais les données de la physique nucléaire et cosmique, si elle font entrevoir dans leurs mystères encore irrésolus des domaines d'investigation possibles, ne permettent pas de déterminer le montage des éléments assurant la propulsion.

(<http://i35.tinypic.com/nl77up.jpg>)

Figure 9

Genèse du virage en angle droit: de I à II, le pilote bascule brutalement son engin pour contrer l'accélération centrifuge par l'action dosée du champ. Une flamme verte apparaît qui n'est qu'un sous-produit du procédé de capture que la traînée rougeoyante cache en vol rectiligne.

L'inertie de la colonne d'air brûlant qui suit l'engin peut provoquer des "flammes" à l'extérieur du virage malgré l'action du champ.

N'ayant pas la possibilité de chercher dans cette voie, je me suis contenté comme je l'ai dit plus haut, de jouer au physicien détective, basant mes hypothèses sur les observations qui m'apparaissaient les plus sûres. Je les donne donc pour ce qu'elles valent, en m'excusant auprès des lecteurs de ne pas les entraîner sur les chemins parfois tortueux que j'ai dû emprunter. Je n'exposerai d'ailleurs que les moins choquantes.

Les atomes de l'engin doivent présenter une caractéristique qui leur permette de subir d'une façon homogène la force appliquée par l'énergie cosmique, comme la "bicoloration" du tourniquet photométrique lui permet de subir celle de la lumière.

Cette caractéristique pourrait être due simplement à l'action du champ magnétique solénoïdal d'un énorme tore conditionnant, comme on va le voir la "réceptivité" des atomes. Mais l'élément principal de la fonction propulsive serait le disque proprement dit qui constituerait une énorme lentille métallique. Les qualités atomiques de ses constituants jointes à celles de ses dioptries, lui confèreraient une action prépondérante sur une certaine partie de l'espace, peut-être par l'intermédiaire du champ, et qui amènerait l'énergie cosmique à se libérer sous la forme d'un fluide "corpusculo-ondulatoire". Cette libération se ferait progressivement, dans un sens unique imposé par les lignes de forces du champ magnétique, et l'aspect corpusculaire du fluide s'affirmerait de plus en plus vers l'avant sous la forme d'un rayonnement dense de particules positives, pendant que son énergie "propulsive" diminuerait d'autant.

(<http://i35.tinypic.com/fxqn20.gif>)

Figure 11 L'aspect que mes dernières hypothèses imposeraient à la "Soucoupe".

Le rayonnement positif amènerait sans doute, par contre-coup, rayonnement négatif vers l'arrière, par arrachement d'électrons aux atomes de l'air et de l'engin. Les quelques particules positives déjà créées à l'arrière s'uniraient avec certains d'entre eux, d'où l'apparition de ces étincelles signalées par certains témoins, même en plein jour. Mais surtout ces deux rayonnements provoqueraient une certaine luminescence de l'air, ce qui expliquerait l'aspect de "boule de feu" imprécise. De plus, une faible partie de ces particules se rejoindrait en perdant leur ionisation, dans la zone marginale intermédiaire, entraînant l'apparition d'éclats aveuglants, d'où les anneaux colorés observés par les témoins. Enfin, la luminescence allant probablement de pair avec l'intensité du champ de

forces, les surfaces "seuils" seraient sensiblement homothétiques des surfaces équidynamiques. L'observation d'oeuf volant souvent relatée, notamment par deux pilotes d'Air-France, semble confirmer cette hypothèse. De plus, l'évolution de ces surfaces rondes à l'arrêt (boule orange), ovoïdes à axe horizontal en pleine vitesse (oeuf volant), semble bien obéir à l'évolution des lignes de forces du solénoïde, leur triple coloration - vert, jaune, orange - étant alors le fait d'un effet Zeeman autour de la fréquence de base, le jaune. Ceci confirmerait l'existence d'un champ magnétique. Enfin, les apparitions de "champignons renversés" et de "cornets de glace renversés" trouveraient là encore une explication, en supposant que le flux électronique soit plus luminescent que le flux positif et qu'il suive plus fidèlement le tracé des lignes de forces du solénoïde.

Une hypothèse encore plus étrange pourrait expliquer les masses de "fils de la Vierge" ou "d'ouate blanche" qui suivirent de nombreuses observations dont celles d'Oloron et Gaillac en octobre dernier. Il s'agirait de la trace laissée derrière elles par les particules positive se combinant chimiquement, peut-être au cours même de leur genèse, avec les particules voisines ou les constituants de l'air, notamment la vapeur d'eau. Cela implique que les particules seraient énormes et les fils extrêmement tendus, d'où l'aspect d'ouate. La brillance de cette ouate et surtout son hydrophilie exceptionnelle, feraient penser à de mystérieux sels se sublimant au contact du sol par suite de la perte de leur ionisation, cause de leur fugitive stabilité. Mais comme personne n'a jamais pris la peine de les recueillir, les renseignements capitaux qu'auraient pu donner les résultats de l'analyse se sont eux aussi volatilisés à tout jamais, et c'est dommage... Notons que si l'on songe à la faible densité du rayonnement primaire cosmique qui semble bien, lui aussi, être constitué de particules positives, plus précisément des protons, et si on fait correspondre la pesanteur, on imagine aisément la "pesanteur orientable" énorme que peut produire un fluide capable d'engendrer de telles particules!

En ce qui concerne le pilotage proprement dit, l'excentration de la résultante moyenne du champ serait obtenue par un écran excentrable qui absorberait ou dévierait en partie le fluide accélérateur. D'autre part, le champ devrait être affaibli dans l'habitacle pour éviter que le pilote soit plaqué contre la paroi avant, et aussi pour que l'absence de pesanteur ne vienne pas troubler son équilibre physiologique, ce qui ne lui permettrait même pas de rester assis. L'écran devrait donc, logiquement, remplir ces deux fonctions, d'où la probabilité de voir apparaître, sur les photographies, une "ombre noire" centrale, légèrement excentrée suivant les besoins, et correspondant à un affaiblissement partiel du rayonnement, donc de la luminescence. Les photos prises en Août dernier par Monsieur Frégnale au lac Chauvet semblent confirmer, après coup, cette hypothèse.

Voici exposés quelques-uns des aspects d'une théorie établie sans avoir au départ la moindre idée qu'elle puisse être appliquée un jour aux Soucoupes Volantes. J'ai dit dans quelles conditions j'ai été amené à m'intéresser à ces objets; partant d'un postulat: existence d'une énergie cosmique mystérieuse, et d'une hypothèse: possibilité de libérer cette énergie sous la forme d'une énergie d'une autre nature entraînant l'application d'une force à chaque noyau atomique, j'ai essayé de définir les caractéristiques d'un engin supersonique idéal. Je me suis rendu compte par la suite qu'il aurait toutes les caractéristiques attribuées aux Soucoupes Volantes.

Je sais bien que ma théorie est loin d'être parfaite et qu'elle ne satisfera ni les "anti-soucoupistes" ni les scientifiques particulièrement scrupuleux. On m'accusera sans doute de me livrer, partant de bases discutables, à une construction de l'esprit toute gratuite et de chercher, dans des témoignages imprécis, une confirmation de mes hypothèses. Sans parler des précisions apportées, au fond assez gratuitement, sur les caractéristiques de l'engin, on en critiquera le principe même. Il est évident qu'on ne connaît actuellement pas de champs de forces ayant la caractéristique séduisante d'appliquer à tout noyau atomique une force dont l'intensité serait aussi facilement contrôlable dans l'espace et le temps. Même en admettant cette possibilité, les lois de la mécanique classique exigent un système de référence au point de vue réaction, et la physique non moins classique n'en laisse entrevoir aucun. L'énergie cosmique pourrait très bien le fournir par une sorte de différence de son potentiel, mais cette énergie cosmique est elle-même bien hypothétique. Si la genèse du rayonnement cosmique peut lui être attribuée, comment

expliquer alors que l'on n'ait pas décélé son existence par d'autres interférences en électro-magnétisme?

Et pourtant, peut-on nier les témoignages sur les habitudes mystérieuses des Soucoupes? Raisonnablement non, à mon avis. Il faut bien convenir alors que seul le mode de propulsion consistant à appliquer une force à tous les atomes explique entièrement ces mystères, à la seule condition que cette force décroisse, d'une façon continue, à l'avant comme à l'arrière et que le procédé utilisé crée une luminescence de l'air. Si l'on ajoute que toutes les conséquences de ce mode de propulsion coïncident absolument avec les observations les plus fantaisistes (et certaines de ces déductions ont précédé les observations) - il faut admettre que le hasard fait décidément bien les choses.

La physique classique rejette la notion d'un champ de forces aussi peu orthodoxe et encore plus celle d'une énergie cosmique qui aurait réussi le tour de force d'échapper aux recherches de plusieurs siècles. Mais il est peut-être un domaine qu'elle n'a jamais abordé ni même effleuré, et où elle progressera à pas de géant sitôt qu'elle en aura forcé l'enceinte. Nos hypothétiques visiteurs, en avance sur nous de quelques lustres ou de quelques siècles, en ont peut-être la pleine connaissance et cela suffit à tout expliquer.

Je sais bien que beaucoup de gens ne voudront jamais se soumettre à ces raisons tant qu'ils n'auront pas la preuve irréfutable que les Soucoupes sont bien des engins pilotés. En ce qui me concerne, et j'insiste sur ce point, j'en suis convaincu. J'ai recueilli trop de témoignages de gens à la "tête bien faite et bien pleine" pour douter encore. Les gens de sciences répugnent, et ils ont raison, à s'embarquer pour la pêche au monstre, qu'il soit du Loch Ness ou d'ailleurs. Il faut donc prouver que les engins existent et, aussitôt, ils se mettront courageusement à l'oeuvre, apportant à rechercher les solutions d'autant d'audace intellectuelle qu'ils auront mis de prudence à s'y décider.

C'est pourquoi, je souhaite ardemment qu'une enquête sérieuse, du genre de celle qui est menée en Amérique vienne attirer l'attention des gens qualifiés sur cet étrange problème. Toute explication, même si elle comporte la révélation d'un danger pour notre pays ou notre planète, est préférable à l'inertie actuelle. Les railleurs, les sceptiques et les indifférents n'ont jamais été bâtisseurs ou défenseurs d'oeuvres humaines.

Il faut, en dehors de toute plaisanterie ou de toute position métaphysique, rechercher rationnellement la cause de ces phénomènes. S'ils sont naturels, tant pis pour mes théories et... mon amour-propre. Mais s'il est prouvé qu'on se trouve bien en présence d'engins volants, aucun effort ne doit être épargné pour en déterminer la nature et l'origine.

Lieutenant PLANTIER.

N.D.L.R. - Nos lecteurs sont invités à nous faire parvenir la relation des observations qu'ils pourraient faire à l'occasion de l'apparition d'engins bizarres ou de phénomènes atmosphériques inhabituels.

Source: <http://monsite.org/htm/plantier53f.htm>
(<http://monsite.org/htm/plantier53f.htm>)
modération : lien sur page d'accueil

Titre: **Véhicules Etranges Non Identifiés V.E.N.I. = le fils Michel Plantier.**
Posté par: **titilapin2** le **14 Octobre 2008 à 23:33:13**

Merci d'avoir été attentif, j'avais parlé du père et du fils ::)

Et oui, Monsieur le Lieutenant Plantier a un fils **Michel Plantier**.
(<http://i33.tinypic.com/30n88t0.jpg>)

Vous allez découvrir quelqu'un qui comme son papa qui mettait des guillemets aux "soucoupes volantes" va nous proposer à la place d'ovnis un autre acronyme: **Véhicules Etranges Non Identifiés V.E.N.I.**

:

<http://veni07.canalblog.com/>

Le titre de son blog est tout un programme filial:

VENI OVNI, UFO, sciences... Quoi de neuf depuis la théorie du lieutenant Plantier ?

Il a la même démarche scientifique que son papa et on sent qu'il veut scientifiquement y croire:

Sa présentation : (<http://i38.tinypic.com/opu63b.jpg>)

Qui suis je ?

Comme Obélix dans sa potion magique, *je suis tombé de la soucoupe volante quand j'étais petit*. Voir « La propulsion des soucoupes volantes par action directe sur l'atome » du lieutenant Jean Plantier, éditions Mame, 1955). **Mon père** a été l'un des premiers à évoquer, avec les mots de l'époque, l'idée que les VENI auraient été propulsés par un champs gravitationnel.

Ingénieur de l'Ecole de l'air, j'ai travaillé sept ans au contact direct avec les avions et les hélicoptères, et quatorze ans dans l'industrie aéronautique :

> 3 ans "officier mécanicien", chargé de la mise en œuvre d'une quinzaine d'Alpha-jet,

> 9 ans responsable du développement du turbomoteur TM 333 et des relations techniques avec l'avionneur (Hidustan aeronautic limited). Ce moteur vole aujourd'hui sur leur ALH,

> Simultanément, j'ai été environ 4 ans responsable du développement et de la certification des versions 1E, 1E2 et 1K1 du turbomoteur Arriel. A ce titre, j'ai beaucoup travaillé avec MBB (intégré depuis à Eurocopter) sur le BK 117 C2 (rebaptisé EC145) qui équipe la sécurité civile. J'ai également travaillé avec Agusta SPA sur leur hélicoptère A109 K2, qui équipe l'organisme de secours aérien REGA.

