

# OURANOS

REVUE INTERNATIONALE



N° 18

ÉDITÉE PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE  
D'ENQUÊTE SUR LES SOUCOUPES VOLANTES

# OURANOS

Revue Internationale

documentaire & scientifique

éditée par la COMMISSION INTERNATIONALE

D'ENQUÊTE sur les SOUCOUPES VOLANTES  
et problèmes connexes

Directeur Général : **Marc THIROUIN**

Chef du Service d'enquête : **Jimmy GUIEU**

**Siège** : 27, rue Etienne Dolet, BONDY (Seine), FRANCE.

C. C. P. « OURANOS » : Paris - 10 522.47

Abonnement annuel : France : **800 fr.** — Etranger : **1100 fr.**

(Service bimestriel). - Le N° France : 150 fr. - Etranger : 200 fr.

NUMÉRO 18

## SOMMAIRE

	Pages
Vers l'électrogravitation (Marc Thirouin)	1
L'antigravitation (Cdt Maurice Leroir)	3
S. V. et effet Coanda (Henri Coanda, Marc Thirouin)	9
Portée réelle de l'effet Coanda (Jean Tournon)	10
Messages de l'espace (Charles Garreau)	11
Nouvelles Internationales	11
Courrier et Communications	14
Nouvelles diverses	15
Bibliographie	16

Le sceptique est celui qui ne croit pas à la science et qui croit à lui-même... Le douteur est le vrai savant : il ne doute que de lui-même et de ses interprétations. (Claude Bernard, Introd. à la méd. expér. I. ch. II, § 6).

## LES S. V. ET LA GRAVITATION

- I -

# VERS L'ELECTROGRAVITATION

par **Marc THIROUIN**

Directeur Général de la C. I. E. O.

Il résulte avec évidence des documents cités dans notre dernier numéro (*l'Electrogravitation*, p. 76 et ss. - *Les U.S.A. et la gravitation*, p. 83 et ss.) et de quelques autres qui nous sont parvenus depuis, que l'étude de la pesanteur et des moyens de s'en libérer est entrée depuis peu dans une phase très active et que les gouvernements et les entreprises privées s'y intéressent de plus en plus.

C'est des U. S. A. et d'U. R. S. S. que semblent provenir les principaux éléments de solution, grâce notamment aux travaux respectifs de l'américain Towasend T. Brown et du russe D. D. Ivanenko.

D'après l'importante revue d'aéronautique suisse *Interavia*, les études entreprises un peu partout dans le monde portent sur les points suivants :

1° : études théoriques : recherche d'une solution mathématique du problème de la pesanteur à partir des théories des quanta, de la relativité et du champ unifié ;

2° : études empiriques : recherches sur les isotopes gravitatifs, les phénomènes électriques et la statistique de la masse ;

3° : études théoriques et empiriques : recherches sur l'état super-refroidi et super-conducteur de la matière, sur le mouvement des électrons,

**AVIS IMPORTANT.** - Abonnés, veuillez porter votre regard sur la case ci-contre :

1. Si elle porte une **croix rouge**, c'est que votre abonnement est **terminé**. Renouvelez le donc dès maintenant pour éviter toute interruption dans la réception de votre Revue, car vous ne recevrez pas d'autre rappel.

2. Si elle porte un **numéro**, c'est que votre abonnement prendra fin prochainement avec le N° d'Ouranos ainsi indiqué.

Dans les deux cas, vous pouvez renouveler au tarif habituel de 800 fr. (France et U. F.) ou 1.100 fr. (Etranger), en souscrivant avant le **15 Octobre**.

Passé cette date, l'augmentation des frais de fabrication nous oblige à porter l'abonnement annuel à 1 000 fr. pour la France et l'Union Française, et à 1.300 fr. pour l'Etranger.

Amis lecteurs, vous pouvez **bénéficier de cette faveur alors même qu'il vous reste encore quelques numéros à recevoir sur l'abonnement en cours**. Votre renouvellement anticipé prendra très normalement effet à l'expiration de celui-ci.

NOTA. - Pour les Abonnés de l'Etranger (sauf l'Europe occidentale), la date limite est reportée au **15 novembre**, en raison des délais d'acheminement du courrier et des fonds.



sur les effets magnétiques particuliers ou l'électromécanique de l'enveloppe de l'atome.

C'est à cette 3<sup>me</sup> catégorie de recherches que s'intéresseraient principalement les entreprises industrielles — notamment aéronautiques — américaines.

Il est permis d'admettre, en vertu de certaines théories élaborées à la suite de ces travaux, qu'il deviendra possible non seulement de neutraliser le poids de certains corps tels que l'acier, l'aluminium, le barium, etc. mais encore de l'inverser. Dotés d'une « pesanteur négative » ces corps seront donc soumis à une force « contragravitationnelle » et tendront à s'élever au-dessus de la surface terrestre. En fait le poids de certains matériaux aurait déjà pu être réduit de 30 % par un processus d'activation, tenu secret et expérimenté dans un pays dont le nom lui-même n'est pas révélé. (1)

Un « champ gravitatif localisé » utilisé pour la production d'une « force pondéramotrice » a été réalisé en laboratoire, permettant la propulsion de disques de 60 à 90 cm de diamètre munis d'un condensateur électrique à deux lames sous une charge de 50 à 150 kilovolts. Des expériences ont été faites également dans le vide. Tous les résultats sont, nous dit-on, impressionnants, et l'on prépare déjà une « génératrice à jet de flammes » susceptible de développer une tension de 15 millions de volts. . .

*Interavia* reproduit photo et schémas de ce « condensateur volant », dû aux travaux de Mr Townsend T. Brown.

L'idée conductrice de ce savant est qu'« il existe entre l'électricité et la pesanteur une relation parallèle ou identique à celle qui existe entre l'électricité et le magnétisme. Et de même que le solénoïde est l'élément de liaison utilisable pratiquement dans le domaine de l'électromagnétisme, le condensateur est le chaînon correspondant dans le domaine de l'électrogravitation ». L'expérience confirmerait paraît-il cette conception.

Cette science nouvelle de l'électrogravitation comporte naturellement des prolongements théoriques et pratiques étonnants. Citons *Interavia* :

« Il existe apparemment dans l'éther une catégorie insoupçonnée d'ondes électriques identiques fondamentalement aux ondes électromagnétiques de la radio. Des ondes électrogravitatives ont été produites et émises à travers des couches concentriques constituées par les matériaux de blindage électromagnétique et électrostatique les plus efficaces, sans aucune perte apparente de puissance. Bien que la preuve n'en soit pas encore établie, il existe des raisons de croire que ces ondes ne sont pas limitées par la vitesse de la lumière. Il semble donc que cette nouvelle science soit appelée à ébranler les fondations mêmes de la théorie étonnante de la relativité. »

Certains corps, dits « isotopes gravitatifs », sont plus propres que d'autres à l'« apesanteur »

induite ; certains d'entre eux, courants et actuellement bon marché, subiront une hausse importante, ce qui entraînera des modifications d'équilibre financier, économique et stratégique considérables.

L'application de l'électrogravitation aux transports, à la construction, voire — nous dit-on — au chauffage des immeubles, à la médecine et à la pousse des végétaux, bouleversera d'une façon inouïe nos conditions d'existence.

Il est bien évident que, doté déjà d'une source d'énergie formidable par la réalisation de la fission nucléaire, l'Homme grâce à l'électrogravitation verra sa puissance s'accroître dans des proportions si fantastiques que le problème de l'organisation des rapports internationaux sur tous les plans se posera pour lui d'une façon vitale et immédiate.

Hors des sombres perspectives qu'elle peut nous offrir, l'électrogravitation nous ouvre, en revanche, d'une façon non moins immédiate et peut-être non moins vitale, le chemin des planètes et plus tard celui des étoiles, en apportant une solution aux problèmes de la propulsion et de l'accélération des spatonefs.

On insiste, dans l'article cité, sur le fait que la force propulsive est produite par un champ gravitatif agissant simultanément sur tous les points du véhicule et non point seulement en un seul d'entre eux, et « sur toute matière se trouvant dans sa zone d'influence. » Ce véhicule pourrait ainsi « changer de direction, accélérer pour atteindre en quelques secondes des milliers de km/h, s'immobiliser aussi rapidement. Les changements de direction et les variations de vitesse seront réalisés par une simple modification de l'intensité, de la polarité et du sens de la charge ».

Ainsi les performances réalisées par les S. V. seront égalées, au grand dam des forts en thème qui s'en gaussaient hier encore. Déjà l'on peut voir les « avant-gardistes » préparer leur rétablissement avec leur grâce habituelle :

« Il n'est certes pas impossible, écrit *Interavia*, que les « objets volants non identifiés, comme l'USAF baptise les « soucoupes volantes », soient effectivement des véhicules en cours d'essai, animés selon les principes de cette nouvelle science. . . essayés par qui ? Etats-Unis, Grande Bretagne, U. R. S. S. ? »

Oui, je vous le demande, essayés par qui ? alors qu'on vient de nous démontrer sur deux pages 23 x 33 que le monde entier en est encore aux recherches de laboratoire, que les études théoriques sur la pesanteur ne remontent pas à plus de 30 ans et que la plupart sont toutes récentes !

