La science et l'autre

C'est avec les armes que se gagnent les guerres. Les fusils, les grenades, les tanks, les sous-marins, les canons.

Mais de toutes les armes, celle du ciel fut déterminante. Elle représentait un atout de supériorité incomparable, l'ajout d'une troisième dimension aux campagnes de guerre, permettant d'atteindre l'ennemi d'une position invulnérable, par des armes qui autrement n'auraient eu que peu d'efficacité. Des grenades, des bombes inflammables, des virus, des infestations et des gaz mortels pouvaient être répandus sur la tête de l'ennemi à son insu et le foudroyer avant même qu'il ne s'en rende compte.

Posséder la science du ciel, c'était avoir une arme implacable.

Nous en avons fait du chemin dans notre conquête du ciel depuis les frères Montgolfier. Les cerfs-volants, les dirigeables, les planeurs, les avions, les fusées, notre société moderne a poussé la science de l'air à son sommet.

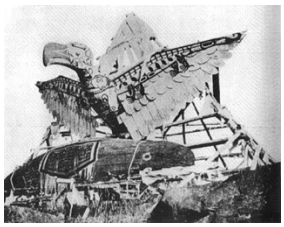
Aujourd'hui les structures cellulaires permettant des réalisations comme le parafoil et les ballons hybrides à poids nul qui peuvent prendre n'importe quelle forme, apportent une toute nouvelle dimension à la conquête des airs.

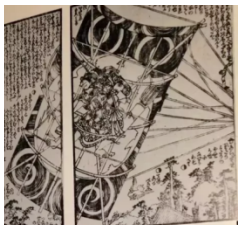
Ce sont les guerres qui ont propulsé cette course effrénée moderne à la maîtrise des cieux, mais les idées n'étaient pas nouvelles. Notre génération n'est pas la première à avoir fait la guerre. L'histoire en est remplie. La mythologie plus encore. Ce n'est pas la seule fois que des appareils volants ont été utilisés pour la guerre dans l'ancienne histoire.

Le cerf-volant

Comme chez la nation Tlingit de l'ouest de l'Amérique, l'utilisation de cerfs-volants effrayants représentants des géants pour repousser les étrangers, était une pratique qui existait sur tout le pourtour du Pacifique, du Chili à la Chine, tous des pays ou se retrouvent la passion des cerfs-volants encore aujourd'hui.

Dans le sud-ouest de l'Amérique, c'était le « Thunderbird » cet oiseau gigantesque qui tournoyait dans le ciel à la recherche d'une proie.





En y adjoignant la place pour recevoir un individu, le cerf-volant devenait un instrument de surveillance, de communication et de guerre.

Et un outil de travail.

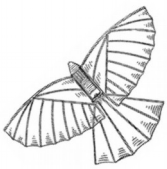
Remontant au 5e siècle av. J.-C. les Tartares utilisaient des ballons à l'air chaud et des cerfs-volants pour repérer la progression des ennemis et attaquer avec des bombes incendiaires sortant de la bouche de cerfs-volants en forme de dragon.

Les forces sont les mêmes, les connaissances sont les mêmes, les formes sont les mêmes, les techniques sont les mêmes, il n'y a que la conception qui change entre un cerf-volant et un planeur, dont tout l'art consistait à se maintenir en l'air et se guider sans les cordes de tirages.

Un important pas à faire, mais qui possédait son mérite, puisque l'autonomie permettait alors une foule de nouvelles applications, ne serait-ce que d'aller toucher son ennemi ou qu'il se trouvait.

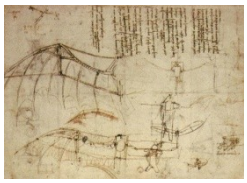
Déjà au tournant de notre ère sous l'empereur Zhang Heng, la Tartarie possédait un modèle de planeur autonome capable de réaliser de long parcours.

À la fin du 6e siècle, ils expérimentaient le vol autonome en utilisant des criminels, qui pouvaient espérer ainsi échapper à leur sort malheureux en cas de succès.



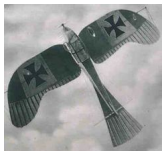
Au onzième siècle le moine anglo-saxon Eilmer de l'Abbé de Wiltshire parcourait plus de 200 mètres à bord de son planeur avant de s'écraser.

La queue plate et les ailes étaient celles des oiseaux et la conduite s'effectuait en utilisant un système de voilure déformable. Faute de dérive verticale, comme les avions moderne, les planeurs devaient plonger pour tourner.



