

Défis techniques que nous devons relever

Résultat d'analyses de témoignages d'observations

Eléments techniques importants récoltés en analysant les témoignages d'observations:.....	2
Quelques données pour situer le problème.....	2
Origine de nos visiteurs	3
Les champs magnétiques terrestres et solaires.....	3
Vitesse-accélération	3
Problèmes posés par la vitesse.....	4
Résistance à l'accélération	4
Energie, masse, inertie.....	5
Antigravitation.....	5
Confrontation avec les molécules de l'atmosphère.....	5
Des pistes pour la recherche	6
Analyses techniques futures pour les ufologues	6

Éléments techniques importants récoltés en analysant les témoignages d'observation:

- des engins gros comme des ballons, des automobiles, des autobus ou grand comme un stade de football passent en vol silencieux à basse altitude ou font ce que l'on appelle un vol stationnaire. C'est-à-dire qu'ils restent immobiles quelques mètres ou dizaines de mètres au-dessus des témoins.
- des engins gros comme des automobiles descendent du ciel en tombant comme une feuille morte,
- des êtres humanoïdes descendent de l'engin, portés par un faisceau lumineux,
- certains d'entre eux se déplacent quelques dizaines de centimètres au-dessus du sol, en général équipés de combinaisons de type plongée ou scaphandre,
- en quittant les lieux de l'observation, l'engin s'élève, d'abord lentement, transforme son apparence, puis repart à très grande vitesse dans l'atmosphère, quelquefois faisant un virage à angle droit en pleine vitesse

Quelques données pour situer le problème

L'étoile la plus proche de nous, alpha du centaure, est à 4,2 années lumières, c'est-à-dire à 39 000 milliards de kilomètres. La vitesse de la lumière étant de 300 000 kilomètre par seconde. Notre galaxie comprend 100 à 200 milliards d'étoiles, son diamètre est de 100 000 années lumières. Les galaxies sont innombrables dans l'univers.

On comprend vite que pour atteindre l'étoile la plus proche en se déplaçant à la vitesse de 100 000 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire environ cinq fois plus vite que la Navette en orbite, il faut plus de 45 000 ans pour atteindre l'étoile la plus proche. Comme notre soleil est situé à 10 000 années lumière du centre de notre galaxie, on perçoit la difficulté d'un déplacement parmi les étoiles de notre "voie lactée".

A partir de notre savoir faire actuel, de nos connaissances en physique et de leurs progrès futurs, on comprend qu'un voyage, même vers l'étoile la plus proche de nous prendrait plusieurs milliers de générations. C'est inconcevable.

Pourtant, les témoignages font apparaître plusieurs types de visiteurs humanoïdes, vraisemblablement d'origines différentes, de planètes tournant autour d'étoiles différentes. Ont-ils voyagés pendant plusieurs milliers de générations ? Sont-ils arrivés près de nous, dans le système solaire, depuis très longtemps dans des vaisseaux interstellaires gros comme une planète ?

Essayons de concevoir la réserve de carburant de tels vaisseaux, la réserve d'alimentation pour les passagers pour de tels voyages...on ne peut pas.

Origine de nos visiteurs

Compte tenu des distances à franchir et de la durée des voyages, il est fort improbable que des visiteurs viennent nous observer pendant seulement quelques minutes après avoir voyagé quelques milliers d'années.

Autres possibilités:

- ils ont voyagé quelques milliers d'années dans un vaisseau interstellaire capable de transporter des générations successives avec leur nourriture et leur carburant et sont maintenant à proximité de la terre (Lune, Mars, anneaux de Saturne). A noter que quelques milliers d'années de voyage c'est petit par rapport à l'âge de la terre qui est de 4,6 milliards d'années.
- ils ont découvert des techniques de voyages interstellaires en adéquation avec la durée d'une vie humaine. Ce qui veut dire qu'ils savent se déplacer beaucoup plus vite que la lumière, ce qui, pour nous, aujourd'hui, est impossible
- ou ils savent intervenir sur l'espace et le temps d'une manière qui est jusqu'à présent inconnue de nous.

Puisque je parle des défis techniques à relever, je ne prends pas en compte l'hypothèse qu'ils viennent d'un endroit proche, sans jamais être allé plus loin que les planètes du système solaire proches de la Terre, ni l'hypothèse que leur origine pourrait être terrestre et uniquement terrestre.

Les champs magnétiques terrestres et solaires

Comme il nous paraît impossible de transporter une réserve d'énergie pour se déplacer pendant des milliers de milliards de kilomètres, nous devons examiner la possibilité d'utilisation d'une énergie disponible un peu partout dans l'espace. Les champs magnétiques des étoiles et planètes pourraient être cette source d'énergie.

Un déplacement de vaisseau sur la base d'un système de gestion des champs magnétiques stellaires et planétaires résoudrait le problème de la réserve d'énergie embarquée. Pour comparer, les bûcherons Canadiens qui déplacent des milliers de tonnes de bois sur le cours des rivières n'utilisent qu'un outil simple, genre barre à mine, pour placer correctement les troncs entre eux et les faire évoluer en fonction des courants et de la zone géographique où ils passent.