Essayés par qui ? alors qu'on en était aux premiers balbutiements de la science aéronautique et moins encore, quand déjà le ciel de la planète était sillonné de ces disques argentés et de ces cercles de feu attestés par les chroniques de

(1) S'agit-il du Canada et de son mystérieux « Project Magnet » ?

d'abbaye de Byland ou le Livre de vie de Theotimos III !

Le « véhicule supersonique spatial à noyau de sustentation électrogravitatif » extrapolant les travaux de Mr Townsend T. Brown est un hommage rendu à la science ouranienne. Puisse un jour cette science rendre un pareil hommage à notre sagesse ! (1)

Prochains articles : *L'Effet Ioanenko — Einstein et la gravitation — etc.*

(1) L'état actuel des travaux qu'on nous révèle aujourd'hui sur l'électrogravitation est également un hommage à la perspicacité de celui qui le premier sut élaborer une hypothèse cohérente et scientifique sur la propulsion des S.V., le Capitaine (à l'époque Lieutenant) Jean Plautier, auteur de *La propulsion des S.V. par action directe sur l'atome* (1934) et d'un article publié dans la Revue Mensuelle de l'Armée de l'Air « Forces Aériennes Françaises » dès 1933 sous le titre *Une hypothèse sur le fonctionnement des S. V.*

Il fut en effet le premier à attirer l'attention sur une possibilité de sustentation et de propulsion par champ de forces et action directe sur l'atome, résolvant comme on l'envisage actuellement le problème de l'accélération et celui de l'action sur le milieu ambiant. On a donc maintenant la démonstration que son « hypothèse » était en fait l'aboutissement d'un concept parfaitement viable, dont son pays n'aura cependant tiré aucun parti !

- II -

## L'ANTIGRAVITATION

par Maurice LENOIR

Ingenieur E. N.

*Etant donné l'importance scientifique et technique qu'est appelée à prendre dans un proche avenir la question de l'antigravitation (électrique ou magnétique), nous avons demandé à l'éminent spécialiste de l'aéronautique qu'est le Commandant Maurice LENOIR de bien vouloir pour cette Revue en exposer les données et préciser les rapports existant entre ce problème et celui des Soucoupes Volantes.*

*On lira ci-après l'étude que nous a adressée le Cdt Lenoir, dont la personnalité et l'œuvre sont bien connues de nos lecteurs, parmi lesquels son récent ouvrage *L'Espace sera-t-il vaincu ?* a remporté le plus grand succès.*

*On appréciera la science, la précision et en même temps la clarté avec lesquelles le Cdt Lenoir — maniant les éléments fort complexes mis en jeu par cette nouvelle branche du savoir — répond, dans les pages qui suivent, à notre légitime souci d'information et contribue en véritable homme de science à répandre une vérité authentique et vivante.*

### Principes classiques de la sustentation et de la propulsion.

Au même titre que la découverte du feu ou l'apparition de la roue, mais à un degré moindre que la célèbre ascension en montgolfière de Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes, le premier envol du « plus lourd que l'air » fut l'un des plus grands événements de la technique humaine.

Cependant, depuis cette époque (plus d'un demi-siècle), le mode de fonctionnement des

avions n'a guère changé, et l'équilibre d'un « aéroplane » reste toujours soumis aux mêmes efforts de traction et de sustentation.

Un propulseur (hélice ou réacteur) envoie vers l'arrière une certaine masse de fluide (air ou gaz) dont la quantité de mouvement (1) procure par réaction une poussée vers l'avant. Cette traction équilibre la résistance à l'avancement de l'appareil dont les ailes dévient vers le bas une autre masse d'air, plus importante, qui par sa quantité de mouvement verticale équilibre le poids.

Tout au plus, s'est-on contenté, comme nous l'avions préconisé dès 1925 (2), de faire agir la masse d'air de propulsion sur les surfaces portantes ; disposition (expérimentée avec « l'aile canal » du Custer C.C.W. 5 et reprise récemment par la Sté Bréguet) qui aurait notamment pour résultat de réduire très sensiblement les longueurs de roulement au décollage et à l'atterrissage.

Ces dernières sont d'ailleurs strictement supprimées avec les appareils V.T.O. (à décollage et atterrissage verticaux) où la puissance de l'appareil moto-propulseur ou turbo réacteur est suffisante pour procurer en position verticale une traction supérieure au poids.

Tels sont les derniers perfectionnements de la technique aéronautique « classique ».

(1) Produit de la masse par la vitesse.

(2) Brevet français n° 599.469 du 11 juin 1925.

### **Soucoupe aérodynamique.**

Une première simplification vient immédiatement à l'esprit : *faire agir, conformément au brevet précité, la masse d'air ou de gaz de propulsion sur les surfaces portantes, de manière à ce que ladite masse débouche non plus le long de l'envergure d'un avion à ailes rectilignes mais au centre d'une surface circulaire.*

Tel est le principe de la « soucoupe aérodynamique » dont, grâce à la compréhension du colonel Decker, à l'époque chef de la Section des Engins spéciaux au Service Technique de l'Aéronautique, nous avons pu entreprendre les essais sur maquettes dès 1952, dans les locaux de l'Union Electrotechnique.

Une telle soucoupe utilise bien l'« effet Coanda » de déflexion d'une veine fluide, dont le brevet (3), postérieur au nôtre, n'en a pas moins donné naissance aux « déviateurs de jets » utilisés pour le freinage des avions à l'atterrissage.

Il est probable, presque certain même, que la « soucoupe » AVRO présente une telle disposition à partir d'un turbo-réacteur à débit circulaire. Comme l'a indiqué Henri Coanda lui-même dans une déclaration à la presse (4), on aurait obtenu des résultats supérieurs et une plus grande simplification à partir de jets fluides, comme ceux engendrés par le thermo-réacteur que nous avons expérimenté en 1947.

De toute manière, quelles que soient les performances obtenues ou même envisagées, la « soucoupe aérodynamique » se trouve aujourd'hui dépassée, parce que *prenant appui sur l'air.*

### **Antigravitation.**

Le plus grand événement de tous les siècles dans l'histoire de la technique humaine se produira, sans conteste, le jour, très prochain, où l'Homme, s'échappant de l'atmosphère, se libérera de l'attraction de la Terre.

Pour aboutir à un tel résultat, on n'avait jusqu'ici envisagé que le seul emploi de fusées dont le fonctionnement, basé également sur le principe de la quantité de mouvement (faible masse de gaz éjectés à grande vitesse vers l'arrière), nécessitait une importante consommation de combustible pour atteindre la vitesse de libération (11.180 m/s), permettant d'échapper à l'action de la pesanteur terrestre.

Cette pesanteur, que nous assimilons à une force exercée par la Terre sur tout corps reposant sur son sol ou à proximité immédiate, peut aussi bien être considérée comme une pression résultant d'une réaction de l'espace environnant, déformé par la présence de la Terre.

A l'intérieur de la portion d'espace ainsi considérée règne un champ de gravitation où tout corps tend à être plaqué contre le sol suivant une loi commune aux actions gravitatives, électriques ou magnétiques.

De là, la possibilité de s'opposer aux effets de gravitation, soit par modification du champ gravitativique initial soit par création d'un champ antagoniste de nature électrique ou magnétique.

Des considérations de protection industrielle, motivées par des expériences en cours ou des brevets d'invention non encore publiés, limiteront obligatoirement le... « champ » de nos investigations.

### **Champ antigravitativique.**

Selon le principe d'équivalence énoncé par Einstein dès 1905, la matière ne serait qu'une condensation d'énergie. Quelle que soit sa nature (thermique, acoustique, électromagnétique ou autre), cette énergie se manifeste à nos sens sous forme de vibrations, engendrant des ondes ayant chacune leur fréquence propre, de sorte qu'un corps massif ne serait autre qu'un centre de vibrations de caractéristiques données.

En sus des fréquences connues on aurait enregistré récemment des ondes se propageant sans limitation de distance, à des vitesses supérieures à celle de la lumière et pénétrant dans tous les milieux sans perte apparente de puissance.

On conçoit que l'entrée en « résonance » de ces ondes, existant vraisemblablement dans tout l'espace, puisse procurer une énergie s'opposant aux effets de masse, sans être obligé pour cela de recourir à une modification de notre fréquence propre, c'est-à-dire à une... dématérialisation de l'individu, comme l'a envisagé Mr Lear.

Pour les raisons exposées plus haut, nous ne pouvons pousser plus loin l'analyse de ces phénomènes, dont le développement déborderait d'ailleurs singulièrement le cadre de cet exposé.

(3) Brevet français n° 788.140 du 2 juillet 1953.

(4) *Carrefour* du 9 novembre 1955.