> 5 ans responsable de la section "expertise équipement" de Turboméca. j'ai participé à la création de cette fonction au côté de Jean Luc F, un ingénieur fantastique, extrêmement pédagogue, qui m'a énormément apporté en matière de méthodologie et d'organisation.

Pilote privé, avec beaucoup d'heures de vol comme passager dans l'Armée de l'air, je n'ai jamais eu la chance d'apercevoir un VENI.

Formé à l'enquête accident (IFSA, Paris, 1999) j'ai trouvé un réel intérêt à la formation à l'enquête ufologique proposée par le site exobiologie.

Je cherche à travailler avec des gens sérieux, qui étudient les phénomènes et le font savoir sur le net.

Sympa non ;D

Mais, il y a mieux, je vous laisse découvrir comment il défend son père face aux appropriations, exagérations ...

=> à partir du post 51 à 54.

Son pseudo: Plantier, sa signature Abraham07 comme sur son blog.

Titre: **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **titilapin2** le **15 Octobre 2008 à 07:47:30**

Voici un court extrait d'un très bon dossier de 8 pages écrit par **Pierre OUL'CHEN** dans le magazine **Top Secret n°32 d'août - septembre 2007** et intitulé "**Ovnis - Les dossiers de l'armée de l'air Française**" (pages 26 à 33) dont je ne peux que vous recommander la lecture.

Ici je ne vous reproduits que les paragraphes relatifs à Jean Plantier et un paragraphe tout particulier concernant une interview qu'il a donné à 72 ans lui permettant de revenir 40 ans après sur le sujet.

On a ici, tant avec lui ou son fils Michel Plantier des gens qui veulent comprendre et qui utilisent leur bagage scientifique pour s'approcher de la vérité...

L'Armée de l'Air et la propulsion des ovnis

L'Armée de l'Air française, dans sa revue mensuelle de septembre 1953 "**Forces aériennes françaises**" publie une étude qui fait date « *Une hypothèse sur le fonctionnement des soucoupes volantes* » Le terme ovni n'est pas encore au goût du jour, celui de soucoupes volantes, désuet aujourd'hui, était celui qui signifiait le mieux, dans les années cinquante, ce que représente le dossier complexe des ovnis. Le texte est signé du Lieutenant Plantier, Ce dernier prend toutes les précautions d'usage pour présenter sa thèse, utilisant même des guillemets autour du mot soucoupes volantes.

Sa théorie propose un système de propulsion, "*par champ de forces*", permettant de faire évoluer un objet en forme de disque, d'une phase immobile à un vol subsonique, dans l'air. Le tout dans le plus parfait silence de déplacement. Plantier va jusqu'à démontrer qu'un être vivant, à bord d'un de ces disques volants, ne subit aucune gêne ; bien que ses travaux évoquent des vitesses de l'ordre de 5000 km/h avec des phases d'accélération de quelques dizaines à plusieurs centaines de G (un G est l'équivalent/poids de la masse corporelle d'un pilote sur son siège), et des virages à angle droit. De quoi révolutionner les lois de l'aéronautique.

Plantier va encore plus loin expliquant qu'un disque volant, selon ces principes, peut être soumis à des changements de couleur et être ceinturé par une couche d'air ionisée - modifiant son apparence en une sorte de sphère vaporeuse - donnant "*naissance à une boule floconneuse, blanche et tourbillonnante*". Une dizaine de schémas et quelques équations mathématiques renforcent l'exposé.

Les propos du Lieutenant Plantier sont sans cesse mis en parallèle avec divers témoignages de personnes ayant vu des ovnis, des "soucoupes volantes", dans cette période des années 50. Mais il ne prétend pas résoudre ainsi, au travers d'un article, l'énigme des ovnis et de leur propulsion. Il précise d'ailleurs "*Ce n'est donc pas, en définitive, une solution, mais seulement les principes d'une solution, que je sou mets au lecteur,. Je sais bien que ma théorie est loin d'être parfaite... on m'accusera sans doute de me livrer, partant de bases discutables, à une construction de l'esprit toute gratuite et de chercher, dans des témoignages imprécis, une confirmation de mes hypothèses*". Plus loin Plantier prend position de façon nette *je souhaite qu'une enquête sérieuse.., vienne attirer l'attention des gens qualifiés sur cet étrange problème. Toute explication...*

est préférable à l'inertie actuelle.... Il faut, en dehors de toute plaisanterie ou de toute position métaphysique, rechercher rationnellement la cause de ces phénomènes »

Ces conclusions auraient pu être écrites ces tous derniers mois, elles seraient toujours d'actualité. Elles montrent en tout cas une objectivité et une lucidité de son auteur. En 1955, aux éditions Marne, le Lieutenant pilote "Jean Plantier publiait la synthèse de ses travaux dans un ouvrage intitulé *"La propulsion des soucoupes volantes par action directe sur l'atome, ses aspects fantastiques »*.

40 ans plus tard le lieutenant Plantier s'explique

Plus de **40 ans après**, dans un courrier transmis à un groupe de recherche ufologique, **Jean Plantier revient sur ses travaux sur la propulsion des ovnis, il a alors 72 ans : "...En 1951 j'étais officier pilote en AFN (Afrique Française du Nord), et j'étais plus que sceptique sur les observations de soucoupes volantes rapportées par la presse à cette époque.**

Mais un jour deux officiers de mon groupe, un pilote et le médecin militaire, ont observé du sol à partir de deux endroits différents, à la même heure, un disque brillant avec les trois caractéristiques scientifiquement inexplicables à l'époque : silence absolu, accélération stupéfiante, luminosité extrême.

Leur témoignage m'a fortement ébranlé... J'ai approfondi mes recherches et j'ai découvert que d'autres caractéristiques signalées par les témoins corroboraient avec mes hypothèses (j'avais écrit dans ma jeunesse une thèse sur l'évolution humaine et en particulier les techniques humaines). C'est alors que j'ai écrit un premier article sur ce sujet dans la revue de l'Armée de l'Air, Forces Aériennes Françaises ".

Signalons que Force Aérienne Française reviendra sur le sujet des ovnis dans son Page de la revue officielle Forces Aériennes Françaises parue en 1953. Le Lieutenant Plantier y expose ses travaux sur la propulsion des soucoupes volantes n° 245 de mars 1968, sous la signature d'un autre spécialiste, **Georges Marey** qui a publié notamment dans les années 60 des analyses sur la *"politique militaire de la France et les éléments de la force de frappe "*. **Georges Marey**, dans Forces Aériennes Françaises -milite pour la création d'une commission officielle française, des objets volants non identifiés. Il préconise une coopération franche et ouverte entre l'Armée de l'Air, la Gendarmerie, la Marine, le Centre National d'Études Spatiales et le Centre Nationale de la Recherche Scientifique. Nous avons ici les prémices du premier GEIPAN, le département d'étude des ovnis créé au sein du CNES, à Toulouse en 1977.

Certains pourront dire que l'étude du Lieutenant Plantier reste anecdotique. Nous pensons tout le contraire ; non pas sur le fond mais sur la forme. La revue Forces Aérienne Française était bien l'un des organes officiels d'information de l'Armée de l'Air, chapeauté par le très imposant Comité d'études aéronautiques militaires ; ayant comme dirigeants et membres plusieurs généraux et officiers supérieurs de l'Armée de l'Air. Même si " le Comité d'études et la revue Forces aériennes françaises laissent aux auteurs l'entière responsabilité de leurs études et critiques ", la publication d'un article technique relatif aux ovnis est néanmoins une prise de position, implicite, de ladite revue. Dans la mesure où la revue en question se prévaut du titre " revue mensuelle de l'Armée de l'Air"; il est possible de dire que d'une certaine manière l'Armée de l'Air française y a apporté son crédit - au moins au titre de démarche intellectuelle - aux écrits du Lieutenant Plantier. Une décision ministérielle rappelle d'ailleurs le mode de fonctionnement du Comité d'études aéronautiques militaires : *"Les études provenant d'officiers ou de fonctionnaires en activité de service peuvent être adressées en franchise au directeur de la Revue, sous le timbre du chef de service ou du chef de corps, sans transmission par la voie hiérarchique "*. On est ici dans le cadre du fonctionnement d'une revue d'information pas tout à fait comme les autres. Alors ? Un cas isolé que cette incursion de l'Armée de l'Air dans le ciel des ovnis ? Pas vraiment !

A vous de relire maintenant l'excellent dossier de l'ami journaliste Pierre Oul'Chen dans

le texte d'origine.

Je vais le voeu que Michel Plantier puisse nous dire deux mots de son papa et de compléter les propos tenus à 72 ans et de mieux nous éclairer sur le climat "plus ouvert" de l'armée à cette époque et des scientifiques.

Titre : **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **titilapin2** le **17 Octobre 2008 à 22:14:05**

J'avais fait le voeu que Michel Plantier mais pas qu'il pense à émettre un signal SETI le 14 octobre 2008:

14 octobre 2008 SETI

En ce moment, on entend parfois parler de SETI (sauf erreur : Search for ExtraTerrastrial Inteligence)

Pour ceux qui ne sauraient pas, il s'agit tout simplement d'être à l'écoute de l'univers : s'il existe une (ou plusieurs) civilisation(s) extraterrestre(s), elle émet probablement des ondes électromagnétiques. Et nous sommes peut-être capables de les détecter. Donc on positionne tout un réseau d'antennes, on cherche à en extraire des signaux "propres" et décodables....

J'en approuve totalement l'idée, même si je reste sceptique sur nos chances, et ce pour deux raisons :

1) Notre civilisation est profondément marquée par l'usage universel de l'électricité et des ondes électromagnétiques. On semble avoir oublié jusqu'à l'existence de processus de régulation purements hydrauliques (carburateurs) ou mécaniques/hydrauliques (régulateurs centrifuges des turbines d'hélicoptères). N'existe-t-il pas d'autres moyens que l'électricité pour contrôler des processus, automatiser du tri ou des calculs, transmettre des données à distance ? Nous n'en connaissons que très peu, cela ne veut pas dire qu'ils n'en existe pas d'autre.

2) Par ailleurs, une éventuelle civilisation très avancée par rapport à la nôtre aura fait plus de progrès que nous en matière de traitement du signal. En clair, cela signifie que même s'ils utilisent des ondes électromagnétiques, il n'est pas impossible qu'ils utilisent des puissances extrêmement faibles, et que leurs signaux, arrivés chez nous, soient complètement noyés dans le "bruit" du rayonnement cosmique et de nos propres émissions électromagnétiques. Sans connaître le code de "démodulation" (ici, le terme est un peu impropre, on devrait plutôt écrire décodage, mais "code de décodage" ça fait bizarre..), peu de chance de seulement détecter la présence de ces signaux.

Malgré ces réserves, j'approuve à 100 % les efforts faits pour détecter cette éventuelle intelligence extraterrestre. Face à la difficulté, mieux vaut intensifier les efforts que baisser les bras !

Il paraît que ça discute ferme, en ce moment, **pour savoir s'il ne faudrait pas émettre intentionnellement un signal à destination de nos voisins. Pourquoi pas ?**

<http://veni07.canalblog.com/>

Titre : **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et**

propulsi

Posté par: **titilapin2** le **17 Octobre 2008 à 22:21:37**

Heureusement qu'après SETI, VENI, il y a le merci de Michel Plantier en réponse à mon post sur son site:

Ici: <http://veni07.canalblog.com/archives/2008/08/11/10205453.html>

Citer

Merci

Merci à Titalpin. J'ai suivi son lien et je suis tombé sur un article honnête, presque trop élogieux. Merci donc.

Je ne me défilerais pas, mais qu'aurai-je à apporter à une émission de radio ? Je n'ai rien vu. **Je suis comme un chercheur de trésor, convaincu qu'un coffre est sous ses pieds.** Je creuse inlassablement, je butte parfois sur des pierres trop dures pour moi, je trouve parfois des piécettes, mais certaines s'avèrent sans valeur, d'autres font l'objet de disputes entre experts. Tout ce que je peux dire, c'est où j'ai creusé, sur quelle pierre j'ai buté, les doutes qui subsistent encore...

Posté par Michel, 16 octobre 2008 à 08:55

Titre: **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **fbi2008** le **22 Octobre 2008 à 13:18:24**

BONJOUR

c'est pour moi ton meilleur post

profitant de cette "divulgation" (des années 50) d'une "frange de l'armée de l'air française" pourrais tu de par tes contacts avec la grande muette nous éclairer sur "l'atterrissage(je dis bien atterrissage)d'un ovni sur la base aérienne de reims" l'engin est resté assez longtemps sur le tarmac attendant (ou narguant) l'arrivée des "forces spéciales venant de région parisienne" pour l'info c'était sous le mandat du grand charles....à suivre j'espère

Titre: **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **titilapin2** le **22 Octobre 2008 à 14:46:34**

Merci Fbi2008 du compliment :)

Il y a surtout de la mise en forme (avec un peu d'humour) et de l'agrégation de contenu et de rencontre inopinée sur l'océan du web (découverte du fils) mais j'apprécie d'avoir un lecteur intéressé par le sujet.

Je vais te décevoir mais, je n'ai que peu de contacts, n'étant qu'un surfeur de l'ombre et non un ufologue engagé à la tête d'une association et d'une certaine notoriété sur laquelle j'aurais pu bâtir un carnet d'adresses.