Une technique qui fut longtemps en usage, en tout point similaire à celle qui nous est parvenue à travers le manuscrit de Léonard De Vinci, dans lequel il représente les plans détaillés d'un tel planeur.

Que du bambou et de la soie.

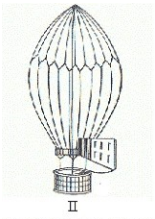


À quelque temps de la Première Guerre mondiale les Allemands réalisant que le ballon ne serait jamais compatible avec les guerres modernes, furent les premiers à utiliser les avions pour envoyer des grenades chez l'ennemi avec son Taube, un avion qui incidemment ressemblait à un oiseau à la queue plate sans dérive verticale, se dirigeant par un système de voilure déformable.

L'usage est le même. Les techniques sont les mêmes. Les connaissances sont les mêmes.

Le ballon

Parallèlement au développement de l'aile volante, le ballon à l'air chaud était connu depuis l'aube des temps chez les Asiatiques et tout pourtour du Pacifique. D'une technologie facile à mettre en œuvre, ils ont été utilisés à diverses tâches dont celle de la guerre.



le

Les légendes des Iroquois et de nombreuses peuplades du pourtour du Pacifique possèdent en commun les légendes des têtes volantes, des ballons à air chaud de papier en forme de grosses têtes, utilisé pour effrayer.

Ces grandes représentations au sol, comme les lignes de Nazca, ou encore les nécessités cartographiques de la morphologie du territoire comme les Mayas et d'autres peuples d'antan pratiquaient, ne pouvaient être réalisées aussi parfaitement, sans posséder de recul suffisant. Un recul qui ne pouvait venir que du ciel.

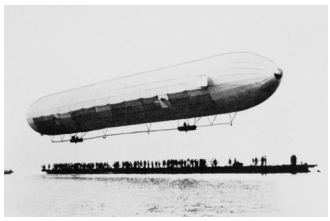
Le ballon à air chaud en laisse était facile à fabriquer et facile à utiliser. Il possédait tous les atouts pour une telle tâche.

En 1709 à Lisbonne, 150 ans à peine après les conquistadores du Nouveau Monde, le Brésilien Bartolomeu de Gusmäo faisait une représentation au Pape du ballon à air chaud de sa conception.

L'usage est le même. Les techniques sont les mêmes. Les connaissances sont les mêmes.

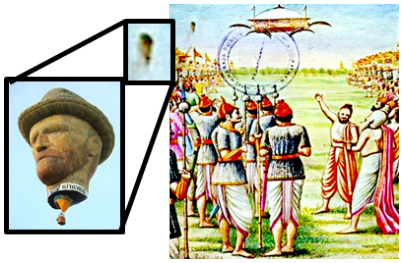
Mais le ballon à air chaud sera rapidement relégué au rang de curiosité puisque 90 ans plus tard naissait une toute nouvelle façon de faire lever les ballons, beaucoup plus efficace, l'hydrogène.

Si le besoin de voler était comblé, les nécessités du vol autonome se firent ici aussi sentir. Le ballon ne serait un atout valable que s'il pouvait se déplacer et se diriger seul, sans une longe le raccordant au sol. Il devrait être de forme aérodynamique, muni d'ailettes permettant de la guider dans le vent, d'un moteur et d'une hélice permettant de le propulser.



C’est en 1900 qu’un tel appareil apparut. Muni de moteurs et d’ailettes et capable d’une grande autonomie, ce premier dirigeable possédait déjà tous les raffinements de la série à laquelle il appartenait, le Zeppelin.

Le vimana



Dite représenter une scène du début de notre ère, cette œuvre hindoue laisse apparaitre sans équivoque deux de ces fameux vimana.

Le premier, celui de gauche est un ballon à air chaud en forme de tête semblable à nos montgolfières modernes.

Bien que le second s’apparente plus à une chimère ou l’objet d’une présentation tapageuse visant à impressionner, ce n’est pas le cas. L’appareil, plus profond que large, est muni d’un dôme et d’une galerie sur sa façade.

Il ressemble à ces temples antiques qu’il est possible de retrouver en Inde.

Il était dit que l’appareil pouvait se déplacer, grâce à quatre oiseaux attachés aux quatre coins, une description similaire au vaisseau qui emporta Nimrod dans le ciel à l’époque du déluge. Il est possible de voir quatre oiseaux majestueux à chaque coin, statufiés comme des emblèmes.