### Isotopes gravitatifs.

D'une manière plus... réaliste, tous les corps que nous connaissons ne sont que des agglomérations de particules matérielles constituées à partir de l'atome.

Un tel atome comprend essentiellement un noyau central entouré d'une barrière nuageuse d'électrons ou grains d'électricité, tournant sur eux-mêmes et autour de ce noyau à la manière des planètes autour du Soleil.

L'atome étant électriquement neutre, la charge électrique du noyau est rigoureusement égale et de sens contraire à la somme des charges élémentaires de ces électrons ; mais, étant donné la très faible masse de l'électron, la masse de l'atome, ou masse atomique, est sensiblement égale à celle du noyau.

La théorie tourbillonnaire, où les charges électriques du noyau et de l'ensemble des électrons correspondent aux intensités respectives de deux tourbillons d'effets opposés, montre que l'on peut conserver la neutralisation des charges électriques tout en diminuant la masse du noyau. Il suffit pour cela d'expulser un certain nombre d'éléments hors du noyau rendu radioactif ; la masse du noyau diminuant, la vitesse de rotation du tourbillon central croît en proportion, et son intensité, c'est-à-dire la charge électrique du noyau, reste la même. On obtient ainsi les « isotopes gravitatifs » ayant mêmes caractéristiques chimiques et mécaniques, mais de moindre « poids », que les corps d'origine.

De fait, par des procédés d'« activation » non encore dévoilés mais dont on pourra se faire une idée par l'exposé ultérieur des propriétés du radium, on aurait obtenu actuellement un allègement de 30 % de certains matériaux dont on espère réduire le poids à néant et... même le rendre négatif.

### Electrogravitativité.

Basée sur l'introduction d'une charge électrique dans le champ électrique atmosphérique et sur la création d'un champ électrique particulier s'opposant au champ de gravitation.

### Expérience de Millikan.

Tous ceux qui se sont intéressés tant soit peu à l'électrologie ont gardé le souvenir de cette remarquable expérience, dite de « la goutte équilibrée » qui a permis la détermination de la charge électrique élémentaire, ou charge de l'électron.

Entre les deux plateaux horizontaux d'un condensateur présentant une différence de potentiel suffisante pour créer (entre ces deux plateaux) un champ électrostatique vertical dont l'intensité (H) est de l'ordre de 3 à 4.000 volts par centimètre de hauteur, on introduit une goutte d'huile, de poids (p), portant une charge électrique (e).

En réglant convenablement le sens et la grandeur de la différence de potentiel présentée par les plateaux, on peut faire monter ou descendre la goutte d'huile, qui reste en équilibre quand son poids satisfait à la relation

$$p = e \cdot H$$

Comme la charge d'un corps électrisé est proportionnelle au produit de sa capacité (C) par son potentiel (V), soit :

$$e = C \cdot V$$

on voit que, quelle que soit la valeur du champ électrique dans lequel il est plongé, on pourra soustraire un corps quelconque à l'action de la pesanteur sous condition de porter son potentiel à une valeur telle que :

$$V = \frac{e}{C} = \frac{p}{C \cdot H}$$

### Champ électrique atmosphérique.

Depuis la célèbre expérience de Franklin (1782), on sait que l'atmosphère terrestre est le siège d'un champ électrique dont on a évalué le gradient, en l'absence de nuages, à un accroissement de 1 volt/centimètre, soit 100 volts par mètre de hauteur.

La Terre étant considérée comme électriquement neutre, ce champ serait extrêmement faible au voisinage immédiat du sol mais croîtrait rapidement avec l'altitude sous l'action des rayons cosmiques, pour atteindre, vers 100 et 400 km de haut, deux couches fortement ionisées qui réfléchiraient les ondes hertziennes.

Il en résulte que pour maintenir un corps en équilibre électrogravitatif au ras du sol, il faudrait le porter à un potentiel considérable, de l'ordre de plusieurs millions de volts. Actuellement, des travaux seraient en cours en vue de la réalisation d'un générateur à jet de flammes susceptible de développer une tension pouvant atteindre 15 000 000 de volts ; mais on n'en aurait pas moins réussi à faire déplacer librement dans l'atmosphère des disques de 60 et même 90 cm de diamètre (5).

(5) D'après *Interavia* (V. supra : Vers l'Electrogravitation).

### Application aux Soucoupes volantes.

Si remarquables et si prometteurs soient ces résultats, l'attention des lecteurs de cette Revue sera plus naturellement portée sur les conséquences que l'on peut en tirer pour le fonctionnement des S. V.

Elles sont tout simplement stupéfiantes. En effet :

— une S. V. à fonctionnement électrogravitatieque *touchera rarement le sol*, car le champ électrique (H) étant nul à la surface de la Terre, la tension (V) nécessaire pour équilibrer le poids (p) deviendrait infinie.

— pour établir une liaison quelconque avec le sol (débarquement des passagers, par exemple), une telle S. V. *stationnera en fonctionnement au ras du sol* (soucoupe d'Adamski) (ù, si faible soit-il, le champ n'est pas nul.

— ayant touché le sol pour une raison quelconque, elle *ne pourra le quitter que par un moyen de lancement particulier*, soit mécanique (soucoupe d'Oskar Linke), soit par éjection de fluide (fusée de décollage du « cigare de Marignane »).

— ayant quitté le sol, elle *s'élèvera verticalement, à plat, à la manière d'un hélicoptère, à une vitesse ascensionnelle croissant avec l'altitude* puisque la valeur du champ électrique atmosphérique est fonction de cette altitude.

— arrivée à une hauteur où ce champ atteint une valeur suffisante pour que l'effet électrogravitatief soit nettement supérieur à celui de la pesanteur, elle *basculera*, et la composante d'inclinaison lui *permettra de se déplacer transversalement, ainsi inclinée, à plus ou moins grande vitesse.*

— le champ croissant toujours avec l'altitude, sa *vitesse maximum* (et son inclinaison) *sera fonction de cette dernière et pourra atteindre des valeurs illimitées*, à très haute altitude, au voisinage des couches ionisées.

— quelle que soit son « assiette » (inclinée ou à plat), elle *exercera une action sur tous les corps situés dans son propre champ électrostatique* (Boussole de Fred Johnson rendues folle ; frémissement des arbres ; arrêt en plein vol de l'avion de Janssen, etc.)

— *toutes les manœuvres* (arrêt brutal, stationnement sur place, marche arrière, démarrage foudroyant, changement de direction brusque) *lui sont permises* par simple modification de l'intensité, de la polarité et du sens de la charge. Et ce, sans aucun

dommage pour les occupants, « puisqu'il ne s'agit pas ici d'une force physique (appliquée initialement en un point déterminé du véhicule et qui doit donc être transmise à tous les autres points) mais d'un champ électrogravitatief agissant sur tous les éléments simultanément ».

En bref : *confirmation éclatante de l'hypothèse PLANTIER* qui, dès 1953, fut le premier à signaler les possibilités de *propulsion par champ de force* (6) et peut, à juste titre, être considéré comme le fondateur de cette nouvelle branche de la science : l'Anti-gravitation.

Mais il y a plus !

### L'effet de charge.

On sait qu'un corps électrisé, si bien protégé soit-il contre les « fuites » électriques, a tendance à se décharger lentement ; c'est d'ailleurs à cette constatation que l'on doit la découverte des rayons cosmiques.

Il semble donc qu'un corps fortement chargé, comme le serait une soucoupe électrogravitatieque, devrait perdre rapidement sa charge électrique, notamment au contact de l'air, lors de son déplacement à travers l'atmosphère.

Tout au contraire, du fait du frottement de l'air contre ses parois, un corps conducteur acquiert une charge négative, c'est-à-dire emmagasine un excès d'électrons à sa surface, tandis que l'air contenu dans ses couches-limites se charge positivement, c'est-à-dire présente un manque d'électrons.

Il s'ensuit que le déplacement de ce corps dans l'atmosphère est assimilable au fonctionnement d'une machine électrostatique dont la charge, fonction de la surface du corps, et la différence de potentiel, fonction de sa vitesse de translation, lui permettraient de compenser ses pertes électriques.

Finalement, par suite de cette récupération, et au rendement près de l'opération, une telle soucoupe électrogravitatieque *ne dépenserait aucune énergie pour se déplacer dans le champ atmosphérique*. Mais comme ce champ peut être inversé et devenir beaucoup plus intense lors de la traversée des nuages ou des formations orageuses, il faudrait sans cesse accorder la polarité de la charge sur celle du champ, ce qui *expliquerait les évolutions apparemment désordonnées de ces engins.*

(6) V. La Propulsion des Soucoupes volantes par action directe sur l'atome (Mém. édit. ; 360 fr. franco à Uranos-Documentation, Fondy, Seine, France).

Par contre, dans le vide atmosphérique, c'est-à-dire à très haute altitude, cette charge électrique tendrait à se dissiper d'autant plus rapidement que la soucoupe y serait soumise à l'action plus prononcée des rayons cosmiques primaires, non encore influencés par la traversée de l'atmosphère. D'où l'intérêt d'une décharge instantanée, ... si l'on peut en tirer un bénéfice quelconque.