Un vaisseau possédant un tel savoir faire appliqué aux forces du champ magnétique terrestre par exemple, pourrait se déplacer dans notre atmosphère en n'utilisant qu'une petite consommation d'énergie pour gérer ces forces.

Beaucoup de témoignages font état d'effets secondaires résultant d'une utilisation de champs électromagnétiques au moment du passage de vaisseaux ou lors de contacts rapprochés. Certains comportements en vol sont attribués au résultat d'utilisation d'une source d'énergie électromagnétique.

Vitesse-accélération

Des vitesses d'au moins 8 000 kilomètres heures ont été mesurées, sur des engins effectuant des virages à angle droit, sans "bang" de franchissement du mur du son.

Des accélérations d'au moins 80g (g est égal à 9,81mètres/seconde/seconde et est la mesure de l'accélération de notre pesanteur terrestre).

Un organisme humain est très éprouvé à 5g d'accélération (une voiture de sport qui passe de 0 km/h à 100 km/h en 4 secondes, accélère à 0,7 g).

Un pilote de Mirage moderne peut envisager de résister à 8g. Au-delà l'organisme est détruit. A 40g les équipements commencent à casser.

Pas question de supporter 80g, ni pour un organisme (humain ou humanoïde), ni pour des équipements tels que nous les construisons en ce moment.

Problèmes posés par la vitesse

La vitesse seule n'est pas un problème pour l'organisme et le matériel. Les difficultés se dessinent dans la "cartographie", la recherche de sa position dans l'espace à un moment donné. Les points de repère ne pourraient être choisis que très loin, avec les difficultés de repérage que l'on peut essayer d'imaginer en faisant plus de 300 000 km par seconde ! Ce qui, je le rappelle est considéré aujourd'hui comme impossible.

A cette vitesse ou au-delà, les astéroïdes, comètes et autres corps présents dans l'espace et impossible à détecter en raison de leur petite taille, constituerait un mur partout autour du vaisseau.

Résistance à l'accélération

Ce qui est dangereux pour l'organisme et le matériel, c'est l'accélération.

Un système de propulsion quel qu'il soit, ionique, réacteur ou hélice produit une force, une action qui déclenche une réaction de l'environnement. La réaction se traduit par une force appliquée sur la mécanique du propulseur (châssis, ailettes, axes, boîtiers divers, composants électroniques, etc...). Le propulseur transmet la force, en cascade, à toutes les pièces qui lui sont attachées, c'est à dire à tout le reste du véhicule, à chacune des pièces du véhicule et de son contenu. C'est à dire au châssis, à la carrosserie, aux fils électriques, aux composants électroniques, à l'eau dans la réserve, aux steaks dans le frigo, aux occupants du véhicule. La force que l'organisme du passager encaisse est reçue par les os qui vont entraîner plus ou moins brutalement les muscles, les organes vitaux plus ou moins fragiles.

Les ovnis ne subissent pas ces contraintes de transmission en chaîne de la force qui est à l'origine de la propulsion. Sinon, vu les accélérations mesurées 80g ou plus, non seulement les êtres vivants seraient écrasés, mais même le matériel serait détruit dans le véhicule. En aéronautique ont fait des essais avec un maximum de 40g sur les équipements. A 40g on considère que c'est normal qu'ils commencent à casser.

Le fait d'envelopper le corps des personnes dans un matériaux spécial encaissant les efforts et les répartissant judicieusement sur le corps ne résout pas le problème d'encaissement de la force par le corps humain, à ces accélérations là. Un tel système permettra aux pilotes d'avion de chasse résistant à 8g de pouvoir supporter 10g en raison d'une meilleure répartition de la force encaissée par le siège et transmise à l'organisme. Mais pas question de supporter 20g. Pour supporter une telle accélération même la mécanique doit être dimensionnée en conséquence donc massive, lourde, demandant encore plus d'énergie. Les ovnis ne ressemblent ni à des chars d'assaut ni à des coffres forts. Ils sont "cohérents avec notre perception actuelle des véhicules" (autos, avions). Certains sont mêmes, quand ils sont près du sol, transparents par endroits. Les passagers sont en général équipés d'une simple combinaison plutôt faite pour se protéger de l'environnement que pour encaisser une énorme accélération.

Energie, masse, inertie.

Pour encaisser des accélérations de 80g ou plus, pour prendre un virage à angle droit à une vitesse de quelques milliers de kilomètres par heure, il y a une explication simple: la masse du vaisseau, de ses équipements et de ses passagers est annulée. Pas réduite, ni minimisée, annulée. En effet lorsque la vitesse du vaisseau approcherait la vitesse de la lumière, quelle que soit la valeur de sa masse, aussi infime soit-elle, son énergie tendrait vers l'infini.