Le dôme n’est pas un dôme, mais la partie émergente d’un ballon. Cet appareil est un dirigeable.

Au lieu d’une passerelle médiane au centre ou à l’intérieure de l’enveloppe comme les Zeppelins et les autres dirigeables qui ont suivi, une jupe de soie rattachait le plancher de l’appareil en périphérie et offrait une bonne prise à l’enveloppe du ballon.

Un grand réservoir en forme d’œuf de soie vernissé d’un enduit caoutchouteux permettait alors d’emmagasiner l’hydrogène, un gaz plus léger que l’air pourtant découvert beaucoup plus tard.

> L’hydrogène peut être fabriqué de nombreuses façons. Une de ces façons consiste à mettre de la ferraille en contact avec de l’acide chlorhydrique. Le liquide se mettra alors à bouillonner dégageant de grandes quantités d’hydrogène. Rien de ceci n’était inconnu aux anciens. Au cœur de l’alchimie, l’acide chlorhydrique

était leur vitriol et l'hydrogène était un phlogistique qui se consommait à la flamme. Une fois le ballon rempli, un simple bulleur dans lequel on ajoutait du fer ou de l'acide au besoin permettait d'équilibrer le véhicule.

Au sommet, deux manches à air, ces mêmes manches à air que l'on retrouve sur tous les aéroports du monde, qui permettent de mesurer les finesses du vent.

À chaque coin, les ailes des oiseaux ne sont pas naturelles. Elles ne possèdent pas de membrures comme l'aile d'un oiseau, mais sont lattée perpendiculairement au mat comme des voiles.

Comme les bandes parallèles sur cette planche à voile, les lattes sont ajoutées sur de nombreuses voiles pour améliorer leur courbe au vent et donc leur efficacité. Au contraire des membrures de l'aile d'un oiseau, les lattes sont ajoutées parallèlement au déploiement du vent. Des ailes orientables, avec des courbes adaptées au flux dynamique de l'air, permettaient non seulement de s'aligner au vent comme le font les dirigeables modernes, mais de capturer chaque parcelle de vent, pour pousser le voilier dans la direction voulue.

Ce n'était pas là un simple ballon, mais un ballon hybride dans lequel l'hydrogène ne visait pas à élever, mais à nullifier la gravité. En fait, c'est un planeur à voile hybride.

Le planeur à voile est un planeur conçu pour voler en utilisant les courants d'air comme le ferait un voilier sur la mer.

Appareil de Domenyoz.

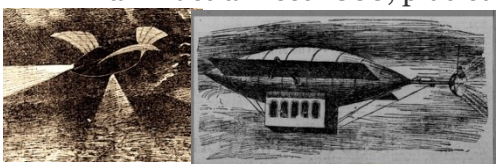
Domenyoz fabriqua un tel appareil en 1930. Profitant des vents, l'appareil pouvait décoller par lui-même et parvenait à gagner en altitude. En louvoyant, il pouvait naviguer à contre vent, tout comme les oiseaux le font.

Et au lieu de simples voiles comme Domenyoz utilisa, la méthode de l'époque, le vimana utilisait des ailes similaires aux ailes volantes modernes, beaucoup plus performantes que de simples voiles.

Ce vimana est un des appareils volants les plus inspirés qu'il soit possible de concevoir. Il était capable de réaliser sans énergie tout ce que les Zeppelins arrivaient à faire 2000 ans plus tard avec des diésels et des hélices.

Des ballons dirigeables avec de telles caractéristiques ont été aperçus dans les cieux. Le 18 juin 1845, de nombreux témoins virent dans pendant plus d'une heure dans le ciel deux corps lumineux, cinq fois plus gros que la lune et dotés d'appendices «en forme de voiles », ressemblants «à de grands drapeaux gonflés par la brise ».

À la fin des années 1800, plusieurs années avant le Zeppelin des Allemands, une vague d'objets volants fut aperçue au-dessus de la ville de Sacramento en Californie et dans le reste du monde, dont plusieurs possédaient des caractéristiques de ce vimana.



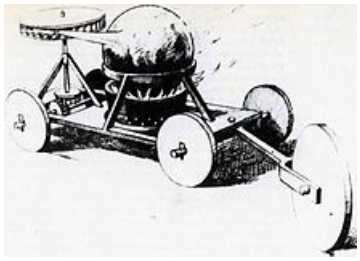
Les ailes cambrées d'oiseaux et la jupe périphérique ont été décrites par des témoins.