Or, sous réserve de caractéristiques convenablement adaptées, quant à la charge, à la masse et à la forme du véhicule, l'énergie électrostatique d'une décharge instantanée se transformerait en énergie cinétique appliquée à ce véhicule, dont la vitesse d'éjection et le rayon d'action, dépassant toute commune mesure, lui *permettraient d'atteindre quasi-instantanément... d'autres-monde !* (Analogie avec le saut de l'électron, passant instantanément d'une orbite à l'autre lorsque l'on change son potentiel d'énergie, et fonctionnellement comparable à celui de l'éjection d'un noyau de cerise pressé entre le pouce et l'index).

A notre connaissance, cette « possibilité d'évasion », a été signalée pour la première fois par Jean-Gaston VANDEL dans l'un de ses excellents ouvrages d'anticipation (7).

#### Cigare volant.

Pour réaliser un tel exploit, aussi bien d'ailleurs que pour satisfaire aux relations développées à propos de l'expérience de Millikan, la charge électrique devrait être considérable.

Or, pour un potentiel (V) donné, cette charge électrique (e), proportionnelle à la capacité (C) du corps, est rendue maximum en aménageant ce corps en forme de condensateur.

Sur cette base, l'américain Townsend T. Brown aurait réalisé un *condensateur volant* constitué par un disque dont les bords d'attaque et de fuite (dans le sens du déplacement) sont munis de fils séparés par des poches d'air et agissant à la manière des deux lames d'un condensateur électrique simple.

Si ingénieuse que soit cette disposition, il semble qu'il y ait intérêt à remplacer ce condensateur plan par un condensateur cylindrique, c'est-à-dire un... *cigare volant*.

#### Energie radioactive.

Contrairement aux avions et fusées, qui

demandent un effort de traction continue et nécessitent de ce fait une « charge » de combustible importante pour parcourir une distance donnée, l'énergie nécessaire à l'électrogravitativité se réduit à la charge initiale d'un condensateur électrique, à la compensation de ses pertes dans le milieu ambiant et à des recharges éventuelles, consécutives à des décharges accidentelles ou commandées.

L'énergie libérée par les substances radioactives convient particulièrement à ces différents desiderata, et c'est probablement à son emploi que l'on doit les *variations de luminosité* généralement observées lors des apparitions de soucoupes ou de cigares.

Le radium, dont le noyau se désintègre de façon continue pendant une durée déterminée, émet plus ou moins de rayons *alpha*, *bêta*, *gamma*, suivant la nature des substances radioactives envisagées.

Les rayons *alpha*, peu pénétrants, sont constitués par des particules électrisées positivement (hélium ou noyaux d'hélium) ; les rayons *bêta*, cent fois plus pénétrants que les rayons *alpha* sont constitués par des électrons (négatifs), lancés à très grande vitesse, tandis que les rayons *gamma*, cent fois plus pénétrants que les *bêta*, ne sont que des rayons X ou rayons électromagnétiques, de très courte longueur d'onde.

Pour la protection du personnel, il convient de choisir la substance radioactive émettant le minimum de radiations nocives (rayons *gamma*), et l'on a déjà pu constater que cette prospection de substances radioactives particulières serait à l'origine des *trajets de soucoupes survolant de préférence des régions dont le sol ou le sous-sol renfermerait des gisements radioactifs*.

Réduite, par exemple, à la seule émission de rayons *alpha*, l'énergie dégagée de façon continue n'en serait pas moins considérable (161.200 milliards d'hélium par seconde, à la vitesse de 19.200 km/sec., par gramme de radium, ce qui correspondrait à 37,5 calories par kilog et par seconde). De sorte que, compte tenu de la durée d'émission, le radium est considéré actuellement comme le plus puissant des « explosifs » !

#### Piles à transistors.

L'intérêt de cette énergie radioactive est d'autant plus manifeste qu'elle peut être transformée directement en énergie électrique au

(7) *Naufragés des Galaxies* (éditions Fleuve Noir) ; épuisé.

mojen d'appareils purement statiques, de faible poids et de moindre encombrement, ne comportant aucun risque de panne ou d'accident, puisque les transformations énergétiques y relèvent directement des champs de forces créés par les atomes dans la matière solide.

Cette nouvelle technique, basée sur la conductibilité des corps, c'est-à-dire sur la répartition des électrons périphériques des atomes, permet d'obtenir un courant d'électrons à sens unique à partir d'un cristal fournisseur, comprenant plus de quatre électrons périphériques, vers un cristal récepteur comportant moins de quatre électrons périphériques.

En noyant des traces de tels cristaux respectivement de part et d'autre d'un cristal semi-conducteur, présentant quatre électrons périphériques, on réalise un transistor, c'est-à-dire un redresseur de courant.

Pour obtenir un courant électrique de caractéristiques données, il suffit de provoquer l'écoulement des électrons en surnombre dans le cristal fournisseur. Si l'arrachement de ces électrons est due à une action énergétique de haute fréquence (grande vitesse mais faible masse), comme ce serait le cas d'une particule électrisée et, a fortiori, d'une particule cosmique, on recueillera aux bornes du transistor un courant à basse fréquence (grand nombre d'électrons s'écoulant à faible vitesse).

### Cosmonefs.

L'utilisation de tels transistors ne se limite pas au fonctionnement de la précédente pile, dont la force électromotrice est fonction de l'énergie propre des particules résultant de la désintégration partielle des substances radioactives.

Ce potentiel serait considérablement accru sous l'action des particules cosmiques, arrivant de toutes les directions de l'espace avec une énergie propre près de dix mille fois supérieure à celle que pourrait fournir la désintégration complète de la matière.

Pour bénéficier gratuitement de cette énergie... disponible, il suffirait de répartir ces transistors sur les parois extérieures de l'engin, ce qui — tout en préservant l'intérieur des radiations nocives — lui conférerait cette apparence cristalline observée par presque tous les témoins.

Comme nous l'avons indiqué dans notre dernier ouvrage (8), l'intérêt du condensateur cylindrique, c'est-à-dire du « cigare cosmique », serait de pouvoir fonctionner en outre comme accélérateur de particules, ce qui, sous certaines conditions, lui permettrait des vitesses et des distances franchissables dépassant nos conceptions usuelles d'espace et de temps.

### Le magnétisme antigravitationnel.

Les mêmes considérations s'appliquent au magnétisme qui, d'ailleurs, d'après la théorie tourbillonnaire, accompagne obligatoirement tout effet électrique.

Seules des notions de flux magnétique, faciles à interpréter d'après cette même théorie, et surtout le fait que, si faible soit-il, le champ magnétique n'est pas nul à la surface de la Terre, viennent modifier la présentation du présent exposé, où il suffit de remplacer le condensateur électrique par un aimant ou un solénoïde de nature particulière.

Bien que les premiers travaux relatifs à l'antigravitation aient porté tout naturellement sur le magnétisme, des expériences sont encore en cours, et il n'est pas interdit de voir apparaître dans un proche avenir ces fameuses « boules lumineuses de Gorman » qui, pour la plus grande satisfaction des « fanatiques » de cette Revue, viendront compléter heureusement leur collection de soucoupes, cigares et .. autres « objets non identifiés ».

### En conclusion.

L'antigravitation, et principalement l'électrogravitation, est le premier essai scientifique applicable à l'étude des Soucoupes Volantes, jusqu'ici si controversées.

Les conditions de réalisation de ces engins ne sont point tellement hors de portée de la technique moderne, et, pour cette raison, on peut envisager, sans grand risque d'erreur, qu'une certaine catégorie d'entre eux soit d'origine terrestre.

(8) *L'Espace sera-t-il vaincu ?* (Éditions Plon : 380 fr. franco à Uranos-Documetation Bouidy, Seine France). Signalons à cette occasion une erreur de transcription, due à un vait de lignes, page 55, où il faut lire à partir de la sixième ligne :

« En acceptant une accélération de 10 mètres à la seconde, sensiblement égale à celle de la pesanteur terrestre, (auquel cas, en nous éloignant à la verticale de la Terre, nous perdons deux fois notre poids, nous serions « plaqués » contre nos sièges ; mais en tombant en chute libre vers cette dernière nous ne sentirions plus notre poids, nous flotterions dans nos propres vêtements), il nous faudrait encore plus d'un an ! »

De toute façon, ces réalisations seraient relativement récentes et n'infirmeraient en rien les observations faites antérieurement à ce stade de développement scientifique et technique de l'humanité.

Si la fabrication des "S. V. terrestre est encore tenue secrète, ce n'est point tellement

pour des fins militaires, mais surtout parce que la diffusion de ce nouveau mode d'énergie l'antigravité, entraînerait un reclassement des valeurs et une transformation complète et brutale de l'économie mondiale.

(Tous droits de reproduction et de traduction, même partielles réservés par l'auteur.)