J'ai fait d'autres tentatives pour faire "parler" ou "causer" avec nous plusieurs personnes pour compléter certains posts qui me tiennent à coeur (Harravilliers, Kissling,...) en vain pour le moment.

Le seul conseil que je peux te donner est de trouver l'association régionale d'ufologie qui peut exister autours de Reims ou de poster ton cas le plus détaillé possible sur notre site ou ailleurs pour espérer un témoignage anonyme de la "grande muette".

Cordialement et avec plaisir

Titre: **Re : Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **Nemo492** le **22 Octobre 2008 à 15:19:11**

Citation de: [fbi2008](#) le 22 Octobre 2008 à 13:18:24

pourrais tu nous éclairer sur "l'atterrissage(je dis bien atterrissage) d'un ovni sur la base aérienne de reims" l'engin est resté assez longtemps sur le tarmac attendant (ou narguant) l'arrivée des "forces spéciales venant de région parisienne"....

Fbi veut peut-être parler du témoignage de "Franck",
recueilli il y a qlqs années par Ici & Maintenant! :

[mp3=200,20,0,center]http://ovnis-usa.com/SONS/UFO-Franck_17mns_light.mp3[/mp3]

L'engin n'a pas "attendu l'arrivée des forces spéciales",
seulement venues le lendemain pour debriefer les témoins.

Titre: **Re : Lieutenant Jean PLANTIER père et fils - publication revue de l'armée et propulsi**

Posté par: **fbi2008** le **30 Octobre 2008 à 10:44:19**

bonjour

j'ai enfin réussi à entendre le témoignage mon ordi déconnait mais d'après franck cela se produit sur une base militaire dans la sarthe et pour moi c'est sur la base aérienne de REIMS 51 SOUS UN DES MANDATS DE DEGAULLE (je crois dans le milieu des années 60)



FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES

Publié dans le numéro 84 (septembre 1953) de la *REVUE MENSUELLE DE L'ARMÉE DE L'AIR*, cet article du lieutenant Jean Plantier est, à notre connaissance, la première tentative d'explication de la propulsion des soucoupes volantes. Jean Plantier développera plus tard sa théorie dans son livre *la Propulsion des Soucoupes Volantes* (Mame, éditeur, Paris).

Une hypothèse sur le fonctionnement des "Soucoupes Volantes"

Ainsi que nous l'avions annoncé dans un précédent numéro, nous publions aujourd'hui une étude sur le problème, toujours mystérieux, des Soucoupes Volantes.

Nous pensons que les théories développées intéresseront les lecteurs par leur originalité mais nous ne croyons pas - pas plus que leur auteur d'ailleurs - qu'elles les convaincront tous.

Aussi nos colonnes resteront-elles ouvertes aux contradicteurs éventuels...

Comme il a été dit dans un précédent numéro de "Forces Aériennes Françaises", écrire, dans une revue sérieuse, un article sur les "Soucoupes Volantes" est une marque d'opiniâtreté et d'optimisme. Mais vouloir leur trouver une explication, alors que leur existence est considérée par beaucoup comme une monumentale plaisanterie, est une tâche encore plus risquée. J'aurais aimé, avant de l'entreprendre, avoir le réconfort de la certitude absolue. Malheureusement, je serai bientôt seul à n'avoir pas vu de "Soucoupes Volantes".

Je me suis occupé de ces engins étranges dans les conditions suivantes: une étude de l'évolution des techniques humaines, à laquelle je me suis livré ces dernières années, m'a amené à imaginer "l'engin supersonique et interstellaire idéal". Cet engin, dans l'état actuel de nos connaissances, me paraissait impossible à construire et je ne pensais pas que nous le voyons réalisé avant de très nombreuses années. Or, je découvris un jour, avec l'étonnement qu'on devine, qu'il existait déjà: c'était, naturellement, la Soucoupe Volante.

*

Il ne m'est pas possible de développer ici la théorie qui m'avait amené à imaginer mon engin interstellaire. Je demande donc au lecteur, s'il reste libre d'en discuter le principe, en s'appuyant sur la physique la plus classique, de considérer cette théorie, prise dans son ensemble, comme un postulat et de s'intéresser surtout aux applications qui en sont déduites.

Q'on ne s'attende d'ailleurs pas à des révélations sensationnelles sur les Soucoupes. J'aurais, certes, aimé en donner le schéma exact, avec des courbes représentatives de leurs différents organes; je n'en suis malheureusement pas là. Ce n'est donc pas, en définitive, une solution, mais seulement les principes d'une solution, que je soumets au lecteur.

UN ENGIN IDEAL

Propulsion par champ de forces

L'étude des moyens de déplacements humains m'a amené à la conclusion suivante: "La propulsion par champ de forces marquera le terme du perfectionnement dans la technique des déplacements à très grande vitesse". Ce champ de forces, pour permettre les déplacements dans toutes les directions, aussi bien dans l'atmosphère qu'en dehors, devra être créé à partir d'une *énergie cosmique* omniprésente, artificielle ou naturelle. Le système de référence, au point de vue réaction, sera donc une sorte de différence de potentiel de cette énergie d'espace, différence de potentiel locale provoquée par l'engin lui-même, par libération ou absorption de cette énergie sous forme d'énergie d'une autre nature. Cette fonction capitale aura pour résultat intrinsèque la création d'un champ de forces entre les points extrêmes de la zone de libération ou d'absorption. Ceci implique nécessairement un sens unique de cette fonction; nous verrons plus loin comment certaines déductions semblent indiquer que ce sens est imposé par un champ magnétique solénoïdal, dans le cas qui nous intéresse.

Le tourniquet photométrique utilise un principe de propulsion qui présente quelque ressemblance avec ce système: les colorations blanches et noires des deux palettes provoquent une "différence de potentiel" de l'énergie qui est, dans ce cas, l'énergie lumineuse; les palettes sont soumises à une force qui entraîne la rotation du tourniquet, sans qu'aucun système de réaction apparent puisse être défini.

Si l'on suppose une énergie ambiante beaucoup plus importante que celle de la lumière, et le fait que l'engin dispose d'un procédé de capture de cette énergie analogue à la bicoloration des palettes du tourniquet, on peut en déduire qu'il y aura propulsion.

Quelles seraient l'origine et la nature de cette *énergie cosmique*? On peut imaginer des distributeurs artificiels genre station radio projetant dans l'espace des pinceaux énergétiques pour les voyages interplanétaires. Mais il se peut aussi, plus simplement, que la Nature nous ait fourni gratuitement cette énergie.

Une fabuleuse source d'énergie

Je demande aux lecteurs de faire avec moi une supposition. C'est que cette fabuleuse *énergie*

cosmique existe. Comment, dira-t-on, n'aurait-elle pas été décelée? Peut-être parce qu'elle est neutre électriquement et magnétiquement ou parce que nous n'avons pas encore inventé d'instruments pour la mesurer. La découverte des rayons cosmiques n'est pas tellement ancienne et nous n'avons certainement pas épuisé les surprises que nous réserve la nature. Je me suis livré à une étude, peu précise il est vrai, des possibilités de cette énergie, et je pense qu'on pourrait, avec son aide, trouver une réponse à de nombreux mystères de la science moderne, notamment à l'attraction newtonienne et aux caractéristiques corpusculaires les plus troublantes (indiscernabilité, indétermination, agitation, etc.) Les résultats de ce travail sont très séduisants, à défaut d'être indiscutables.

De plus, l'existence du rayonnement cosmique donne du poids à cette hypothèse. Ces particules cosmiques présentent des condensations d'énergie atteignant le chiffre énorme de 10^{16} électrons volts, soit environ 100.000 fois l'énergie que pourrait donner la "sublimation" complète - et irréalisable - du noyau d'uranium. Il peut même y en avoir de beaucoup plus puissantes qui traversent les chambres de Wilson suivant des trajectoires rectilignes (quand elles les tracent) ne permettant pas leur analyse énergétique, ni même leur analyse qualitative.

Dans l'atmosphère terrestre, ces particules tombent en une sorte de pluie qui n'est pas très dense, du moins dans ses aspects expérimentalement repérables: un corpuscule par cm^2 et par minute au niveau de la mer. Elles n'en supposent pas moins une énergie de base fabuleuse: il faudrait en effet des cyclotrons géants pour obtenir des corpuscules animés de telles énergies. *Or, aucune force n'a été décelée dans l'espace, qui puisse expliquer ces mystérieuses condensations de puissances.*

C'est pourquoi il ne semble pas incohérent d'admettre ce postulat d'une énergie cosmique naturelle de préférence à une énergie artificielle.

L'engin idéal existe-t-il?

Mon engin en était à ce stade très théorique et très incomplet, et ne semblait pas devoir le dépasser de sitôt lorsque j'entendis parler pour la première fois des Soucoupes Volantes. Je lisais comme tout le monde, avec un scepticisme amusé, la description de ces phénomènes étranges et fantaisistes, jusqu'au jour où je fis une constatation troublante: certaines caractéristiques des Soucoupes Volantes correspondaient à celles qu'aurait eues "mon" engin. Cela signifiait-il que ce dernier existait réellement? L'énergie cosmique n'était-elle plus un postulat?

J'entrepris aussitôt une étude serrée des témoignages les plus dignes de foi et me rendis compte avec un étonnement de plus en plus grand que toutes les prétendues extravagances que dénoncent les adversaires des Soucoupes Volantes pouvaient en réalité être la conséquence tout à fait normale du système de propulsion que je leur prêtais. J'expliquais ainsi *le silence, la résistance thermique, le changement d'aspect, l'habitabilité*, puis toutes les autres anomalies.

Ces vérifications m'ont été profitables. A chaque explication correspondait une orientation de mes recherches, et je pus me faire peu à peu une idée plus exacte de la nature de ces engins et de la force mystérieuse qui les anime. Ce travail de "physicien détective" que je n'accomplissais que par force, n'ayant pas les moyens d'expérimentation directe, fut en définitive particulièrement fructueux, puisque je pus prévoir certaines caractéristiques, confirmées ultérieurement par des témoignages, telles que la tache excentrique apparaissant sur certaines photos ou... le nuage ambulant.

On peut imaginer que l'engin utilise un procédé de libération de l'énergie cosmique analogue à celui qui, dans la nature, crée, à partir de cette même énergie, les primaires du rayonnement cosmique. De même que cette fonction "libérante" confère aux corpuscules cosmiques naturels ainsi engendrés une vitesse - et partant, une énergie - prodigieuses, de même l'énergie cosmique, au cours de cette libération artificielle, rayonnerait sous forme de fluide "corpusculo-ondulatoire" à travers l'engin, dans un sens bien défini - celui de la propulsion - et à une vitesse de l'ordre de celle de la lumière. Ce fluide imposerait à chaque noyau atomique rendu réceptif une force dirigée dans le sens de l'écoulement. Ainsi serait créé le champ de forces propulsif de ma théorie. On aurait une sorte de gerbe cosmique continue présentant quelque analogie avec les gerbes cosmiques photographiées par les savants, mais de nature différente, ne serait-ce que par sa densité et son sens de chute. De plus, elle ne serait pas due à une primaire de grande énergie, mais à une capture directe de l'énergie mystérieuse, cause du rayonnement cosmique. Déclenchée par l'engin, elle le suivrait dans sa course, le propulserait et le sustenterait à l'arrêt, un peu à la manière des jets d'eau sur lesquels dansent les balles de ping-pong dans les stands de tir des fêtes foraines.

On peut admettre, d'autre part, sans même faire cette dernière hypothèse, que l'intensité du champ de forces décroîtrait sans discontinuité à mesure que l'on s'éloignerait de l'engin, du fait de l'affaiblissement progressif du pouvoir de libération de l'énergie et de la réceptivité communiquée aux atomes. On peut, par suite, prévoir raisonnablement que les surfaces, lieux d'égale intensité, seraient sphériques ou ellipsoïdales et centrées sur l'engin. Donnons-leur le nom de *surfaces équidynamiques* et appelons *lignes de forces* les axes de filets fluides, bien que rien ne prouve que la force soit constante le long de ces filets, en supposant simplement qu'elle lui est tangente en chaque point. On voudra bien excuser cette entorse aux appellations classiques.

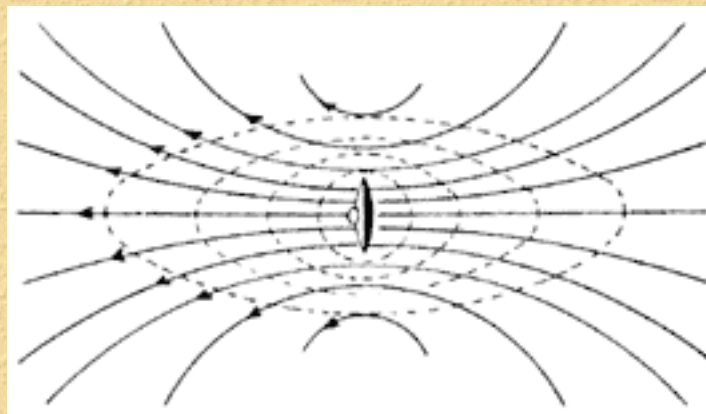


Figure 1

Exemple de lignes de forces et surfaces équipotentielles dans un déplacement axial (très grande vitesse).