Et ce vimana n'était pas le seul. En plus du Mahabharata, l'histoire porte de nombreuses légendes.

Au premier siècle de notre ère, un mandarin asiatique s'échappait avec sa suite de son château attaqué grâce à un véhicule volant. Ils ont atterri sur une montagne après avoir parcouru une quarantaine de kilomètres.

En 815, l'archevêque Agobard de Lyon décrivait dans « *De Grandine et Tonitruis* » que des navires étaient venus dans les nuages et comment il avait évité à trois hommes et une femme qui affirmaient être tombé de ce vaisseau, d'être lapidés.

Au neuvième siècle encore, un citoyen maya faisait usage du voilier du ciel, il en possédait même une école.



Selon d'autres documents hindous apparus au début du 20e siècle, les vimana étaient propulsés par une force provenant du mercure rouge et d'une chaudière. Une révélation hérissée de mystère, tant qu'on n'y regarde pas de plus près.

Aussi loin qu'au début de notre ère avec l'éolipile de Héron, la vapeur était reconnue pour sa capacité à manifester une énergie utilisable pour les besoins des hommes.

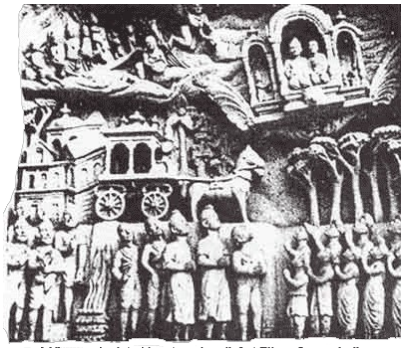
L'âge qui nous précède est celui de la vapeur. Avant l'arrivée de l'électricité, la vapeur était déterminante pour tout ce qui demandait de l'énergie.
Déclassant facilement les chevaux, elle possédait tous les atouts pour devenir la pierre d'assise d'une société moderne comme la nôtre, si ce n'avait été d'une mauvaise économie dans les transferts énergétiques entre l'eau et la vapeur.

Si le moteur à vapeur était une idée portante, la production de vapeur a toujours été une grande contrainte à la mobilité en imposant de longs temps d'attente pour le chauffage de l'eau qu'il fallait alors transporter en grande quantité. Produire une bouilloire efficace et sécuritaire qui ne possédait pas de délais de transfert dans l'échange énergétique de l'eau à la vapeur a été une recherche de tous les instants, jusqu'à ce que fut découverte une nouvelle méthode facilitant le transfert, le mercure.

> Capable de transporter une grande quantité d'énergie par le mercure, l'eau n'avait plus à être chauffée préalablement, elle était injectée au moment désiré, engageant le déploiement d'une puissance instantanée auparavant inaccessible, similaire à celle de l'essence. Si puissante en fait, qu'elle permettait de nombreuses applications même sans une mécanique de propulsion, par la simple puissance de la réaction.
>
> En 1850 dans une course de bateau en Angleterre, un individu inconnu de tous se présenta avec son petit navire prétendant qu'il fonctionnait à l'aide de mercure chauffé. Dans un puissant jet de vapeur et un vacarme infernal, il remporta la course sans compétition et ne fut jamais revu. Quelques années plus tard, les turbines au mercure firent leur apparition dans les centrales thermiques, sans grand succès alors qu'elles devaient faire face à un nouveau venu, le diésel.

Ces liens avec l'histoire ancienne ne sont pas innocents. Les armes, les appareils volants, le climat, la médecine sont de ces sujets sans fond dans l'histoire. Il n'est pas possible de retrouver les sources d'origine. Aussi loin que l'on regarde, il y a toujours des exemples ou des références plus anciennes.

Le vimana et les autres appareils volants dont nous avons parlé ne sont pas ceux du Mahabrahata, qui lui est beaucoup plus ancien. Jusqu'au 15e siècle av. J.-C., l'époque de la Grande Guerre entre l'Europe et l'Asie, de grandes sociétés ont existé sur la terre. Descendant des antédiluviens, ces sociétés possédaient des connaissances et des moyens beaucoup plus importants que les nôtres. Ils étaient capables de réalisations comme la grande pyramide, qui sont sans pareil encore aujourd'hui.