## S. V. ET EFFET COANDA

### 1. RÉPONSE DE L'INGÉNIEUR COANDA.

Notre numéro 17 était paru lorsque nous avons reçu de M. Coanda la réponse aux six questions posées dans notre lettre du 5 mai (v. précéd. n°, p. 74). Voici, dans l'ordre, les déclarations de M. Coanda :

1. Lorsque *POINT DE VUE* affirme que le 8 octobre 1934 un brevet a été déposé par moi pour la déviation d'une veine fluide, il s'agit bien de ce que le public appelle « soucoupe volante », ainsi que vous le constaterez en vous référant aux Publications Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Air, N° 218, concernant l'Effet Coanda, par le Professeur Albert Métral et le Professeur Frédéric Zerner. D'ailleurs en 1938, au « Fifth International Congress for Applied Mechanics » de Cambridge, Massachusetts, à la page 456 il est dit : « Sur un phénomène de déviation des veines fluides et ses applications (l'effet Coanda), et une première théorie sur les dépressions qui se créent sciemment au dessus d'une surface allaire ».

2. Il est exact que A. V. Roe à Toronto au Canada construit un aérodyne lenticulaire qui utilisera l'effet Coanda.

3. L'engin étudié par A. V. Roe actuellement est un disque.

4. L'histoire romanée publiée dans le n° 406 de *POINT DE VUE* a été prise et traduite d'une revue allemande publiée un mois auparavant.

5. De notre côté nous n'avons fait jusqu'à présent que des essais de maquettes aussi bien au point fixe qu'en vol attaché.

6. Nous procédons actuellement à la mise au point d'engins discoïdes de dimensions plus grandes.

Henri COANDA.

Nous remercions vivement M. Coanda de cette clarification.

Nous prenons acte, tout d'abord, de ce qu'il confirme que l'histoire Mac Neil-Whiskers publiée par *Point de vue* (n° 406) est du roman ; il n'en reconnaît pas la paternité et en rejette la responsabilité sur une revue allemande (en l'occurrence la revue *Kristall*, qui n'a toujours pas répondu à notre lettre du 14 mai, évidemment assez embarrassante !)

La réponse de M. Coanda nous apporte, par ailleurs, la certitude que si l'appareil lenticulaire en construction chez AVRO-Canada doit faire application de l'effet Coanda, en revanche aucun vol réel n'a jamais eu lieu ; on en est encore au stade des essais de maquettes.

C'est vraisemblablement, sinon l'imagination des déviateurs du moins l'incertitude d'AVRO quant à la forme définitive à adopter qui a fait publier des schémas d'engins tantôt en fer à cheval tantôt discoïdes.

Nous ignorons quelles sont les « applications » de l'effet Coanda visées à la page 456 de la brochure américaine de 1938 citée par M. Coanda (qui ne nous a pas été communiquée et qui doit être pratiquement introuvable maintenant), et notamment si ces « applications » concernent une « soucoupe volante » ; mais ce que nous pouvons affirmer c'est que la monographie n° 218 du Ministère de l'Air (Métral et Zerner) de 1943, si elle fait état d'un « propulseur Coanda », ne dit absolument rien d'un engin discoïde qui puisse de près ou de loin être assimilé à une S. V....

La réponse ci-après que M. Jean TOURNON a bien voulu faire à une de nos lettres nous dira d'ailleurs ce qu'il faut penser de ce « propulseur ».

Quoi qu'il en soit des développements futurs des recherches entreprises par l'ingénieur Coanda et par AVRO-Canada, voilà donc pour l'instant le « mystère Coanda » ramené à ses justes proportions. Il ne semble pas que nous soyons sur le point de pouvoir

confondre l'« aérodyné Coanda » avec les « engins non identifiés » qui hantent notre ciel depuis quelques siècles au moins !

Marc THIROUIN

## 2. PORTÉE RÉELLE DE L'EFFET COANDA, par Jean TOURNON, pilote, expert de l'Aéron.

Le propulseur Coanda, comme tout propulseur, peut devenir sustentateur si l'on oriente sa poussée dans le sens vertical, sous la seule condition sine qua non que cette poussée soit au moins égale au poids total de l'aéronef. Si M. Coanda a pensé faire de son propulseur une « soucoupe volante », cette soucoupe aurait pu effectivement se sustenter à plat et sans rotation. Mais l'étude des résultats expérimentaux publiée dans la monographie n° 218 du Ministère de l'Air (Métral et Zerner) permet de dire que, si les résultats sont encourageants au point de vue réalisation d'un engin volant, il ne semble pas, par contre, que cette solution soit en passe de pulvériser les performances des appareils classiques en vitesse pure et même en vitesse ascensionnelle.

Si l'on se réfère aux chiffres et schémas publiés dans la monographie précitée, il apparaît clairement :

1°/ que le diagramme des pressions le long de l'extrados du propulseur est analogue à celui de l'extrados d'un profil d'aile classique, donc que les performances semblent devoir être analogues, avec des limitations au moins égales

2°/ qu'à la partie supérieure du propulseur existe bien une zone dépressionnaire. Mais il est peu probable que ce « vide » puisse éviter les frottements et chocs de l'engin contre l'air aux vitesses supra-soniques, comme le laisse entendre l'article de *Point de Vue*. Et ce pour la bonne raison que la vitesse du jet qui induit cette dépression ne peut qu'être, au maximum, du même ordre (voir ci-dessous) ce qui paraît bien insuffisant pour la mainte-

nir face à l'énorme pression du vent relatif à ces vitesses.

3°/ que ce procédé paraît limité quelle que soit la puissance dont on dispose : en effet, on ne peut augmenter la vitesse du jet sans en provoquer le décollement de la paroi. On ne peut pas non plus prolonger indéfiniment la longueur de l'extrados, d'abord pour les mêmes raisons de décollement, ensuite parce que la courbure devient telle que la force engendrée est alors normale à l'axe, donc inutilisable au point de vue propulsion ou sustentation. On peut, il est vrai, retarder le décollement par différents procédés (glaçage des surfaces, aspiration de la couche limite, multiplication des étages de jets) mais on reste, ce faisant, dans le domaine des problèmes connus et des performances classiques.

En résumé, ces limitations me paraissent décisives pour dire que cet engin n'atteindra jamais les performances fantaisistes de l'article incriminé. On peut tout au plus espérer construire un jour un engin décollant verticalement par effet Coanda, mais se propulsant ensuite d'une façon classique à des vitesses qui resteront dans l'ordre de grandeur de celles déjà atteintes, sans que l'effet Coanda soit en mesure de les augmenter d'une façon intéressante. L'effet Coanda ouvre la porte à un domaine inexploré ou presque, et qui laisse entrevoir la disparition des pistes de décollages (extrêmement onéreuses) et la vulgarisation des engins aériens. C'est déjà un progrès énorme, mais il est encore à réaliser.

N. D. L. D. — Voir ce que dit, de son côté, le Cdt Lenoir, dans son article, supra, au chapitre soucoupe aérodynamique (p. 4).

### FLYING SAUCER REVIEW

FLYING SAUCER SERVICE LTD  
1, Doughty Street, London, W. 2. 1

BIMONTHLY. — ANNUAL SUBSCRIPTION : 1/1/0.

### LE MUSÉE VIVANT

Revue trimestrielle de l'Association Populaire  
des Amis des Musées

édactrice en chef : Madeleine ROUSSEAU  
Palais du Louvre, Paris-1<sup>er</sup>. - Abonnement : 300 fr.

# MESSAGES DE L'ESPACE

par Charles GARREAU

Membre du Comité d'Etude et Correspondant régional C. I. E. O. (Centre-Est)

## LES ÉMISSIONS RADIO CAPTÉES DE VÉNUS NE S'ADRESSENT PAS OBLIGATOIREMENT A LA TERRE...

Eminent spécialiste américain de la radio-astronomie, le professeur KRAUSS, de l'Université de l'Ohio, vient de faire une déclaration qui a eu un énorme retentissement :

« La planète Vénus, a-t-il révélé, émet des signaux radio, qui semblent soumis à un code, et la modulation de ces ondes est semblable celle que nous imposons à des ondes portant un message. »

De là à dire que Vénus essayait de contacter la Terre, il n'y avait qu'un pas que beaucoup ont franchi.

« Cependant, se sont empressés d'ajouter certains, le phénomène n'a rien à voir avec les « soucoupes volantes », car si les Vénusiens étaient capables de venir jusqu'à nous, ils n'auraient pas besoin de nous envoyer des messages radio ! »

L'argument, a priori, semble péremptoire. Pourtant, les soucoupes peuvent fort bien venir d'ailleurs que Vénus, et le phénomène radio n'aurait ainsi rien à voir avec elles.

En dehors de cette éventualité, radio et soucoupes peuvent être au contraire étroitement interdépendants. Car les signaux de Vénus, que nos radio-astronomes ont perçus, peuvent parfaitement être des messages destinés non pas à la Terre, mais aux astronautes évoluant dans les espaces interplanétaires.