Les noyaux atomiques de l'air ambiant subiraient, tout comme ceux de l'engin, l'influence du champ créé. Ils tendraient donc vers une certaine vitesse, égale à celle de l'engin à son voisinage, décroissante en fonction de l'éloignement. La résistance de l'atmosphère aidant, il se produirait donc une circulation aérodynamique dont la vitesse, c'est-à-dire le vent relatif, décroîtrait d'une façon différentielle pour devenir très faible au voisinage de la paroi. On aboutirait ainsi à la création d'une couche limite hyper-épaissie (ce qui est exactement l'inverse de ce que l'on s'efforce d'obtenir en aérodynamique classique) dont l'utilité sera étudiée plus loin.

L'engin se propulserait par glissement à basse vitesse dans le sens de la résultante vectorielle, comme le montre la figure N° 2. On aurait $\vec{R} = m\vec{G} + m\vec{H}$, avec $m\vec{H} = m\vec{h}i$. Aux très grandes vitesses, $m\vec{G}$ étant faible par rapport à $m\vec{H}$, on aurait un déplacement axial.

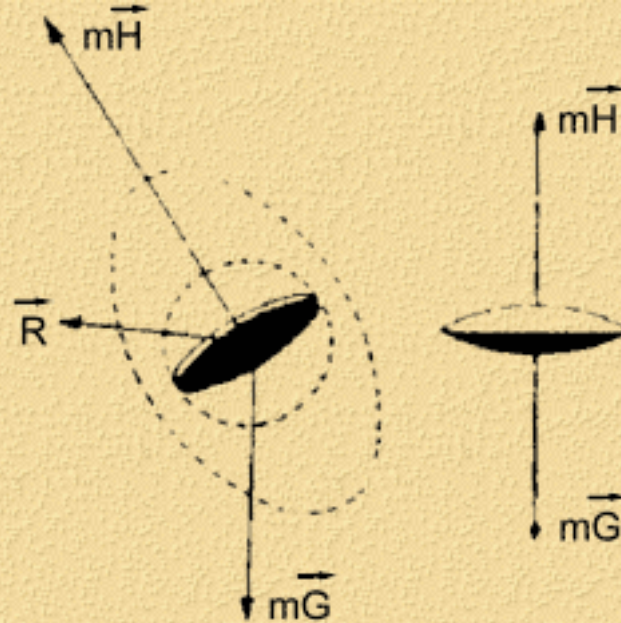


Figure 2
Composition des forces dans le déplacement plat subsonique, et en vol immobile.

[Retour au texte](#)

Le principal avantage du système serait naturellement que, du fait de l'omniprésence de l'énergie cosmique, le problème du ravitaillement ne se poserait plus. Quant à la vitesse, elle tendrait, dans le vide presque absolu des espaces interstellaires, vers la vitesse du fluide traversant l'engin, c'est-à-dire, vraisemblablement, proche de celle de la lumière, si l'on en juge par celle des particules cosmiques les plus rapides.

Dans ce qui va suivre, il ne sera question que de vitesses relativement lentes: moins de 6.000 km/h en atmosphère moyenne et de 30.000 en haute altitude, car les explications données du silence et de la résistance thermique ne seraient peut-être plus valables au delà de ces vitesses aux altitudes considérées. D'ailleurs, ces chiffres correspondent approximativement aux chiffres maxima donnés par les observateurs.

Le silence:

D'après tous les témoins, les apparitions des Soucoupes Volantes ont lieu dans un silence absolu. Or, tout objet qui se déplace dans l'air subit des frottements aérodynamiques et laisse derrière lui une zone dépressionnaire plus ou moins turbulente. Aux très grandes vitesses, le frottement devrait produire un miaulement strident et la zone dépressionnaire, envahie brutalement par l'air à un rythme discontinu, serait sans doute le siège de claquements et même de coups de tonnerre analogues à ceux que l'on entend quand un avion franchit le "mur du son".

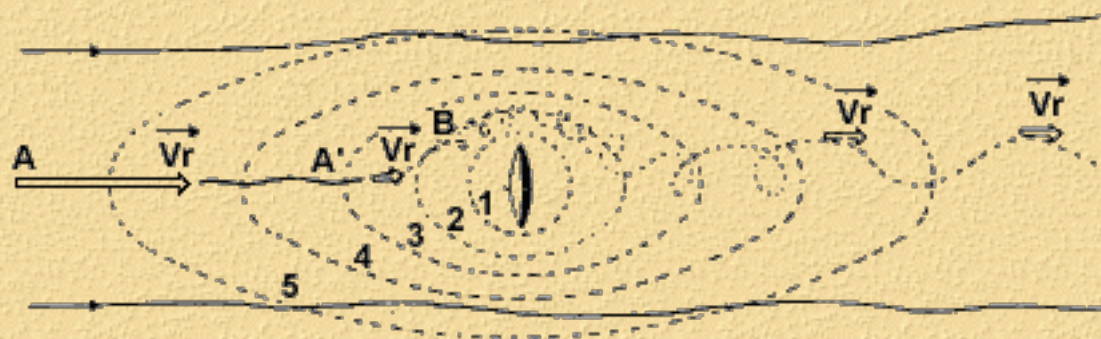


Figure 3 et 4

Les figures 3 et 4 donnent une explication de cette contradiction apparente. Considérons (fig. 3) une molécule d'air située en A, dans le cas le plus défavorable, c'est-à-dire en avant de l'engin et dans son axe de déplacement. L'engin se déplace à une vitesse très supersonique, 5.000 km/h. par exemple. La vitesse relative est donc de 5.000 km/h. Mais de A à B, elle décroît graduellement à mesure que la molécule rencontre des surfaces équidynamiques où le

champ a une intensité de plus en plus forte. Il se produira sans doute une compression adiabatique à l'avant et des frottements de glissement du fait de la variation de $\vec{V}_r$ en fonction de l'éloignement de l'axe (du moins dans ce cas de schéma), mais il n'y aura aucun choc supersonique avec un obstacle quelconque, donc aucun bruit. En **B**, $\vec{V}$ est devenu subsonique et relativement très faible: tout risque de bruit a donc disparu. Après **B**, la molécule contourne la masse d'air englobée par la surface N° 1 correspondant à une très forte intensité et ne prend contact avec la paroi qu'occasionnellement, par turbulence. Elle se perd ensuite dans la colonne d'air qui suit l'engin et se détend graduellement pour les mêmes raisons. En aucun instant, la possibilité d'un bruit quelconque n'est apparue.

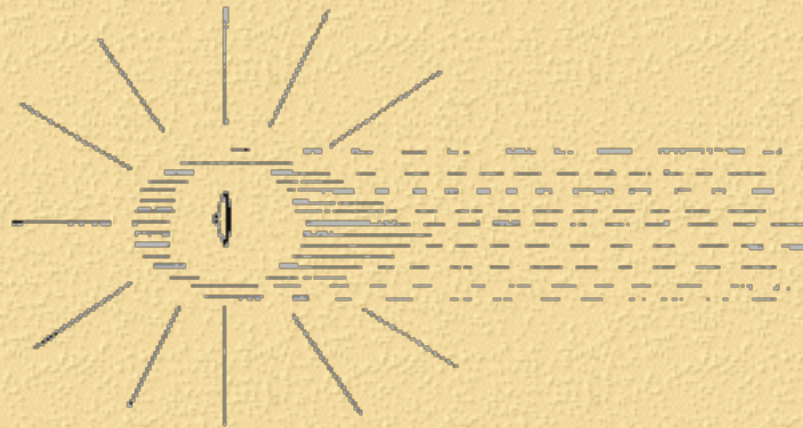


Figure 5

Amortissement cinétique silencieux et genèse thermique possible de la boule brillante.

[Retour au texte](#)

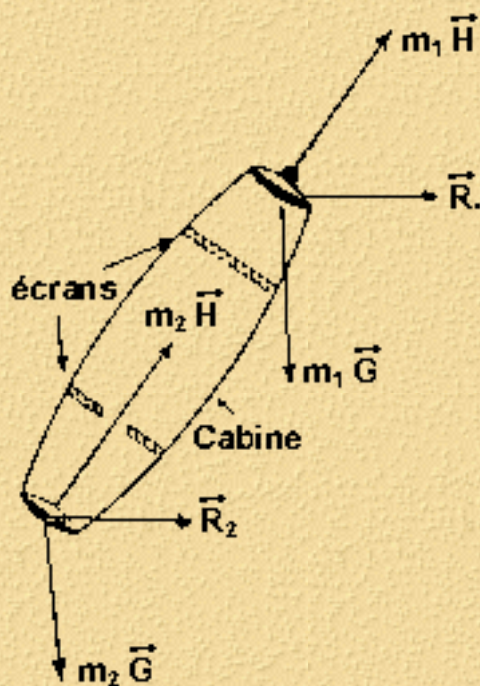


La résistance thermique:

La chaleur énorme engendrée par le frottement de l'air aux très hautes vitesses considérées devrait volatiliser n'importe lequel des 92 corps purs connus dans notre galaxie aussi bien que leurs alliages. Il n'en est rien, et les Soucoupes Volantes traversent à toute allure les couches moyennes de l'atmosphère sans paraître le moins du monde en être incommodées.

Cette résistance anormale à la chaleur dégagée pourrait être expliquée par l'absence presque totale de vent relatif au voisinage de la paroi. Mais il reste tout de même l'échauffement probable dû à la compression adiabatique en avant de l'engin et aux frottements de glissement et de turbulence des couches à des vitesses relatives différents. Ignorant la nature exacte du champ, on ne peut dire à priori quelle sera l'importance de cet échauffement; considérons le cas le plus défavorable, celui de la molécule fortement surchauffée en **A**. Comme il a été dit plus haut, elle ne peut avoir que des contacts occasionnels avec l'engin. En effet, il faut que, par turbulence, elle réussisse à franchir la zone de forte intensité qui provoque la formation de la couche limite hyper-épaissie. Elle ne peut donc avoir que de courts contacts avec la paroi. La capacité calorifique de l'air est faible par rapport à celle de cette paroi et, la capacité de l'énorme couche limite aidant, il s'écoule un certain temps avant que des flammèches d'air chaud aient échauffé l'engin. Il est donc possible de voler à des vitesses normalement incompatibles avec la résistance thermique des matériaux connus pendant un temps proportionnel à la grosseur de l'engin et inversement proportionnel à sa vitesse pour une altitude donnée. Ce temps sera peut-être très court, mais, à des vitesses de plusieurs milliers de kilomètres-heure, il n'est pas nécessaire de voler longtemps pour parcourir de longues distances ou pour atteindre la très haute atmosphère dans laquelle la question ne se pose plus. De plus, le cas choisi est le plus défavorable car il est peu probable que l'échauffement soit très fort, du moins jusqu'à cinq ou six mille kilomètres-heure.

Déplacement lent du "cigare".



Ce déplacement sera nécessairement oblique, pour devenir horizontal à grande vitesse. Observé notamment à Oloron et à Gaillac, il était accompagné de l'émission des fameux "fils".

Notons que les cigares étaient plus allongés qu'ils ne le sont ici pour les commodités du dessin, et ce sans doute pour soustraire la cabine centrale aux rayonnements nocifs.

Rappelons que l'on a aussi observé des "bananes volantes", ce qui résoudrait le problème sans recourir à l'allongement, mais interdirait les très grandes vitesses en atmosphère.

L'habitabilité:

Il semble difficile, au premier abord, de supposer les Soucoupes habitées, car, même en admettant, comme nous venons de le voir, que la chaleur de frottement aérodynamique puisse être ramenée à des normes humaines, du fait du mode de propulsion et en limitant au besoin la durée des bonds à très grande vitesse, il reste que les prodigieuses accélérations dont ces engins sont coutumiers détruiraient tout organisme humain.

Cependant, les manoeuvres raisonnées des engins, leur stationnement prolongé au-dessus de certains points qui semblent les intéresser spécialement rendent la télécommande très improbable. Si donc l'engin est habité, comment expliquer que le pilote ne soit pas écrasé au fond du siège par sa propre inertie, lors d'accélérations dépassant plusieurs dizaines (pour ne pas dire plusieurs centaines) de g ?

Cette fois encore, le principe de la propulsion par champ de forces résout le problème. Lors d'une forte accélération dans un appareil classique, l'écrasement est dû à l'inertie des molécules qui pèsent d'une façon très accrue sur le siège, origine de cette force d'accélération. Dans la Soucoupe, au contraire, la force ne vient pas du siège: elle est propre à chaque molécule. L'inertie est combattue sur le plan atomique et, à fortiori, moléculaire.

L'accélération linéaire qui en résulte est donc la même pour chaque molécule, et toutes les molécules progressent en même temps, à la même vitesse, dans la direction du champ, sans qu'il y ait possibilité d'un tassement quelconque. L'équilibre structural et physiologique demeure intact et le pilote peut subir les pires accélérations sans gêne. Seule, l'ionisation atomique provoquée par les très grandes accélérations met une limite à ces possibilités, mais cette limite n'est pas de celles qu'on peut envisager, même dans un déplacement interstellaire.

L'appareil et le pilote subissent donc une intensité égale du champ. Toutefois, l'engin, étant freiné par l'atmosphère, est entraîné à une vitesse plus faible que celle vers laquelle tend le pilote. Ce dernier risque donc d'être plaqué contre la paroi avant. Mais le problème est facile à résoudre par un affaiblissement dosé du champ dans l'habitacle. Il suffira de régler cet affaiblissement suivant le déplacement d'une masselote montée près du siège.

Quant aux virages à angle droit, ils s'expliquent très bien par un basculement de l'engin pour compenser la force centrifuge par l'action dosée du champ ([fig. 9](#)).