A Vimana depicted in a temple relief at Ellora Caves, India

> Cette grande guerre fut la plus sanglante et la plus dévastatrice que l'homme avait connue. Le Mahabrahata visait à le rappeler, pour que ça ne soit jamais oublié.

De la grande guerre, ils sont passés à la décadence et la société a du se reconstruire. Les Tartares comprenaient l'importance de ces appareils volants, car ils les connaissaient et en connaissaient la portée par leur histoire et leurs légendes. Comme dans toute décadence, ils ne possédaient pas les connaissances pour reproduire ce que leurs puissants anciens pouvaient faire, mais poussés par la guerre ou la soif de puissance, ils pouvaient copier, y mettre de l'ingéniosité, refaire ce qui pouvait être refait avec les moyens du moment.

N'est-ce pas ce que nous-mêmes avons fait? L'avion sans empennage vertical, des voilures déformables, une découpe d'ailes inspirées de la nature, l'hydrogène, la turbine au mercure. Rien de ceci n'est un passage forcé dans le développement de l'avion. Rien n'est le fruit de hasard ou le produit d'un génie isolé. Il y a un lien direct entre ces créations d'une autre époque et celles modernes ayant servi l'entrée dans la Première Guerre mondiale et surtout dans la seconde.

Si les connaissances sont les mêmes et les techniques sont les mêmes, c'est que les origines sont les mêmes.

Posséder des exemples, des références, c'est là toute la clé du succès. Plus besoin de travailler dans l'approximation, plus besoin d'essayer d'inventer une recette magique, si la gomme balloune était bonne pour l'homme d'antan, elle l'est encore.

Ce ne sont pas les seuls exemples. Notre histoire en regorge.

La règle à calcul chez les Sumériens. Le lance-roquettes chez les Mayas. Des moyens de propulsions, des armes à feu, des armes à répétition, des armes explosives et des fusées chez les Tartares. Des armes à feux chez les anciens Américains. Des torpilles chez les Perses. La pompe à eau et la puissance de la vapeur chez les Romains.

Les Hongrois connaissaient les fusées à étages multiples. Des fusées très semblables à celles que les Allemands utilisèrent lors de la Seconde Guerre mondiale ainsi qu'un concept à étages comme ceux qui ont équipé les premiers missiles transcontinentaux et les premières fusées à avoir quittées l'orbite terrestre.

De ce fait, il faudra sans doute se questionner sur la profusion d'inventions et d'innovations de guerre que les Allemands ont apportées dans la Seconde Guerre mondiale. Ne songeons qu'aux V1, aux V2, aux sous-marins, aux canons à chambres multiples. Il y a eu des ratés, mais il faudra reconnaitre qu'ils ont plutôt bien ciblé les technologies qui possédaient de l'avenir.

Un succès à froncer les sourcils, si important en fait que les concepts et les cerveaux derrières furent rapidement repris et tant les alliés que les Russes, qui sous prétexte d'une guerre hypothétique dont il valait mieux se prémunir, se sont immédiatement lancés dans la course à l'armement et dans la course à l'espace.

Il ne faudra pas négliger non plus d'y ajouter le reste, ces trois super armes sur lesquels les Allemands planchaient encore à la fin de la guerre comme la bombe atomique. D'où venait à Hitler l'idée fixe qu'il pouvait appuyer son succès militaire sur une super arme à venir aussi complexe que la bombe atomique, à une époque où personne n'avait la plus petite idée de l'énergie derrière et personne ne connaissait les techniques à utiliser pour la réaliser?

Et le conquérant, celui même qui possède un besoin criant de ressources pour sa guerre, y aurait investi tout cet argent, tous ces efforts, tout cet espoir, sur la simple base de théories physiques et d'équations mathématiques?

Des théories physiques et des équations mathématiques tellement parlantes, tellement évidentes, que les États-Unis et la Russie décidèrent *ipso facto* de mettre sur pied des programmes nucléaires.

Il en a fallu de la volonté aux États-Unis pour réaliser la puissance atomique. Cela n'a pas été une mince tâche. Il fallait résolument y croire. Tout cela sur la base de théories et d'équations? C'est assez saugrenu.

Et puis il y a tout ce qui a été récupéré des Allemands, tant par les Américains que les Russes dans la foulée de la guerre. Papiers, matériels. Le programme américain Majestic 12 n'était que ça. Des navires entiers furent ramenés.