Ceux-ci restent en liaison-radio permanente avec leurs bases, et l'échange de leurs

communications a fort bien pu être capté par les radio-télescopes terrestres, qui, en l'occurrence, jouent le rôle d'oreilles indiscretes !

Ainsi Vénus serait habitée. Et habitée par des êtres doués d'une intelligence supérieure à la nôtre ! C'est la conclusion inéluctable qui semble découler des déclarations du professeur KRAUSS. Cette conclusion est en contradiction apparente avec les modernes théories astronomiques, qui assignent à cette planète une jeunesse relative par rapport à la Terre, ce qui a fait déduire que ses habitants sont certainement moins évolués que nous, et encore à un stade très primitifs.

D'accord... s'il s'agit d'indigènes.

Mais si Vénus, dont on se plaît à souligner les grandes ressemblances avec la Terre, était occupée non par des Vénusiens, mais par d'autres êtres, venus du fond de l'espace, et l'utilisant comme base-relai ?

L'hypothèse, certes, rejoint la science-fiction. Mais est-elle impossible ? Dès l'instant où l'on admet que des êtres ont résolu les problèmes de la navigation interplanétaire, il est logique d'admettre, très simplement, que tout devient possible sur ces planètes voisines, dont nous rêvons de faire la conquête dans un avenir proche, et que d'autres, peut-être, ont abordées avant nous, à l'issue d'un fabuleux voyage à travers l'infini.

---

## NOUVELLES INTERNATIONALES

**Statistiques 1956.** — Nous procédons actuellement au classement des observations faites depuis le début de l'année ; nous en publierons prochainement les résultats. Ainsi qu'il était prévu, il semble bien que les régions d'observations maximum soient, cette année, situées en Europe centrale et orientale et en Asie. Des témoignages nous sont parvenus notamment du Liban et du

Japon ; d'autre part peut-être faut-il interpréter comme un signe d'intérêt en rapport avec une recrudescence d'observations au-dessus de l'U. R. S. S. le fait qu'OURANOS vient de recevoir l'abonnement d'une Académie de Moscou ?

La plupart de nos informations proviennent de nos correspondants et du rapport direct des témoins. Comme Jimmy Guieu l'avait signalé,

ceux-ci hésitent maintenant à informer la presse, craignant les tracasseries consécutives à la publicité faite sur leur nom. Nous rappelons que, pour notre part, nous respectons scrupuleusement l'incognito des témoins qui le sollicitent ; mais nous les incitons en même temps à communiquer leurs observations à la presse, qui ne doit pas être frustrée de ses informations d'intérêt général ; nous leur recommandons par contre de nous signaler sans retard tous les abus dont ils seraient éventuellement victimes à la suite de ces communications.

**A propos des « objets parfaitement connus »** (vy. précéd. n°). — Qu'il nous soit permis de citer, à la suite de Jimmy GUIEU (1), deux témoignages d'importance à l'appui de ce que nous affirmons dans notre précédent article :

1° Le Cpt Ruppelt, ex chef de la Commission Soucoupe américaine, auteur du récent ouvrage *Report on the UFO's*, parle des V.T.O.L. (= appareils à décollage et atterrissage verticaux) comme de prototypes n'ayant jamais dépassé le périmètre de leur base (Edwards Air Force base, en Californie).

2° L'ingénieur Zborowski, à la suite du congrès des Sciences aéronautiques de Duisbourg, a fait la déclaration suivante : « On avançait imprudemment que la France allait construire des avions sans ailes, des « cigares volants », que les S. V. étaient françaises, ce qui est une hérésie ! » (« Point de vue — Images du monde », 25 fév. 1956).

Quant au « lit-cage volant » britannique, il n'est pas non plus sorti de sa base expérimentale, et sa forme ainsi que son éfroyable vacarme le situent vraiment trop loin des limites soucoupiennes !

Pour finir, signalons — dans ce domaine en perpétuelle évolution de l'aéronautique — le nouveau record de vitesse réalisé le 23 juillet dernier à la base d'Edwards (Californie) par le Lt-Col. Frank Everest sur un Bell X-2 Rocket expérimental, avec près de 3.000 km-h.

**Angleterre.** — Pour la seconde fois (vy. *Ouranos* n° 15), en septembre dernier des particuliers des environs de Portsmouth et les autorités navales de Portsmouth Dockyard (arsenal maritime) ont constaté l'interruption localisée, pendant un quart d'heure, des transmissions radio de la B.B.C. et T.S.F. du ministère de la Marine. Or il ne s'agissait pas d'un incident électromagnétique banal, car pendant l'exacie durée de ce « hiatus » toutes les transmissions intérieures et extérieures ont été interrompues et la reprise vint non pas graduellement mais subitement.

On a encore remarqué l'inquiétude des chiens pendant cette interruption.

D'autre part, deux pilotes militaires de la R.A.F. stationnés en Allemagne, m'ont informé qu'ils ont poursuivi des S. V. outre-Rhin mais que les mystérieux objets les ont semés à une vitesse prodigieuse. En Angleterre défense est faite aux pilotes de divulguer ce genre d'observations, sous menace de passer en conseil de guerre.

H. T. WILKINS

— Nous rappelons que H. T. Wilkins a déjà publié deux ouvrages sur les S. V. (il n'en existe aucune traduction) :

*Flying saucers on the Moon* (1954),

*Flying saucers uncensored* (1956),

Ces ouvrages sont disponibles à *Ouranos-Documentation*.

**Espagne.** — Le 20 mars 1956, un objet igné est tombé sur le mont Siat, près de Gerona et a allumé un incendie qui n'a pu être éteint qu'après plusieurs heures d'effort. L'objet n'a pu être retrouvé. D'après les témoins ils s'agissait d'un corps animé d'une vitesse considérable paraissant mesurer 1 mètre de long sur 50 cm de large.

**France.** — A propos de la panne d'électricité monstre de novembre dernier. — Le 21 novembre 1955, de 7 h. 30 à 8 h. 10, environ, les régions de Paris, du Nord, de la Normandie, de la Bretagne, de Nantes et de Lyon ont été mystérieusement privées des apports d'électricité provenant normalement du Massif Central, soit une puissance de 800 000 kw. La coupure intervint brutalement, puis le courant se rétablit spontanément au bout d'une quarantaine de minutes.

Or aucun technicien n'a encore pu expliquer ce phénomène...

C'est la première fois qu'une panne aussi généralisée se produit. En admettant qu'il puisse s'agir d'une incidence météorologique (orage magnétique, perturbation ionosphérique, d'origine solaire) on ne s'expliquerait pas qu'elle n'ait affecté qu'une partie du réseau. Il y aurait fallu, d'ailleurs, une perturbation invraisemblablement puissante, alors que bien au contraire aucune recrudescence de taches solaires ni d'éruptions chromosphériques n'était enregistrée à cette époque.

Ceci nous remet en mémoire, par contre, les nombreuses pannes électriques subies par des automobiles au passage de S. V. en France, au cours du second semestre 1954, ainsi que les innombrables observations de S. V. faites depuis quelques années au-dessus du Massif Central. Rappelons que les dernières en date, cette année, furent celles de la nuit du 17 au 18 février (chaîne des puys) et du 11 avril (Le Puy) ; c'est non loin de cette dernière localité que le jeune Farigoule

(1). Vy. Jimmy GUIEU : Rubrique des S. V., dans *GALAXIE* de sept. 1956.

prétendit avoir observé un disque et ses deux occupants le 16 septembre 1955 ; c'est à Puy-St-Gulmier, à 35 km de Clermont-Ferrand, que M. Collange vit cet extraordinaire disque lumineux qui se déplaçait verticalement dans son champ, le 31 mai 1955.

Nous savons d'ailleurs que, depuis 1951 au moins, des phénomènes étranges se produisent dans le Puy-de-Dôme : nous les suivons avec beaucoup d'attention et nous en parlerons lorsque nous aurons réuni à leur sujet des éléments suffisamment concordants et objectifs.

*Et maintenant : « la S. V. française » (!). —* Après le « cigare français » (alias *Coléoptère*, de Zborowski), voici la « S. V. française », alias *aérodyné à ailes multiples* de René Couzinet, dont nous avons parlé ici la dernière fois... *Paris-Match* (28 juil. 1956) nous en montre la maquette et nous annonce que le célèbre constructeur la réalisera en vraie grandeur en neuf mois. Voici déjà plus d'un an que l'intéressé a indiqué à la revue aéronautique *L'Air* (n° de juil. 1955) un délai de réalisation de six mois...

C'est qu'en dépit de ce que voudraient nous faire croire les « gros fûtés » il est plus difficile de mettre au point un prototype que d'écrire un article dans une revue élégante.

Croyez-nous, braves gens, les S. V. c'est bien autre chose que l'aviation, et l'aviation, vous voyez, c'est déjà si malin !