Changement d'aspect:

Une des caractéristiques les plus déroutantes des Soucoupes réside dans les modifications de leur apparence au gré d'une fantaisie inexplicable. Il n'existe pas, du moins à l'heure actuelle, d'engin connu se transformant en boule de feu colorée.

On pourrait, et ce fut une des premières hypothèses, penser à une genèse thermique de la boule. Mais elle est beaucoup plus vraisemblablement due au fluide "corpusculo-ondulatoire" qui rend l'air luminescent. On sait que l'on observe ce phénomène à la sortie de certains cyclotrons relativement peu puissants. La variation des couleurs pourrait être le fait de la variation d'intensité ou plutôt le fait d'un champ magnétique utilisé dans la fonction propulsive et qui produirait cet effet Zeeman inattendu. On sait que le physicien américain Noël W. Scott a créé expérimentalement des boules oranges en atmosphère raréfiée par la seule action d'un anneau de cuivre à haute tension. Il pense ainsi démontrer le caractère électrostatique naturel des apparitions. Ne confirme-t-il pas plutôt, involontairement, un aspect électrique ou électromagnétique de la propulsion de ces engins.

Enfin, comme il sera dit plus loin, le champ de forces, en provoquant un vide partiel en montée ou en descente oblique, peut amener la condensation de la vapeur d'eau de l'air, favorisée par l'ionisation éventuelle due au fluide, et donner naissance à une boule floconneuse, blanche et tourbillonnante, dont on trouve en effet le signalement dans de nombreux témoignages.

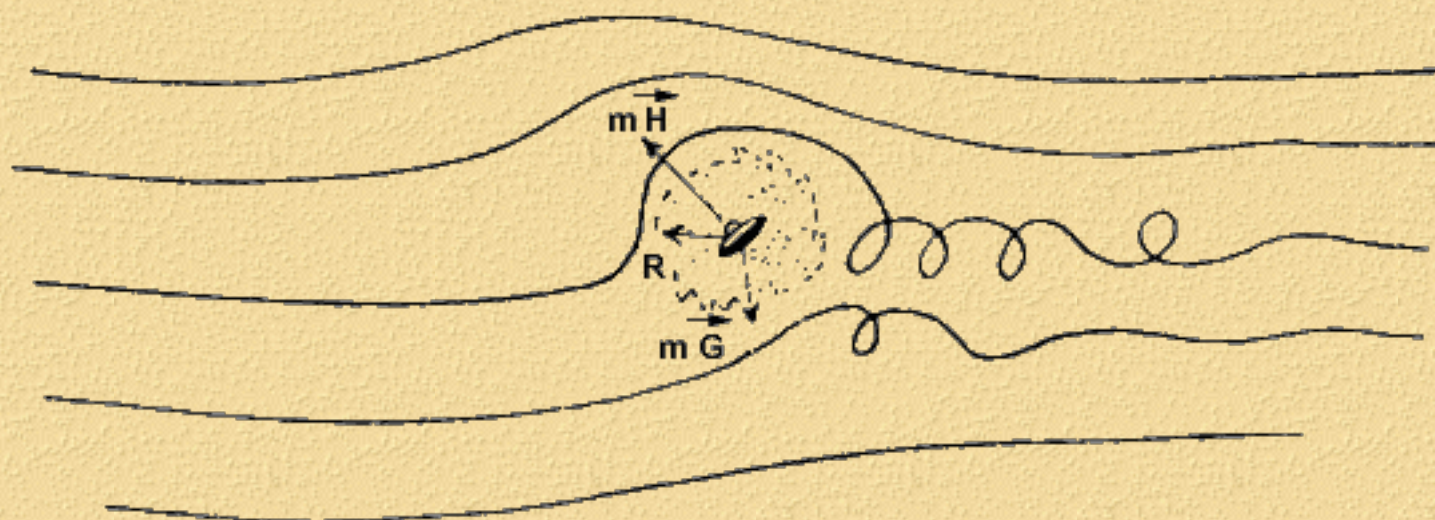


Figure 6

Écoulement de l'Air et boule roulant à l'envers en montée oblique.

En résumé, le changement d'aspect peut avoir des causes thermiques, ondulatoires, météorologiques, ou encore, et c'est mon avis, deux des trois à la fois.

*

Voici donc une explication des *mystères* des Soucoupes Volantes. Elle aura sans doute, pour le lecteur sceptique, un grave défaut, celui de s'appuyer sur un postulat évidemment discutable. Cependant, ne peut-on raisonnablement admettre qu'une théorie confirmée par tant d'observations vaut mieux qu'un haussement d'épaules? L'expérience n'est-elle pas à la base de beaucoup de lois scientifiques?

Aussi vais-je m'efforcer de dégager les principales conséquences de cet étrange mode de propulsion. On s'apercevra aisément que les caractéristiques qui en résultent ont une extraordinaire ressemblance avec ce que les Soucoupes Volantes ont d'inhabituel dans leur comportement.

Assiette de l'engin:

Le déplacement ne se fait pas d'une façon constamment identique. Aux basses vitesses, l'axe

de l'engin est sensiblement perpendiculaire au sens de déplacement. Il s'en rapproche de plus en plus à mesure que la vitesse augmente. L'appareil n'a certainement pas de gouvernes aérodynamiques puisqu'il n'existe pas de vent relatif stable sur lequel elles puissent agir. Il doit donc y avoir stabilisation gyroscopique. Le changement d'assiette est obtenu par excentration de la résultante $m\vec{H}$ à la demande du pilote. On a donc, d'une part une partie tournante probablement périphérique, d'autre part un organe modérateur de champ excentrable.

Or, de nombreux témoins ont mentionné cette inclinaison variant avec la vitesse ainsi que le basculement avant le démarrage fulgurant.

Quant aux cigares, si l'on suppose qu'ils sont constitués d'une carlingue avec deux Soucoupes en bout, on voit immédiatement ([fig. 5](#)) qu'ils doivent être inclinés sur l'horizon à basse vitesse, cette inclinaison étant à peu près celle des axes d'éventuelles Soucoupes convoyeuses.

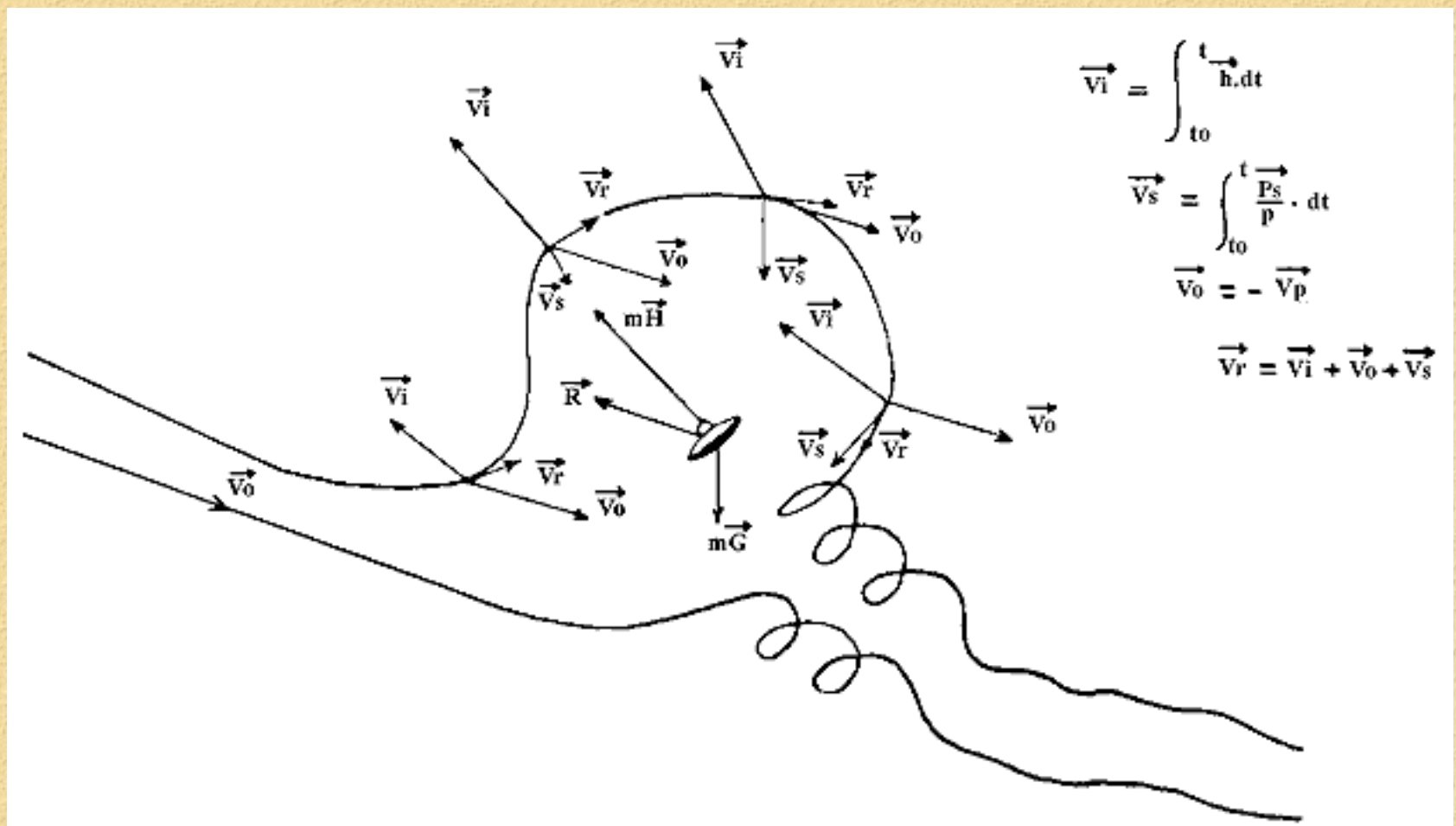


Figure 7

Etude approximative des vitesses.

Il semble bien que l'on doive avoir un mouvement tourbillonnaire créant une dépression centrale du fait des forces centrifuges et de la divergence des filets d'air.

J'ai considéré le cas des lignes de forces de la **figure 1**.

$\vec{V}_i$ est la vitesse induite par le champ;

$\vec{V}_s$ est la vitesse induite par pression ou dépression;

$\vec{V}_p$ est la vitesse propre;

$\vec{V}_r$ est la vitesse aérodynamique instantanée résultante.

Balancement et approche en zig-zag:

A l'arrêt, toute inclinaison volontaire ou non provoque un glissement sur le côté correspondant (voir [fig. 2](#)). Or, il doit être difficile, pour le pilote, de garder son appareil bien à plat par son action sur la résultante du champ. Conséquence directe, en descente verticale lente, l'engin tombe "en pendule" ou "en feuille morte". De même à l'approche d'une localité, le pilote penche son engin pour mieux voir au-dessous de lui et provoque de ce fait de brusques écarts et une arrivée en zig-zag. Balancement oscillatoire, feuille morte et brusques écarts ont été de nombreuses fois signalés par des témoins dignes de foi.

Evolutions étranges:

Isolé en pleine vitesse au centre d'une zone limitée par de l'air brûlant et perturbé, le pilote ne peut avoir qu'une vision déformée du sol du fait de la réfraction, hétérogène à travers cet air. Ceci peut expliquer les brusques montées en chandelle, les changements de cap brutaux, et aussi les arrêts de quelques minutes au-dessus des villes et surtout des côtes, repères tout indiqués pour faire le point.

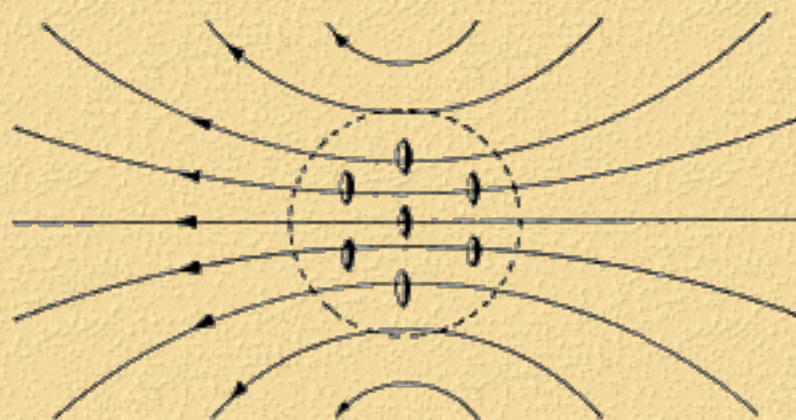


Figure 8

Alignement des lignes de forces dans le cas d'un vol de groupe.

On a des surfaces équipotentielles et les mêmes conclusions que dans le cas d'un engin isolé.

Accidents et pannes:

L'engin peut difficilement être accidenté. Le pilote par simple inversion du champ, provoque le plus parfait des freinages. Au besoin, un simple montage type radar peut déclencher ce freinage à l'approche d'un obstacle. Quant aux personnes, elles ne risquent guère de livrer les débris - et le secret - des Soucoupes. En effet, en cas de panne du champ de forces, à grande vitesse en particulier, la couche limite hyper-épaissie disparaîtrait d'un seul coup, et l'engin heurterait l'air immobile avec une prodigieuse énergie cinétique qui amènerait sa désintégration et sa volatilisation thermique en une fraction de seconde, dans un bruit de tonnerre.