Il n'y a pas eu que la bombe atomique. Le conseiller scientifique du président Truman de l'époque, Vannevar Bush, fut appointé chef de plus de 600 programmes de recherches inédits, tous issus des documents du programme Majestic 12, qui ne visaient qu'à comprendre et adapter ces connaissances, comme ce fut pour le transistor.

Différentes mains, différentes connaissances, même stratégie. Des laboratoires de recherches privés travaillent pendant des années et dépensent des milliards à la réalisation d'une chimère qui n'a jamais été vue, pour ensuite la redonner à la planète en abdiquant toutes royalties, le transistor.

Au-delà de l'apparente générosité, il fallait y croire résolument. Créé sur la simple foi de théories et d'équations, le transistor s'avérait être une avenue extrêmement profitable, ayant justifié depuis des investissements de centaines de milliards en recherche, bouleversant au passage tout ce qui existait auparavant pour entrainer notre monde dans une course effrénée du numérique. La gomme balloune.

S'engageant dans les mêmes courses, l'Amérique et la Russie ont puisé à cette source et il est manifeste que les Allemands se sont abreuvés à des sources anciennes à plus d'une reprise.

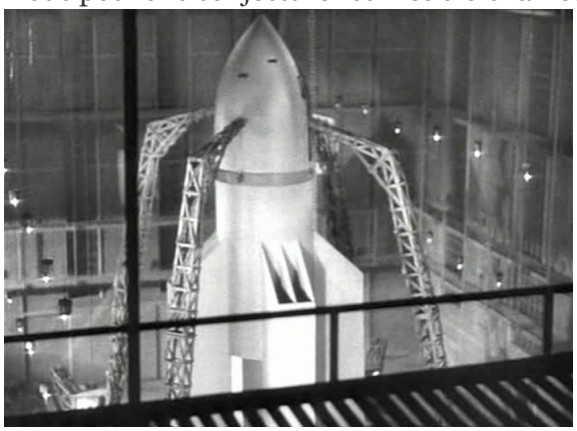
Une première fois vers 1900, à travers un groupe occulte auquel ont appartenu de nombreux industriels allemands, sans doute à la suite des recherches de Sven Hedin, un explorateur suédois qui a passé une partie de sa vie à la recherche des anciennes cités dans les hauts plateaux tibétains et mongoliens. Une seconde fois en 1938 et 1939, sous la tutelle du SS Himler, dans une entreprise qui, selon les sources de l'histoire, visait à rattacher les racines du peuple allemand à la race aryenne.

Selon d'autres sources, ils étaient en quête et revinrent du périple les bras chargés.

Il existe encore aujourd'hui une aura de mystère sur les connaissances laissées par les Allemands à leur défaite lors de la Seconde Guerre mondiale. Des milliers de documents sont encore sujets à la censure de l'époque et beaucoup de savoir fut censuré par les militaires modernes, dont particulièrement l'US Air force, qui possèdent la tâche suprême de protéger leur pays et n'ont de compte à ne rendre à personne. Le refuge idéal pour des secrets.

Les alliés et les Russes en ont certes récupéré beaucoup, mais beaucoup d'autres ont été détruits au ras le plancher ou emportés par les nazis qui prenaient la fuite à l'approche de l'ennemi.

Nous pouvons conjecturer sur les trois fameuses super armes qui devaient constituer



l'arsenal allemand, car c'est une information inconnue. Tout ce qui en est connu est qu'elles étaient capables de rayer la vie de régions entières.

Ce n'est pas le cas du V1 et du V2, qui ne sont que des véhicules de transport. Ils étaient certes capables de transporter des bombes, mais les charges étaient limitées.

La bombe atomique sur laquelle les Allemands travaillaient possédait toutes les caractéristiques d'une de ces super armes, puisqu'elle était capable de détruire une région entière. Mais quels étaient les deux autres? La bombe hydrogène? La bombe à froid, capable de détruire toute vie d'une région sans rien toucher des infrastructures? Le canon de l'espace, un miroir attaché à un satellite en orbite autour de la terre, capable de pulvériser n'importe quel objectif en concentrant les rayons du soleil sur l'endroit choisi? C'était dans les cartons des nazis.

Où serait-ce autre chose d'encore plus sournois qui aurait été occulté par cette guerre et qui aurait justifié tous les efforts des nazis?

Pierre de Châtillon

Pierre de Châtillon
www.incapabledesetaire.com