**Canada. — L'opinion d'un Dominicain. —** Le R. P. Paul Bernier, professeur au collège dominicain d'Ottawa depuis 1926, a déclaré à un reporter de l'*Ottawa Journal* : « Je suis convaincu que les S. V. sont des engins interplanétaires pilotés par des êtres dotés de connaissances scientifiques beaucoup plus avancées que les nôtres... Si nous voulons résoudre le problème de la pesanteur, qui est le principal obstacle aux voyages interplanétaires, nous devons aménager le champ magnétique terrestre afin de nous éloigner de la Terre au lieu d'y être attirés. »

C'est à la suite d'une observation personnelle de S. V. que le R. P. Bernier abandonna son scepticisme premier et se rendit à la lumière de la vérité. Comme qui dirait le chemin de Damas du Père Bernier (qui porte précisément le prénom du grand apôtre !).

(Document L. de BELLEPEUILLE)

*Toujours Mr Willert Smith et Shirley's Bay. — D'après Laimon A. Mitris dans Saucerian*

*Review*, Mr Wilbert Smith aurait fait, le 17 mai 1955, devant la Commission de la Radio aux Communes, un exposé technique sur la radio et la T. V., au cours duquel le député libéral Jean Richard lui aurait demandé si certaines interférences troublant les écrans de télévision étaient imputables aux S. V. M. W. Smith aurait répondu : « Non, vous ne pouvez rendre les S. V. responsables des interférences T. V. mais vous le pouvez pour un tas d'autres choses ».

Un autre député demanda pourquoi la station d'observation de Shirley's Bay avait été fermée, et Mr W. Smith répondit : « Nous n'aboutissons à rien ».

Une troisième question allait être posée lorsque le président rappela que le but de la Commission était la radio et la T. V. et non les S. V.

Cependant à l'issue de la séance Mr W. Smith aurait fait les déclarations suivantes : « Je suis convaincu que les S. V. existent, mais je suis dans l'infortunée situation du commissaire de police qui sait qui a cambriolé la banque mais ne peut en apporter la preuve devant le tribunal ». Il précisa ensuite, dit l'auteur de l'article, que c'était l'opinion du ministère des Transports que la station de Shirley's Bay n'avait abouti à rien, mais il confirma que la station avait enregistré une modification de la force de gravitation au passage de « quelque chose » dans le ciel qui pouvait être une S. V. Pour cette raison il pensait qu'il était absolument nécessaire de poursuivre les recherches, et naturellement de disposer à cet effet de tous les moyens appropriés à défaut desquels il était préférable de fermer la station, ce que fit le ministère en raison des dépenses à engager et « particulièrement de l'opinion qu'un grand nombre de personnes avaient des S. V. » (!)

Après la réunion, Mr W. Smith répéta que tout en croyant à l'existence des S. V. il ignorait ce qu'elles étaient. Elles pouvaient être des véhicules de l'espace pilotés par des habitants d'une autre planète, elles pouvaient être aussi un type inconnu de « celestial fireballs » (traduisible par *boules de feu célestes*, aussi bien que par *météores*), mais personne ne lui demanda ce qu'il entendait par là, tant ces messieurs qui l'écoutaient sans poser beaucoup de questions avaient l'air timide à l'égard de ces problèmes !

Laimon A. Mitris estime, pour conclure, que la station de Shirley's Bay ne tardera pas à être réouverte ou qu'un nouveau programme de recherches sera inauguré dans un proche avenir.

(Document Gray BARKER)

# COURRIER & COMMUNICATIONS

## UNE ENIGME ASTRONOMIQUE EN 1889

par Alain GADMER

Membre du Comité d'Étude  
et Correspondant C.I.E.O. (Htes-Alpes)

Pour faire suite à l'article de Jimmy GUIEU paru dans le N° 16 d'*Ouranos*, voici la copie d'un document que j'ai relevé en étudiant d'anciens numéros des *Annales*.

Il est évident que si le phénomène décrit dans cet article s'avérait ne pas être dû à des causes « naturelles », il ne saurait cependant être question ici d'expéditions terrestres, quelles qu'elles soient...

De toutes façons, cet article seul ne peut permettre de se prononcer sur l'origine du phénomène. Il serait donc intéressant que les lecteurs d'*Ouranos* communiquent au Comité d'Étude tous les documents dont ils peuvent avoir connaissance concernant des observations de ce genre.

Article de M. Henri de PARVILLE, paru dans *Les Annales* du 14 Juillet 1889 (2<sup>e</sup> semestre — N° 316 — p. 27) :

### MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

#### ACADÉMIE DES SCIENCES

##### *Une énigme astronomique*

Les observateurs qui s'occupent d'astronomie physique sont très intrigués depuis quelque temps par un phénomène lumineux remarqué sur Saturne et signalé pour la première fois par M. Terby de Louvain. On distingue une lueur blanche sur les anneaux de Saturne, ou plus exactement sur l'ombre portée de la planète au point où les anneaux passent derrière elle par rapport à l'observateur terrestre.

Qu'est-ce que cette lueur ? Tous les observateurs l'ont vue, mais la décrivent différemment. Pour les uns c'est une faible lueur au bord de l'ombre, et c'est sans doute un simple effet de contraste ; pour les autres, pour ceux qui possèdent des instruments puissants, c'est une lueur très

étendue sur la largeur des anneaux. Quelques astronomes affirment même que cette lueur varie d'intensité à des intervalles périodiques et rapprochés, il y aurait augmentation d'éclat environ toutes les sept minutes. M. Brooks de Genève aurait très bien observé cette variation.

Mais ce qui semble incompréhensible dans cette apparition, c'est qu'elle est fixe. Les anneaux de Saturne possèdent un mouvement propre ; la planète, de son côté, tourne sur son axe en dix heures environ. Si la lueur avait sa source sur les anneaux, elle devrait tourner avec eux ; or elle reste au même point. De même, si elle avait son origine sur la planète elle devrait se déplacer avec elle.

Nullement. Cette lueur est donc bien faite pour exercer la sagacité des observateurs. Il est à craindre que l'on ne trouve pas plus la clé de l'énigme que l'on n'a découvert la cause du point rouge signalé sur Jupiter en 1878. Ce point rouge, on pouvait penser qu'il s'agissait d'une éruption, mais il est toujours là, immobile à sa place, avec sa même teinte. C'est un œil rouge qui nous met inutilement jusqu'ici l'esprit à la torture.

Plus près de nous, sur la lune, M. Gaudibert vient d'observer en mai et en juin un autre phénomène lumineux. Précédemment, en avril, avec un télescope de dix pouces, il avait exploré le rempart de Cassendi, dont la crête fine est admirablement visible. On ne remarquait d'ailleurs rien d'anormal, quand, le 11 mai dernier, M. Gaudibert aperçut sur la mince muraille du cratère un point noir comme de l'encre qui tourna dans le télescope avec Cassendi. Il appartenait donc bien à la Lune.

Il le revit encore quelques jours après, mais plus gris ; l'astre tournant, le point devint invisible.

S'agit-il d'une éruption et notre satellite ne serait-il pas aussi mort et solidifié que l'on est porté à le croire ? Il sera intéressant de rechercher ce qu'est devenu ce point énigmatique à la prochaine lunaison.

On voit qu'il y a encore beaucoup à faire dans notre propre système solaire pour l'astronomie physique. Nous sommes loin de tout connaître.

LISEZ :

## L'AMITIÉ PAR LA PLUME

COURRIER DU « CLUB DES INTELLECTUELS FRANÇAIS »

Arts - Sciences - Littérature. — Directeur : Jean AVRAY. 450 Frs par an - Trimestriel

C.C.P. « Clubs des Intellectuels Français - L'Amitié par la Plume », 36, rue Boulard, Paris-14<sup>e</sup>, PARIS-3694.95

## NOUVELLES DIVERSES

### RETOUR DE MARS

Le 10 septembre 1956, la planète Mars, comme tous les deux ans environ, se trouvait à proximité de la Terre. Tous les 15 ans environ, ce rapprochement (périgée) passe par un maximum (opposition périhélique). Ce double cycle tient à l'excentricité, assez prononcée, de l'orbite de Mars (20%, contre 3% seulement pour la Terre). 1956 est précisément une année de rapprochement maximum.

La distance de Mars à la Terre, à son périgée, varie approximativement de 101 à 51 millions de kilomètres ; elle était cette année, d'environ 56 millions de kilomètres (plus courte qu'en 1954, plus courte même que lors de la précédente opposition périhélique, en 1941).

Le diamètre apparent de Mars était à peu près le double de ce qu'il était au périgée de 1948.

Il faudra attendre 1971 et 1973 pour retrouver des conditions d'observation aussi favorables.