C'est peut-être l'explication des observations faites par deux pilotes d'Aéro-Club du Maroc dépassés, en septembre 1952 par un cigare qui disparut devant eux dans une gerbe d'étincelles, ou de l'explosion mystérieuse qui ébranla, un mois plus tard, la région de Glancove, près de New-York.

Création d'ascendances:

Il est possible qu'on puisse, dans certains cas, imputer la traînée rougeoyante qui suit les boules de feu à grande vitesse à l'échauffement de l'air. Mais, en admettant même que cet échauffement soit trop faible pour donner naissance à des fréquences lumineuses, il entraînera certainement des ascendances imprévues et de grande ampleur en haute atmosphère. Or, des pilotes d'avions à réaction ont déclaré avoir rencontré des couches nuageuses de plus de 3.000 mètres d'épaisseur à plus de 10.000 mètres d'altitude. Aucun réchauffement normal de l'air ne pourrait expliquer de telles formations; par contre, les sillages brûlants laissés par un groupe d'engins à très grande vitesse suffiraient à provoquer de telles ascendances.

Formation de cumulus:

Une des conséquences les plus étranges du mode de propulsion était, d'après ce que j'avais pensé, le risque de voir un petit cumulus se former par le plus bleu des ciels, au-dessus de l'engin stationnant à faible altitude. En effet, la colonne d'air soumise au champ ne "pesant" plus ou presque, il se produirait un courant d'air ascendant assez violent pour crever

éventuellement l'inversion cause de la pureté du ciel. Et s'il n'y avait pas inversion, l'ascendance n'en serait que plus forte. On aurait donc quelque chance de voir apparaître soudain un petit cumulus capable de se déplacer, au besoin contre le vent!

Or, les journaux du 3 janvier 1953 ont relaté l'aventure d'un chasseur de vanneaux, ancien pilote de l'Armée de l'Air qui a vu, avec la stupéfaction que l'on devine, un petit cumulonimbus isolé dans un ciel pur se déplacer à la verticale, puis laisser jaillir de son sein une chose indéterminée qui disparut rapidement en laissant derrière elle une traînée blanche. Ceci laisse supposer que le pilote de l'engin s'était volontairement placé dans le nuage pour bénéficier du camouflage providentiel qu'il pouvait ainsi créer. Je serais heureux si cette hypothèse avait comme conséquence d'effacer les doutes que certains journalistes ont manifesté quant à l'équilibre mental du témoin - doute que lui-même n'a peut-être pas été loin, pendant un moment, de partager.

Boule blanche tournoyante:

Autour de l'engin, se forme, dans le cas d'une montée oblique, une zone dépressionnaire due à la force centrifuge créée par le tournoiement, à la divergence des filets d'air et à l'effet de "suction" du champ. Dans certains cas d'atmosphère humide, et l'ionisation aidant, il se produira une condensation par détente adiabatique dans cette zone et des vapeurs blanches suivant la circulation aérodynamique. On aura l'impression d'une boule blanche escaladant le ciel en roulant à l'envers. Le cas sera identique en descente oblique, et correspondra, comme celui de la montée, à des conditions bien précises de vitesse propre, d'angle de trajectoire et d'humidité atmosphérique.

Hypothèse sur l'engin lui-même:

La vérification de ces conséquences venant après l'explication donnée aux *quatre mystères*, et surtout les observations de certaines caractéristiques que j'avais été amené à prévoir m'ont transformé en "Soucoupiste" ardent. J'ai voulu chercher la voie à suivre pour trouver la solution. Mais les données de la physique nucléaire et cosmique, si elle font entrevoir dans leurs mystères encore irrésolus des domaines d'investigation possibles, ne permettent pas de déterminer le montage des éléments assurant la propulsion.

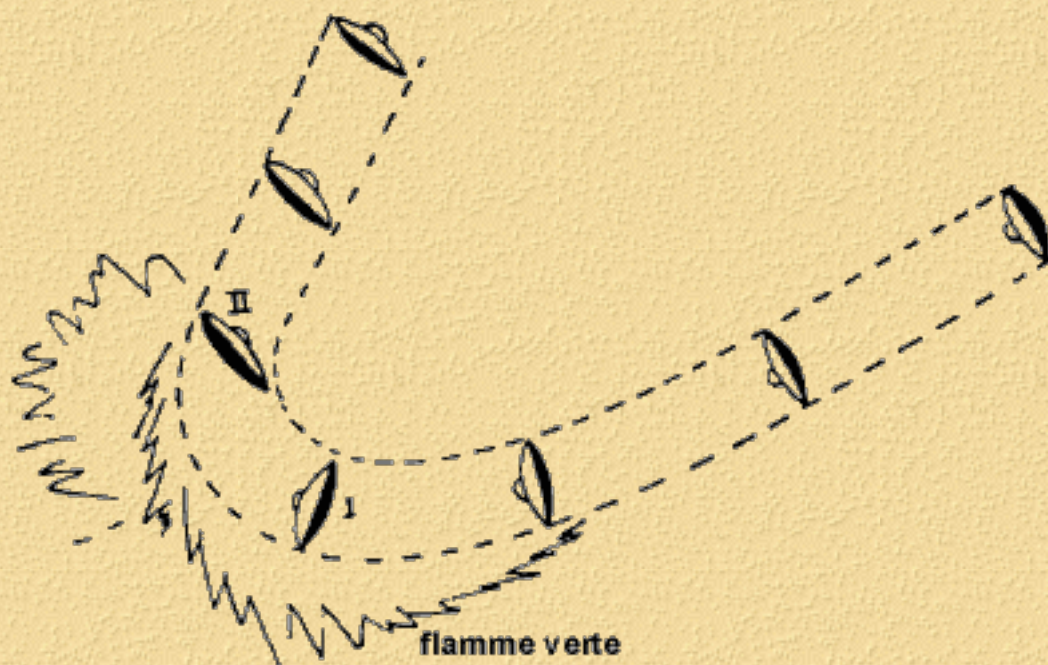


Figure 9

Genèse du virage en angle droit: de **I** à **II**, le pilote bascule brutalement son engin pour contrer l'accélération centrifuge par l'action dosée du champ. Une flamme verte apparaît qui n'est qu'un sous-produit du procédé de capture que la traînée rougeoyante cache en vol rectiligne.

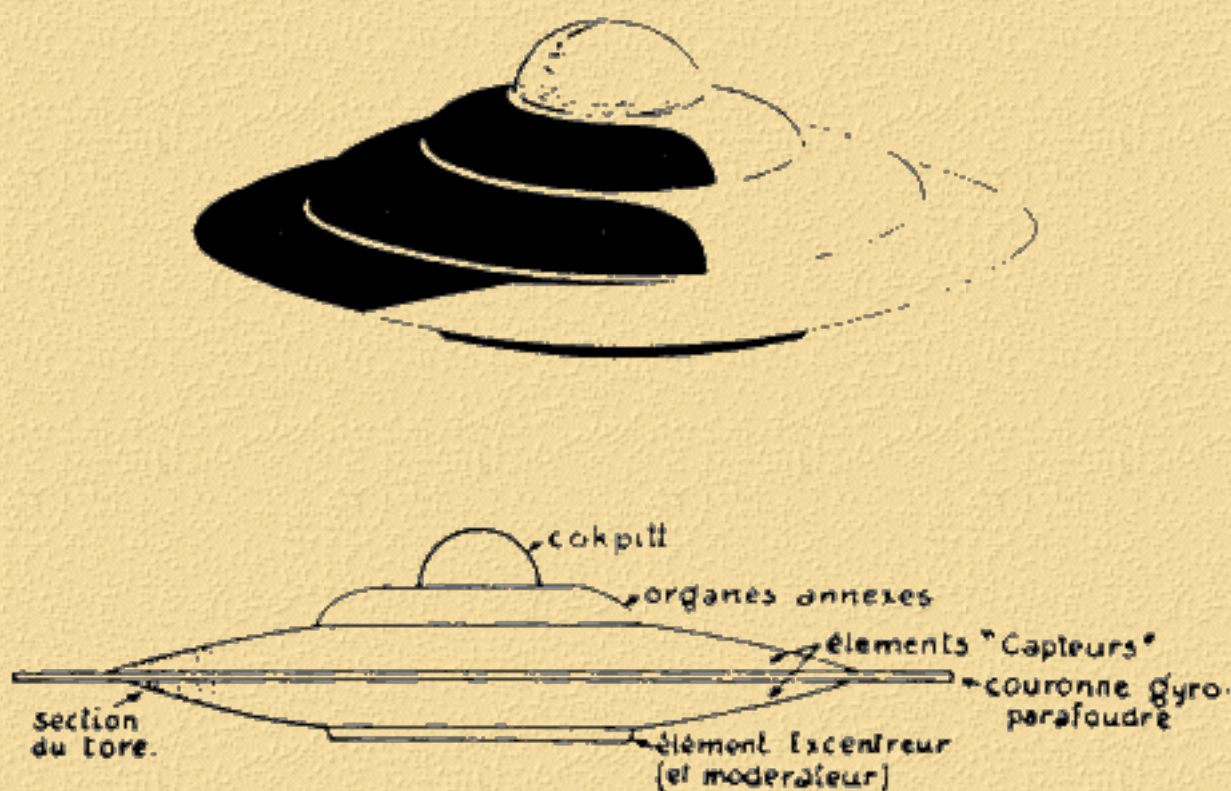
L'inertie de la colonne d'air brûlant qui suit l'engin peut provoquer des "flammes" à l'extérieur du virage malgré l'action du champ.



N'ayant pas la possibilité de chercher dans cette voie, je me suis contenté comme je l'ai dit plus haut, de jouer au physicien détective, basant mes hypothèses sur les observations qui m'apparaissaient les plus sûres. Je les donne donc pour ce qu'elles valent, en m'excusant auprès des lecteurs de ne pas les entraîner sur les chemins parfois tortueux que j'ai dû emprunter. Je n'exposerai d'ailleurs que les moins choquantes.

Les atomes de l'engin doivent présenter une caractéristique qui leur permette de subir d'une façon homogène la force appliquée par l'énergie cosmique, comme la "bicoloration" du tourniquet photométrique lui permet de subir celle de la lumière.

Cette caractéristique pourrait être due simplement à l'action du champ magnétique solénoïdal d'un énorme tore conditionnant, comme on va le voir la "réceptivité" des atomes. Mais l'élément principal de la fonction propulsive serait le disque proprement dit qui constituerait une énorme lentille métallique. Les qualités atomiques de ses constituants jointes à celles de ses dioptries, lui confèreraient une action prépondérante sur une certaine partie de l'espace, peut-être par l'intermédiaire du champ, et qui amènerait l'énergie cosmique à se libérer sous la forme d'un fluide "corpusculo-ondulatoire". Cette libération se ferait progressivement, dans un sens unique imposé par les lignes de forces du champ magnétique, et l'aspect corpusculaire du fluide s'affirmerait de plus en plus vers l'avant sous la forme d'un rayonnement dense de particules positives, pendant que son énergie "propulsive" diminuerait d'autant.



L'aspect que mes dernières hypothèses imposeraient à la "Soucoupe".

Le rayonnement positif amènerait sans doute, par contre-coup, rayonnement négatif vers l'arrière, par arrachement d'électrons aux atomes de l'air et de l'engin. Les quelques particules positives déjà créées à l'arrière s'uniraient avec certains d'entre eux, d'où l'apparition de ces étincelles signalées par certains témoins, même en plein jour. Mais surtout ces deux rayonnements provoqueraient une certaine luminescence de l'air, ce qui expliquerait l'aspect de "boule de feu" imprécise. De plus, une faible partie de ces particules se rejoindrait en perdant leur ionisation, dans la zone marginale intermédiaire, entraînant l'apparition d'éclats aveuglants, d'où les anneaux colorés observés par les témoins. Enfin, la luminescence allant probablement de pair avec l'intensité du champ de forces, les surfaces "seuils" seraient sensiblement homothétiques des surfaces équidynamiques. L'observation d'oeuf volant

souvent relatée, notamment par deux pilotes d'Air-France, semble confirmer cette hypothèse. De plus, l'évolution de ces surfaces rondes à l'arrêt (boule orange), ovoïdes à axe horizontal en pleine vitesse (oeuf volant), semble bien obéir à l'évolution des lignes de forces du solénoïde, leur triple coloration - vert, jaune, orange - étant alors le fait d'un effet Zeeman autour de la fréquence de base, le jaune. Ceci confirmerait l'existence d'un champ magnétique. Enfin, les apparitions de "champignons renversés" et de "cornets de glace renversés" trouveraient là encore une explication, en supposant que le flux électronique soit plus luminescent que le flux positif et qu'il suive plus fidèlement le tracé des lignes de forces du solénoïde.

Une hypothèse encore plus étrange pourrait expliquer les masses de "fils de la Vierge" ou "d'ouate blanche" qui suivirent de nombreuses observations dont celles d'Oloron et Gaillac en octobre dernier. Il s'agirait de la trace laissée derrière elles par les particules positive se combinant chimiquement, peut-être au cours même de leur genèse, avec les particules voisines ou les constituants de l'air, notamment la vapeur d'eau. Cela implique que les particules seraient énormes et les fils extrêmement tendus, d'où l'aspect d'ouate. La brillance de cette ouate et surtout son hydrophilie exceptionnelle, feraient penser à de mystérieux sels se sublimant au contact du sol par suite de la perte de leur ionisation, cause de leur fugitive stabilité. Mais comme personne n'a jamais pris la peine de les recueillir, les renseignements capitaux qu'auraient pu donner les résultats de l'analyse se sont eux aussi volatilisés à tout jamais, et c'est dommage... Notons que si l'on songe à la faible densité du rayonnement primaire cosmique qui semble bien, lui aussi, être constitué de particules positives, plus précisément des protons, et si on fait correspondre la pesanteur, on imagine aisément la "pesanteur orientable" énorme que peut produire un fluide capable d'engendrer de telles particules!