Or pour accélérer à 80g, on vient de voir que les organismes et les équipements ne supporteraient pas. Pourtant les témoignages d'observations sont là, c'est donc que les vaisseaux et leurs contenus ne sont pas soumis à l'inertie résultant de l'accélération, qu'elle soit linéaire ou circulaire dans le cas d'un virage très serré.

Selon l'état actuelle de nos connaissances, aujourd'hui il est considéré comme absolument impossible d'intervenir sur la masse d'un corps. On ne peut ni la réduire, ni l'augmenter. Pourtant nos visiteurs savent faire.

Antigravitation.

Si l'on sait intervenir sur la masse au point d'amener sa valeur à zéro, alors la gravitation ne s'applique plus. Le vol stationnaire est possible pour un vaisseau quelle que soit sa taille ainsi que pour un humanoïde intégré dans une combinaison spéciale.

La notion d'antigravitation n'offre plus d'intérêt.

Confrontation avec les molécules de l'atmosphère.

Pas de "bang" de franchissement du mur du son. Les témoignages décrivent en général trois étapes pour le décollage:

- une première élévation lente, que je comparerais, pour la vitesse d'ascension, à celle que peut faire un de nos hélicoptères,
- une deuxième étape de transformation de l'engin (plus gros, forme différente, couleur différente)
- une troisième étape de départ à grande vitesse avec des accélérations "impossibles" (ordre de grandeur 100g). Au moment de ce départ à vitesse fulgurante, les témoins décrivent la présence d'un halo ou d'une nuée autour de l'engin. D'autres témoignages sont du type: "l'engin est parti à une vitesse fulgurante, en faisant un grand bruit de tonnerre".

Deux cas :

- il y a génération d'un halo ou d'une nuée autour de l'engin (ionisation de l'environnement) et dans ce cas il part sans bruit. Le halo est le résultat d'une technique qui doit déterminer une zone tampon entre l'atmosphère ambiante et le véhicule. Dans ce cas chaque molécule rencontrée est amortie dans une zone souple de quelques mètres d'épaisseur et dans ce cas les effets mécaniques que nous connaissons, y compris le mur du son, sont gérés de façon à ne pas être un obstacle à la progression à grande vitesse (pas de contact brutal air/carrosserie, cause de l'échauffement et des vibrations destructrices).
- l'engin part dans un grand bruit de tonnerre (mur du son). Dans ce cas, bien que partant très vite, il part peut-être moins vite que ceux qui sont silencieux, réduisant les effets mécaniques néfastes.

Dans tous les cas, puisque les véhicules partent dans l'atmosphère en arrivant après quelques secondes à des vitesses de l'ordre de 10 000 km/h, la distance à franchir pour sortir de l'atmosphère étant de 250 km, il ne faut que 1 à 2 minutes au véhicule pour être libéré des contraintes de l'atmosphère. La durée de cette période d'échauffement vibration doit pouvoir être compensée simplement au niveau de la résistance des matériaux de l'enveloppe.

Pour revenir avec les étapes de décollage, on peut déduire aussi des témoignages qu'en quatrième étape, certains véhicules, sortis de l'atmosphère sont pris en charge par des vaisseaux mères, etc...

Des pistes pour la recherche.

Des témoignages sont riches en éléments techniques, par exemple: un générateur dans un tube (type quartz ?) produit une "atmosphère" locale de couleur bleue qui ne déborde pas du vaisseau (la couleur détermine déjà la fréquence de fonctionnement de cette atmosphère). Lorsque le vaisseau s'en va, un halo se forme autour de lui. L'enveloppe est transparente de type cristalline quand il est au sol. Quand il s'en va, le vaisseau quitte le sol lentement, sa taille grandit, puis il part en s'éloignant à grande vitesse.

J'en tire la conclusion que ce véhicule produit en interne (parois de sa carrosserie comprises) une atmosphère qui met tout ce qui y est immergé à l'abri des effets mécaniques de l'accélération. L'annulation de la notion de masse telle que nous la connaissons est une explication.

Les faisceaux lumineux tronqués dans lesquels les passagers sont transportés du véhicule au sol, doivent contenir aussi ce type d'atmosphère.

Analyses techniques futures pour les ufologues

Éléments qui semblent importants et qu'il faudrait travailler en priorité.

- pendant les accélérations de 80g, lors des changements de cap à angle droit, que se passe-t-il au niveau de la masse des équipements et passagers ?
- est-il envisageable de stocker dans un aéronef l'énergie correspondant à une expédition plusieurs milliers d'années?
- quel énergie est disponible et utilisable entre les étoiles ?
- les passagers des ovnis font-ils des voyages flash (vitesse proche de la lumière, bien plus rapide...)? ou est-ce que se sont des générations cumulées qui voyagent à des vitesses plus compréhensibles par nous ?
- les champs magnétiques solaires et terrestres sont-ils utilisés comme source d'énergie par les ovnis ?
- s'ils vont sous l'eau, que vont-ils y faire ?
- s'ils rentrent dans les volcans, que vont-ils y faire ?

Observons, notons, analysons, échangeons...

Le travail n'est pas prêt de manquer.

Chalons en Champagne, le 14 octobre 2005