L'étude scientifique de Mars ramonte à Cassini, il y a environ 3 siècles. Le perfectionnement des moyens d'observation fit du périgée de 1954 une période fructueuse pour les astronomes. Malheureusement, les conclusions les plus intéressantes, auxquelles serait parvenu le Dr E.C. Slipher, de l'observatoire Lowell, de Flagstaff (Arizona), sont — assez inexplicablement — tenues secrètes. Elles seraient l'aboutissement de six mois de travaux photographiques menés à l'observatoire Lamont-Hurey, de Bloemfontein (Union Sud-Africaine), par une expédition astronomique que patronnait la National Geographic Society. Tout ce qu'on sait est que les photos précisent les zones bleu-vert et leurs transformations saisonnières, ainsi que le tracé de certains canaux dont quelques-uns, très fins, n'avaient pas encore été aperçus.

Le périgée de cette année permettra certainement de nouvelles découvertes, non moins intéressantes. Mais si l'on doit encore en garder secrète la substance, il faudra bien se poser les questions : que nous cache-t-on ? au profit de qui ? à quelles fins ? et se demander si la Science, après avoir été imprudemment mise à la portée des premiers venus, ne va pas maintenant devenir le monopole de quelques-uns d'entre eux. Ne suffisait-il pas d'accaparer la science atomique ? Faut-il encore mettre la main sur la science dite pure ?... et glisserait-on vers quelque forme de dictature scientifique ?

### SCIENCE ET FICTION

La Revue *Fiction* (1), dont nous apprécions les efforts pour faire connaître les meilleures œuvres de science-fiction et développer dans ce domaine le goût du public de langue française, nous a déjà donné maintes preuves de la symbiose existant entre la science et la fiction. Elle nous en offre un nouvel exemple en publiant dans son n° 33, d'août 1956, la nouvelle de Poul Anderson, *Les jeux sont faits*.

Dans une de ces présentations érudites et concises dont *Fiction* possède le secret, on nous rappelle que la théorie des jeux de combat utilisée par l'auteur pour sa nouvelle est une branche — peu connue — des mathématiques, sur laquelle M.G. Matthys a publié une bonne étude de vulgarisation dans le *Bulletin de l'Institut National des Statistiques*, n° 3, 9 et 10, de 1952.

« La théorie des jeux, écrit *Fiction*, a ceci d'extraordinaire qu'elle permet de faire une mathématique du bluff. Elle permet donc de réduire à l'état de science exacte la compétition économique, le poker et même la stratégie militaire. Un de ses inventeurs, le professeur Von Neumann, vient d'être nommé membre de la commission à l'énergie atomique américaine et du Conseil supérieur de guerre aux Etats-Unis. C'est dire que la nouvelle de Poul Anderson est d'une grande actualité. Il est très probable qu'elle va rejoindre la célèbre *Supériorité écrasante* d'Arthur C. Clarke (publiée dans *Fiction*, N° 3) sur la brève liste des nouvelles de science-fiction dont la lecture est obligatoire pour les élèves de l'Ecole de guerre américaine. »

Nous attirons l'attention sur cette dernière phrase et la dedions à tous ceux qui sont tentés de ne voir dans la Science-Fiction que le produit bâtarde de deux genres congénitalement incompatibles, voire une atteinte à la dignité de la Science et à son aspect essentiellement positif...

M. TH.

(1) *Fiction*, la revue littéraire de l'étrange, fantastique et science-fiction dirigée par Maurice Renault, avec la collaboration de Jacques Bergier, A.ata Dorémieux, F. Hoda, Igor B. Maslowski, etc. (le n° : 100 fr. ; 130 pages).

**Succès Universitaires.** — Notre collaborateur et ami J. N. AUBRUN, dont on a pu apprécier l'étude *Accélération et Champ de forces* dans le N° 14 d'*Océanos*, vient d'être brillamment reçu à l'Ecole de Physique et Chimie de Paris, qui depuis quelques années s'oriente vers l'énergie atomique. Nous lui adressons nos vives et amicales félicitations.

## BIBLIOGRAPHIE

**ALERTE DANS LE CIEL !** — par Charles GARREAU, Membre du Comité d'Etude et Correspondant régional de la C.I.E. OURANOS, Reporter à la « Bourgogne Républicaine ». — Préface de Marc THIROUIN.

Cet ouvrage a été supervisé par le Lt-Col. MARTIN, du Bureau Scientifique de l'Armée de l'Air, qui dirige l'enquête officielle sur les « Mystérieux Objets Célestes » (M.O.C.).

Vy. la Bibliographie du précédent numéro.

**Alerte dans le ciel** relate :

- Les premières conclusions du Bureau Scientifique de l'Armée de l'Air sur les observations françaises (inédit).
- Certains rapports officiels étudiés par le Bureau Scientifique et gardés secrets jusqu'ici : observations en A. E. F., au Centre d'essais de Brétigny, au Camp de Mailly entre autres (inédit).
- Les rapports officiels étrangers consacrés aux observations qui sont restées inexplicables (dont la plupart inédits : suisses, allemands et scandinaves notamment).
- La position officielle actuelle des commissions d'enquête américaine, britannique et suisse, ces deux dernières en inédit.
- Les enquêtes personnelles de l'Auteur.
- L'opinion de nombreuses personnalités des milieux scientifiques sur le problème des « Soucoupes ».
- Les conclusions qu'on peut tirer des faits tels qu'ils ont été rapportés.

1 volume 256 pages 14 x 19 cm. avec 16 hors-texte. couverture illustrée en couleurs ; franco à Ouranos, par retour . . . . . 915 fr.

— C. C. P. « Ouranos » Paris 10 522.47 —

**L'HOMO SAPIENS DEVANT L'INVASION** — par Roger Clément.

Le problème des S.V. vu par un philosophe tourangeau. brochure de synthèse, éditée à frais d'auteur, œuvre sincère.

1 broch. 61 p. 14 x 22 cm, couv. bristol illustrée ; franco à Ouranos, par retour 280 fr.

**Œuvres de Lucien DUPLESSY** (rappel) :

**La Machine ou l'Homme** . . . . . 475 fr.

**L'Esprit des Civilisations** . . . . . 1.870 fr.

— 14,5 x 22, 5 cm. — à Ouranos (envoi franco) —

**BLACK-OUT SUR LES SOUCOUPES VOLANTES** — par Jimmy GUIEU, Chef du Service d'enquête de la C.I.E. OURANOS — Préface de Jean COCTEAU, de l'Académie Française — Avant-propos de Marc THIROUIN.

Vy. page IV de la couverture du présent numéro.

Tous ceux qui ont lu *Les Soucoupes Volantes viennent d'un autre monde*, de Jimmy GUIEU, prendront un intérêt accru à la lecture de ce nouvel ouvrage du Chef de notre Service d'enquête.

Jimmy GUIEU y fait état des observations effectuées depuis 1954, notamment des fameux atterrissages de S. V. et des contacts avec les occupants des disques, réalisés sur le territoire français depuis cette date.

**Black-out sur les S. V.** est donc une mise à jour du précédent document, tenant compte des faits les plus importants survenus depuis la parution de celui-ci. C'est en même temps une nouvelle approche de la vérité, face aux forces obscures, conscientes ou non, que, pour les raisons les plus diverses, tendent à l'étouffer.

Ce livre est la somme de documents et d'arguments la plus complète à ce jour sur le problème des S. V.

L'aval que lui donne Jean COCTEAU, de l'Académie Française en lui consacrant une préface confirme la valeur et le rayonnement de l'œuvre documentaire de Jimmy GUIEU.

1 volume 256 pages 16 x 21 cm. ill. de hors-texte photographique. Couvert. sous jaquette en coul. ; franco à Ouranos, par retour 825 fr.

— C. C. P. « Ouranos » Paris - 10 522.47 —

**GALAXIE**, chaque mois, publiée, depuis juin 1956 :

**LA RUBRIQUE DES SOUCOUPES VOLANTES**

par Jimmy GUIEU

Chef des Services d'Enquêtes de la C. I. E. Ouranos

Dans tous les kiosques, librairies et à Ouranos, le N° 100 fr.

**RADIO - MARSEILLE**

diffuse au moins une fois par mois le (vendredi, à 19 h. 35) un

**interview de Jimmy GUIEU**

au cours de l'émission de Robert BELLAIR : « Affiches sonores ». Prenez l'écoute !

Vient de paraître :

**JIMMY GUIEU**

Chief des Services d'enquête de la C.I.E. OURANOS

*Black  
Out  
sur  
les  
Soucoupes  
Volantes*

*Black Out  
sur les  
Soucoupes Volantes*

**JIMMY  
GUIEU**

PRÉFACE DE  
**JEAN COCTEAU**



Avant-propos de Marc THIROUIN  
Directeur général de la C.I.E. OURANOS

*Editions*  
**FLEUVE  
NOIR**

*Editions*  
**FLEUVE NOIR**

*Bonne chance à votre courage...*  
*Jean Cocteau*  
\*

1 vol. 256 p. 16 × 21, illustré de hors-texte photographiques. Couv. sous jaquette en coul., franco... **825 fr.**  
Commandez votre exemplaire à **Ouranos, 27, r. Étienne-Dolet, BONDY, Seine (France). C.C.P. Paris 10.522.47.**  
Envoi par retour.

Vy. la note bibliographique : page 16 du présent numéro.