En ce qui concerne le pilotage proprement dit, l'excentration de la résultante moyenne du champ serait obtenue par un écran excentrable qui absorberait ou dévierait en partie le fluide accélérateur. D'autre part, le champ devrait être affaibli dans l'habitacle pour éviter que le pilote soit plaqué contre la paroi avant, et aussi pour que l'absence de pesanteur ne vienne pas troubler son équilibre physiologique, ce qui ne lui permettrait même pas de rester assis. L'écran devrait donc, logiquement, remplir ces deux fonctions, d'où la probabilité de voir apparaître, sur les photographies, une "ombre noire" centrale, légèrement excentrée suivant les besoins, et correspondant à un affaiblissement partiel du rayonnement, donc de la luminescence. Les photos prises en Août dernier par Monsieur Frégnale au lac Chauvet semblent confirmer, après coup, cette hypothèse.

*

Voici exposés quelques-uns des aspects d'une théorie établie sans avoir au départ la moindre idée qu'elle puisse être appliquée un jour aux Soucoupes Volantes. J'ai dit dans quelles conditions j'ai été amené à m'intéresser à ces objets; partant d'un postulat: existence d'une *énergie cosmique* mystérieuse, et d'une hypothèse: possibilité de libérer cette énergie sous la forme d'une énergie d'une autre nature entraînant l'application d'une force à chaque noyau atomique, j'ai essayé de définir les caractéristiques d'un engin supersonique idéal. Je me suis rendu compte par la suite qu'il aurait toutes les caractéristiques attribuées aux Soucoupes Volantes.

Je sais bien que ma théorie est loin d'être parfaite et qu'elle ne satisfera ni les "anti-soucoupistes" ni les scientifiques particulièrement scrupuleux. On m'accusera sans doute de me livrer, partant de bases discutables, à une construction de l'esprit toute gratuite et de chercher, dans des témoignages imprécis, une confirmation de mes hypothèses. Sans parler des précisions apportées, au fond assez gratuitement, sur les caractéristiques de l'engin, on en critiquera le principe même. Il est évident qu'on ne connaît actuellement pas de champs de

forces ayant la caractéristique séduisante d'appliquer à tout noyau atomique une force dont l'intensité serait aussi facilement contrôlable dans l'espace et le temps. Même en admettant cette possibilité, les lois de la mécanique classique exigent un système de référence au point de vue réaction, et la physique non moins classique n'en laisse entrevoir aucun. L'énergie cosmique pourrait très bien le fournir par une sorte de différence de son potentiel, mais cette énergie cosmique est elle-même bien hypothétique. Si la genèse du rayonnement cosmique peut lui être attribuée, comment expliquer alors que l'on n'ait pas décélé son existence par d'autres interférences en électro-magnétisme?

Et pourtant, peut-on nier les témoignages sur les habitudes mystérieuses des Soucoupes? Raisonnablement non, à mon avis. Il faut bien convenir alors que seul le mode de propulsion consistant à appliquer une force à tous les atomes explique entièrement ces mystères, à la seule condition que cette force décroisse, d'une façon continue, à l'avant comme à l'arrière et que le procédé utilisé crée une luminescence de l'air. Si l'on ajoute que toutes les conséquences de ce mode de propulsion coïncident absolument avec les observations les plus fantaisistes (et certaines de ces déductions ont précédé les observations) - il faut admettre que le hasard fait décidément bien les choses.

La physique classique rejette la notion d'un champ de forces aussi peu orthodoxe et encore plus celle d'une énergie cosmique qui aurait réussi le tour de force d'échapper aux recherches de plusieurs siècles. Mais il est peut-être un domaine qu'elle n'a jamais abordé ni même effleuré, et où elle progressera à pas de géant sitôt qu'elle en aura forcé l'enceinte. Nos hypothétiques visiteurs, en avance sur nous de quelques lustres ou de quelques siècles, en ont peut-être la pleine connaissance et cela suffit à tout expliquer.

Je sais bien que beaucoup de gens ne voudront jamais se soumettre à ces raisons tant qu'ils n'auront pas la preuve irréfutable que les Soucoupes sont bien des engins pilotés. En ce qui me concerne, et j'insiste sur ce point, j'en suis convaincu. J'ai recueilli trop de témoignages de gens à la "tête bien faite et bien pleine" pour douter encore. Les gens de sciences répugnent, et ils ont raison, à s'embarquer pour la pêche au monstre, qu'il soit du Loch Ness ou d'ailleurs. Il faut donc prouver que les engins existent et, aussitôt, ils se mettront courageusement à l'oeuvre, apportant à rechercher les solutions d'autant d'audace intellectuelle qu'ils auront mis de prudence à s'y décider.

C'est pourquoi, je souhaite ardemment qu'une enquête sérieuse, du genre de celle qui est menée en Amérique vienne attirer l'attention des gens qualifiés sur cet étrange problème. Toute explication, même si elle comporte la révélation d'un danger pour notre pays ou notre planète, est préférable à l'inertie actuelle. Les railleurs, les sceptiques et les indifférents n'ont jamais été bâtisseurs ou défenseurs d'oeuvres humaines.

Il faut, en dehors de toute plaisanterie ou de toute position métaphysique, rechercher rationnellement la cause de ces phénomènes. S'ils sont naturels, tant pis pour mes théories et... mon amour-propre. Mais s'il est prouvé qu'on se trouve bien en présence d'engins volants, aucun effort ne doit être épargné pour en déterminer la nature et l'origine.

Lieutenant PLANTIER.



N.D.L.R. - *Nos lecteurs sont invités à nous faire parvenir la relation des observations qu'ils pourraient faire à l'occasion de l'apparition d'engins bizarres ou de phénomènes atmosphériques inhabituels.*

La propulsion des soucoupes volantes par action directe sur l'atome

Plan de recherche théorique

1 PREMIER POSTULAT

Soyons clair, ma conviction au départ de cette étude est parfaitement contestable. En effet, ce document présuppose que, comme suggéré par le LTT Jean Plantier, **les Objets volants non identifiés connus sous le nom de «soucoupe volante» sont des aéronefs propulsés par un système agissant directement sur l'atome**. J'écarte donc à priori la propulsion MHD qui n'explique pas, d'un point de vue physiologique, la fantastique accélération des OVNIS.

On peut contester l'existence même des OVNIS.

Cependant, le rapport du COMETA¹ a exprimé sa conviction que ces phénomènes sont des véhicules construits, dirigés par une forme d'intelligence, et capable de performances supérieures à tout ce que l'homme sait faire à ce jour. Le postulat selon lequel les soucoupes volantes sont des aéronefs n'est donc pas le plus contestable.

Les «Soucoupes volantes» (ou S.V.) ont une exceptionnelle résistance à l'accélération. Est-ce possible ?

Imaginons par exemple que nos chers visiteurs viennent d'une planète sur laquelle l'accélération de la pesanteur serait 10 fois supérieure à la nôtre. Ils seraient capables de supporter, toute proportions gardées, des accélérations de l'ordre de 100 g !

Une telle accélération permet de passer de 0 à 360 km/h en 1 seconde, plus de 1000 km/h en 3 secondes... A partir d'une position immobile, en 1s, ils ont à plus de 900 mètres d'ici, en 2 secondes, ils sont à près de 4 km. C'est bien l'ordre de grandeur des accélérations fantastiques rapportées par des témoins et parfois filmées.

L'action directe sur l'atome serait une autre hypothèse qui expliquerait que les accélérations fantastiques décrites par de nombreux témoins soient supportables par les pilotes de ces engins. Pour plus de détail, je vous invite à consulter les explications de Jean Plantier, disponibles sur internet. (<http://www.ovni.ch/archives/plantier.htm>)

Mon postulat de départ est donc que les OVNIS sont propulsés par action directe sur l'atome.

2 QUESTIONS DE BASE

Quel type de force propulse l'OVNI ?

Exercer une force sur l'atome peut se faire de deux ou trois manières différentes, en l'état actuel de la science :

¹ Quelques membres du COMETA : un ingénieur en chef des Mines, deux généraux, pilotes de chasse, dont un ancien chef de la division de l'instruction scientifique et technique à l'Ecole de l'air, un astrophysicien, ancien directeur de l'observatoire de Lyon, un ancien commissaire de la Police Nationale : bref, pas vraiment des farfelus...

- **H1** par le champs électrique. Cependant, quel champs serait suffisant pour séparer le noyau atomique de son électron ? Que se passera-t-il quand les atomes auront perdu un ou plusieurs électrons ? comment la matière pourrait-elle garder sa cohésion dans cette hypothèse ? Cette hypothèse me semble déraisonnable. Je l'élimine a priori.

- **H2** par l'interaction forte, que nous ne maîtrisons pas. Peut-être y-a-t-il là un sujet à creuser. Si quelqu'un se sent assez costaud pour y réfléchir, ça m'intéresse. Pour moi, aujourd'hui, c'est hors de portée. Je m'y mettrai quand j'aurai plus de temps.

- **H3** par la gravité, ce qui implique de générer un champs gravitationnel : nul ne sait le faire à ce jour.

Cette dernière hypothèse me semble cependant intéressante : le saut entre notre connaissance actuelle et le niveau à atteindre semble moins colossal qu'avec l'interaction forte. Par ailleurs, si, conformément à mon premier postulat, d'autres ont su le faire, pourquoi n'y arriverions nous pas ? *Claude Poher, ancien ingénieur du CNES, dit l'avoir fait en labo. C'est tout récent (avril 2007) et il ne donnera les infos nécessaires à la confirmation expérimentale par d'autre labo qu'une fois que son brevet sera enregistré. Affaire à suivre, le personnage semble sérieux. De nombreux fous ont semblé sérieux et de nombreux génies ont semblé fou. Je garde donc à la fois espoir et méfiance face à cette annonce.*

- **H4** par la conservation de la quantité de mouvement, avec émission d'une particule. Cette particule doit évidemment avoir une quantité de mouvement opposée à la force souhaitée.

Ce ne peut être un corps pesant car cela impliquerait une modification de la nature du noyau de chaque atome... Ou alors, il faudrait être capable de disposer d'une source inépuisable de particules neutres (neutrons, neutrinos), de fournir à chaque atome les particules neutres nécessaire à sa propulsion, et de savoir orienter l'émission de ces particules neutres par tous le atomes d'un même véhicule. Je n'écarte pas cette hypothèse, mais elle dépasse de loin ma capacité d'étude.

Cela ne pourrait donc être qu'un photon. Mais ce n'est pas simple : émettre un photon signifie modifier le niveau énergétique d'un électron, avec le risque de modification des relations chimiques entre les composants des corps soumis à la propulsion. C'est pourquoi j'imagine plutôt un transfert entre couches internes et couche externe.

Principe des actions mutuelles : sur quoi «s'appuie» cette force ?

Si un véhicule est soumis à une force (de sustentation, de propulsion...), cette force est nécessairement exercée par un autre objet, et le véhicule exerce une force sur cet autre objet (c'est ce qu'on appelait autrefois le principe de l'action et de la réaction, qu'on appelle aujourd'hui principe des actions mutuelles). Quel est cet autre objet, dans le cas des OVNIS ? Ce n'est pas une éjection de gaz, rarement constatée. L'étude des observations précises et crédibles, (trop rares !) pourrait nous orienter vers l'une des hypothèses suivantes:

- **H4** photons, pas forcément dans le domaine visible. Dans cette hypothèse, tout OVNI en sustentation au-dessus du sol va émettre des rayonnements lumineux globalement verticaux, avec pour effets perceptibles : une luminosité supérieure sur la partie basse du véhicule et une luminosité plus grande lorsqu'on voit l'objet accélérer en s'éloignant que quand il se rapproche (si λ compris entre 400 et 800 μm), des brûlures superficielles au sol (si $\lambda > 800 \mu\text{m}$) des brûlures profondes au sol (si $\lambda < 400 \mu\text{m}$).

- **H5** objet extérieur «support» (vaisseau spatial, cigare volant, solénoïde, générateur de champs

électrique...) lui même «appuyé» sur une base externe plus lourde. Cette hypothèse pourrait être confirmée s'il s'avérait que chaque observation crédible était corrélée avec celle d'un OVNI plus lourd «à proximité» (mais comment étudier cela, vu la faible fréquence d'observation des OVNIS ? Il faudrait qu'à chaque observation signalée, tous les radars de la Région, jusqu'à plusieurs centaines de km, explorent l'espace de la très basse altitude jusqu'à la très haute altitude !)

- **H6** la masse de la Terre dans son ensemble. Cette hypothèse pourrait être confirmée si, par une recherche systématique, on observait que chaque accélération brutale d'un OVNI laissait une trace au sol opposée au mouvement, comme le pied d'un coureur qui pousse la terre vers l'arrière lors d'une accélération forte.

- **H7** le champs magnétique terrestre (cf force de Laplace)

3 EXAMEN DE QUELQUES HYPOTHESES

3.1 Hypothèses H4 : propulsion par émission de photons

Malgré les inconvénients de cette émission, cette hypothèse est séduisante, car elle correspond à une réalité observée : les «soucoupes volantes» sont presque toujours lumineuses la nuit, et le fait qu'on observe aujourd'hui des S.V. «noires» reste cohérent. Nos «visiteurs» peuvent progresser technologiquement, comme nous le faisons nous même, et le «noir» peut être le résultat d'une montée en fréquence de la radiation émise, permettant une plus grande discrétion. Les brûlures au sol constatées à chaque fois qu'un OVNI fait du stationnaire au dessus du sol est lui même cohérent avec cette hypothèse de radiations à très haute fréquence (rayonnements UV, X, ou γ)

Comment commander une émission de photons?

Tout corps émet des photons. La question est ici : peut-on déclencher une émission de photons à un instant choisi ? Peut-on diriger cette émission de photons ?

Je propose d'essayer la méthode suivante : bombarder un échantillons de matière avec des photons d'énergie connue, très élevée. Le but est de donner à **un électron intérieur** une énergie suffisante pour qu'il passe en couche externe. Le niveau énergétique nécessaire est calculable. Le retour à l'état fondamental entraînera l'émission de photons, sur des niveaux prévisibles.

Si la source de photons «déclencheurs» est au centre de gravité de l'appareil, la captation de photons par la matière entraîne une force résultante nulle sur le véhicule.

Si on arrive à diriger l'émission de photons due au retour à l'état fondamental, il en résultera une force de propulsion.

Comment diriger une émission de photons?

Tout corps émet des photons. Mais cette émission est, statistiquement, totalement aléatoire, avec une quantité de mouvement résultante nulle ou proche de zéro.

Avec un fort champs magnétique, les trajectoires de certains électrons sont déviées pour se rapprocher sensiblement du plan perpendiculaire au vecteur champs. Il est probable que l'émission de photons soit alors répartie sur un plan ou selon un axe privilégié.

La présence d'un champs électrique pourrait-elle alors créer le déséquilibre nécessaire à la propulsion ?

Expérience proposée : plonger une lampe à vapeur métallique dans un champs magnétique très intense et dans un champs électrique intense ; observer la variation éventuelle d'intensité, raie par raie, dans toutes les directions. Voir si des variations de tension ou d'intensité de champs

peuvent avoir un tel effet.

Quelles longueurs d'ondes ? quelle puissance nécessaire ? Comment varient quantité de mouvement et puissance nécessaire en fonction de la fréquence des rayonnements ?

La quantité de mouvement d'un photon est $p = h\nu/c$

Supposons qu'on sache émettre des photons dans la même direction, à volonté, à partir de chaque atome. La relation $f = m \cdot \gamma$ s'écrit aussi $f = m \, dV/dt$, ou $m \cdot \Delta p / \Delta T$

Quand un atome émet un photon, de quantité de mouvement p , en un temps T , la force exercée sur l'atome est $f = h\nu/CT$, où T est le temps moyen entre deux éjections de photons : cette force est d'autant plus grande que ν est grand.

L'énergie consommée étant $h\nu$, la puissance consommée est $h\nu/T = f \cdot C$. **La puissance consommée est directement proportionnelle à la force exercée**, indépendamment de tout autre paramètre.

La puissance consommée est $P = h\nu/T = f \cdot C$

On a vu dans les calculs ci-dessus que la puissance consommée ne dépend pas de la fréquence des photons émis, mais seulement de la force à exercer.

Ici, $P = f \cdot C$

Pour porter 1 kg de matière au niveau du sol ($f \approx 10N$), il faut une puissance

$$P = 10N \times 3 \cdot 10^8 = 3 \cdot 10^9 \text{ W} = 3 \text{ GW}$$

La propulsion par émission de photons nécessite donc une énergie colossale. (plusieurs centrales nucléaires, juste pour maintenir un aéronef en sustentation)

Il est donc peu probable que ce mode de fonctionnement soit celui effectivement utilisé par les OVNI : Le sol, sous un OVNI en vol stationnaire, devrait être totalement carbonisé, vitrifié, par une puissance aussi colossale. Cela n'a jamais été observé.

3.2 Hypothèse H3 : création d'un champs gravitationnel

Si on écarte la propulsion par émission de photons, à cause de la puissance qu'elle nécessite, si on écarte la propulsion par champs électrique qui interdirait toute cohésion à la matière propulsée,

si on écarte la propulsion par émission de corps neutre à cause de la complexité inévitable de la chose,²

si on écarte l'interaction forte, limitée aux interactions entre particules d'un même noyau,

si on admet la propulsion par action directe sur l'atome,

alors, en l'état de notre réflexion, il nous faut bien admettre qu'un champs de gravité peut être créé sans masse génératrice de ce champs.

² La propulsion par émission de corps neutres est bien connue sur Terre : c'est le domaine de la propulsion à réaction. Elle implique une forte perte de masse du véhicule (perte de combustible), un assez mauvais rendement, à moins d'émettre lentement une énorme masse propulsive (principe des moteurs à fort taux de dilution). Ce mode de propulsion laisse des traces (bruit, souffle) à ma connaissance jamais mentionnées dans les témoignages OVNI.

Comment créer un champs gravitationnel ?

J'avais imaginé ce qui suit, pour essayer de voir s'il existait un moyen simple de créer un tel champs. entre-temps, j'ai découvert le site de Claude Poher, qui m'a impressionné. Soit cet homme est un affabulateur fou, soit il vient de faire la découverte technique la plus importante depuis l'invention de la machine à vapeur ! Je laisse mes élucubrations, pour mémoire...

Quand une charge électrique se déplace sous l'effet combiné d'un champs électrique et d'un champs magnétique, elle est soumise à une force. Cette force ne semble pas gravitationnelle, puisqu'elle ne dépend pas de la masse de la particule qui la subit. Elle découle directement des équations de Maxwell (là, je n'approfondirai pas, j'aurai trop peur de dire des âneries).

Cependant, mon postulat de base est le suivant :

POSTULAT Une force gravitationnelle peut naître de la combinaison d'un champs électrique et d'un champs magnétique, dans certaines conditions. Là réside l'origine des forces de Laplace. Je sais que cette affirmation appelle plus de questions qu'elle ne donne de réponse. Elle est cependant rendue intéressante par l'association du premier postulat et l'analyse du 3.1. ci-dessus.

Proposition de recherche expérimentale :

Création d'un champs magnétique intense, d'un champs électrique intense, autour d'un mobile (pendule non ferreux, métallique relié à la Terre via un galvanomètre)

Observation de l'effet de variations rapides, ou au contraire très lentes, des directions, des intensités des champs électriques et/ou magnétique. Mise en rotation rapide de ces champs (par action mécanique ou électrique)

Les variations lentes sont destinées à vérifier s'il n'existe pas des conditions quantiques particulières

Sur quoi s'appuie ce champs gravitationnel ?

Supposons que nos visiteurs soient capables de créer un champs gravitationnel, par quelque méthode que ce soit.

Une «force gravitationnelle» exprime une action mutuelle entre deux corps massifs. Quel est le deuxième corps dans le cas d'un objet très mobile ?

Si on admet le 2ème postulat ci-dessus, le deuxième objet sera très probablement le générateur qui crée le champs électrique et le champs magnétique.

Si tel est le cas, chaque «Soucoupe volante» est mue à distance par un appareil plus lourd, d'une masse telle que la conservation de la quantité de mouvement sur l'ensemble S.V./ensemble moteur se traduise par un mouvement minime de l'ensemble moteur (A noter: quelques observations conjointes de «soucoupes» et de «cigares», de tailles colossale, qui pourraient corroborer cette hypothèse).

Nous retrouvons ici l'hypothèse H5 ci-dessus.

A l'inverse, il se pourrait aussi que le véhicule soit totalement autonome. Ceci implique qu'il crée un champs prenant pour deuxième référence la Terre elle-même (Hypothèse H6 ci-dessus).

A mon avis, le plus conforme aux observations est plus complexe encore. Supposons que je sache fabriquer un canon à gravité. J'en associerai alors deux. Un propulsera l'habitacle du véhicule, permettant à ses occupants de vivre des accélérations fantastiques sans trouble physiologique majeur.

Le deuxième «propulsera la Terre». Les deux seront mécaniquement solidaires de la structure externe du véhicule. Ainsi, le deuxième aura pour fonction la propulsion du véhicule, quand la premier aura pour fonction la sauvegarde des occupants.

Le sol le plus proche subira donc une contrainte qui peut laisser une trace de déformation : déplacement de zones meubles (sable en surface) etc... Un tel phénomène a-t-il déjà été observé ?

3.3 Propulsion MHD

essayons d'évaluer la puissance minimale nécessaire à un vol stationnaire pour un véhicule de 500 kg

Il faut ioniser l'air puis l'accélérer.

q = débit massique de l'air concerné

V = vitesse atteinte par cet air après accélération.

P_c = puissance nécessaire pour donner l'énergie cinétique à l'air,

P_i = puissance nécessaire pour ioniser le flux d'air

La force à exercer est $F = 5000 \text{ N}$

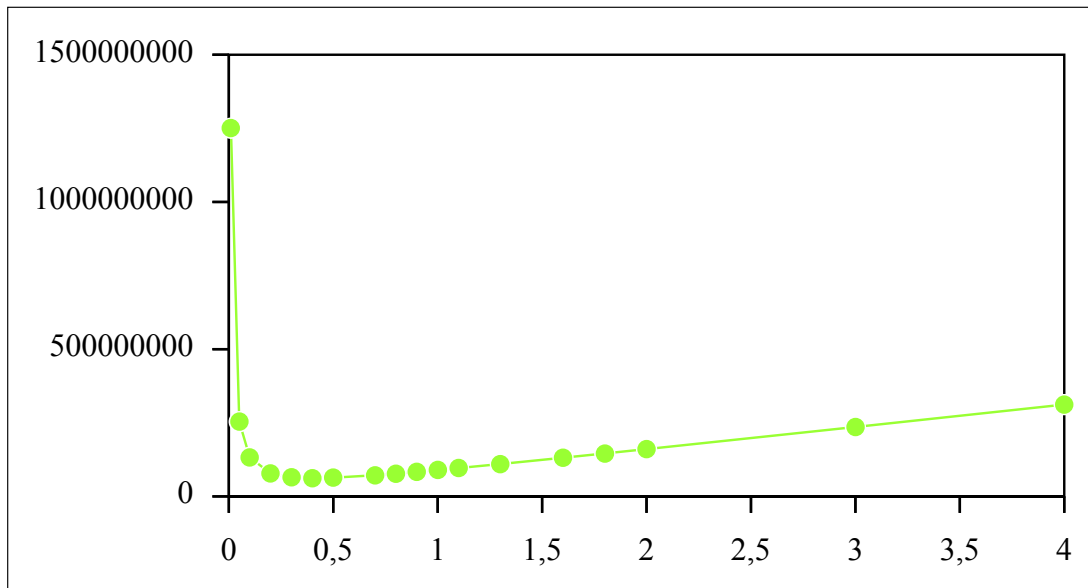
$f = q V$ donc une fois q choisi, on calcule $V = f/q$

Energie d'ionisation : 2240 kJ/mol , soit $E_i = 7,72\text{E}07 \text{ J/kg}$

$P_i = E_i q$

$P_c = 1/2 q V^2$

$q(\text{kg/s})$	V	P_i	P_c	$P \text{ totale (W)}$		
1,00E-02	5,00E05	7,72E05	1,25E09	1,25E09		
0,05	100000	3,86E06	2,50E08	2,54E08		
0,1	50000	7720000	1,25E08	1,33E08		
0,2	25000	15440000	6,25E07	7,79E07		
0,3	16666,6667	23160000	4,17E07	6,48E07		
0,4	12500	30880000	3,13E07	6,21E07		
0,5	10000	38600000	2,50E07	6,36E07		
0,7	7142,85714	54040000	1,79E07	7,19E07		
0,8	6250	61760000	1,56E07	7,74E07		
0,9	5555,55556	69480000	1,39E07	8,34E07		
1	5000	77200000	1,25E07	8,97E07		
1,1	4545,45455	84920000	1,14E07	9,63E07		
1,3	3846,15385	100360000	9,62E06	1,10E08		
1,6	3125	123520000	7,81E06	1,31E08		
1,8	2777,77778	138960000	6,94E06	1,46E08		
2	2500	154400000	6,25E06	1,61E08		
3	1666,66667	231600000	4,17E06	2,36E08		
4	1250	308800000	3,13E06	3,12E08		



L'énergie minimale pour obtenir une sustentation stationnaire en propulsion MHD pour un véhicule de 500 kg est égale à 60 MW, soit pas loin de 800 000 HP

A comparer avec un hélicoptère de 4,2 T (8 fois plus lourd) qui utilise moins de 1500 HP (500 fois moins)...

La MHD, dans l'air, ne me semble pas raisonnable.

4 CONCLUSION (PROVISOIRE J'ESPÈRE !)

J'espère avoir démontré ci-dessus une chose et une seule : L'étude systématique et orientée par la réflexion préalable permettra de mieux connaître le mode de propulsion des ovnis, et, pourquoi pas, d'acquérir à notre tour un savoir faire technologique qui, aujourd'hui, nous laisse baba.