



# La manière dont j'ai défini le Scramjet

**LYNDON H. LAROUCHE**

**L**e renouveau du projet Scramjet Saenger, tel qu'il se présente actuellement sous la forme du X-43A en phase pilote, fut un choix que j'entrepris lors de mes travaux sur la conception de ce que le président Ronald Reagan adopta comme son Initiative de Défense Stratégique. Dans le cadre de mon travail pour mettre au point une plate-forme réalisable qui serait la première phase concrète de la proposition IDS, je me retrouvai engagé dans des discussions techniques importantes avec la compagnie allemande MMB (aujourd'hui disparue) qui représentaient l'un des travaux les plus décisifs en matière de stratégie de défense antimissile thermonucléaire. Parmi tous les défis techniques que cela comportait, il y avait le besoin de réduire les coûts physiques en terme de déploiement et de mise en orbite du matériel d'interception.

Cela nécessitait de supprimer les coûts excessifs qu'entraîne le transport de l'oxygène nécessaire aux opérations telles que le lancement d'une navette. Le projet Scramjet, tel qu'il fut élaboré par le scientifique allemand Eugen Sänger, fournit les principes technologiques valides pour relever le défi. Au cours de notre travail permanent autour des ces importantes questions scientifiques et techniques, nous avons adopté un modèle pour un fonctionnement scramjet qui utiliserait un avion à réaction spécialement conçu, pouvant décoller et atterrir depuis des aéroports classiques ou toute installation du même type. L'avantage quantitatif obtenu par rapport au système actuel de navette serait de l'ordre d'un facteur dix. Cela repousserait nos capacités à explorer l'espace proche d'une marge de plusieurs décades. Les conclusions auxquelles j'aboutis à ce titre furent mises en avant lors de la diffusion d'un programme spécial sur une chaîne de télévision américaine, intitulé « Une femme sur Mars » (« Woman on Mars »), programme qui faisait

partie de ma candidature de 1988 pour la nomination à la présidence américaine du parti démocrate. Le test pilote du projet X-43 Hyper-X de la NASA est la continuité des travaux réalisés par la NASA et d'autres, eux-mêmes étant la continuité du projet IDS. C'était aussi un reflet de mon projet pour un programme de développement sur 40 ans qui vise à mettre en place une station d'exploration spatiale scientifique, habitée et permanente sur Mars, un programme dont j'ai tracé les grandes lignes au milieu des années 1980, présenté dans le documentaire fiction « Une femme sur Mars ». L'utilisation de la technologie Scramjet pour la phase initiale de lancement, de la terre jusqu'en position orbitale de basse altitude (et, par la suite, à la position géostationnaire) était un élément phare de cette diffusion, qui comprenait des fonctions spécifiques du projet global d'avion scramjet lui-même. Il y eut quatre obstacles majeurs à la progression de l'exploration spatiale et aux activités qui lui sont apparentées depuis le milieu des

années 1960. Il y eut, premièrement, l'arrêt de la partie technoscientifique avancé du programme, qui débuta pendant l'année fiscale 1966-67. Deuxièmement, il y eut la régression culturelle qu'a subit l'héritage de la pensée européenne durant les quarante dernières années, depuis le début de la "contre-culture rock-drogue-sexe" de la fin des années 1960 et des années 1970. Troisièmement, il y eut la transition vers la "globalisation" qui débuta avec la réforme de 1971-72, sous le présidence Nixon, qui rendit possible l'émergence de l'actuel système monétaire-financier mondial en faillite, basé sur un système de taux de change flottant. Quatrièmement, il y eut une opposition permanente au progrès scientifique, même au sein des milieux scientifiques de haut niveau. Ce conflit était un problème majeur auquel j'étais confronté même dans les rangs du corps d'élite que formait le coeur de la toute puissante Fondation pour l'Energie de Fusion (FEF); un problème que l'on retrouve également dans des établissements scientifiques aussi importants que les laboratoires Lawrence Livermore. Ceci étant, à l'exception de personnalités émérites telles que le regretté Professeur Robert J. Moon, les scientifiques de premier plan associés à mon travail sur l'IDS et aux projets apparentés, étaient des esprits originaux accomplis parmi les professionnels de la physique expérimentale, souvent intimidés et affolés par les incantations mystiques de ces prêtres babyloniens que sont les comités d'experts - une prêtrise dont les positions radicalement réductionnistes, mystiques, « tour d'ivoire », et qui exerce une influence quasi inquisitionnelle dans le domaine de la mathématique abstraite, ont dominé les travaux des comités d'experts. Cette prêtrise représente le même type d'incompétence qui sous-tend et infiltre ce troupeau de charlatans administratifs responsables de la propagation de cette maladie qui constitue l'opinion directrice dans le domaine de la doctrine économique en général, et dans l'élaboration des politiques gouvernementales en particulier. Ce fut des scientifiques de cette qualité, tels que ceux qui ont collaboré avec la FEF, qui ont rendu possible les succès relatifs de mon travail dans le domaine de la conception de l'IDS, et d'autres projets qui s'y rapportent que l'on retrouve à présent dans les programmes

spatiaux. L'imbécillité totale qui se manifeste dans la volonté de l'actuelle administration Bush de supprimer le programme X-43A, qui représente une véritable percée scientifique dans le domaine spatial entre autres, est typique d'un gouvernement qui, non content de se tirer une balle dans le

pied, insiste aussi pour se faire sauter la cervelle. ■

## La proposition d'IDS faite par LaRouche dans les années 1980, doit devenir une réalité

La NASA, l'agence spatiale américaine, a annoncé le 5 novembre 2004, le lancement imminent du vol d'essai final du scramjet Hyper-X X-43A. Ce véhicule prototype volera à une vitesse approximative de Mach 10, ou 11 000 kilomètres par heure. Le vol final était programmé pour le vendredi 10 novembre depuis la base aérienne d'Edwards en Californie, mais a été repoussé au 15 novembre en raison du mauvais temps. Dans le documentaire de 1988 de Lyndon LaRouche "La femme sur Mars", ce dernier appelle à la mise au point rapide d'un tel avion dans le cadre d'un vaste programme de développement économique, de colonisation spatiale et de défense, que LaRouche avait proposé au début des années 1980, et qui fut partiellement adopté par le président Reagan sous le nom d'Initiative de Défense Stratégique. L'extrait de ce documentaire de 1988 relatif au concept du scramjet a été mis en ligne sur le site internet LaRouchepac ([www.larouchepac.com](http://www.larouchepac.com)). LaRouche explique dans le documentaire que le scramjet hypersonique est le passage obligé vers la prochaine étape de l'exploration spatiale au delà de la technologie de la navette. Il y mentionne le fait qu'il venait de se rendre dans les locaux de la compagnie aérospatiale MMB en Allemagne, qui travaillait alors à un prototype d'engin hypersonique basé sur les travaux de réacteur du scientifique allemand Eugen Sänger. LaRouche montre également un projet de scramjet italien, qui implémente un principe aérodynamique pointu connu sous le nom de "biplan Büsemann". La NASA est en train de tester un véhicule du même type que celui proposé par LaRouche en 1988. Le véhicule de test Hyper-X de la NASA est lancé depuis un avion B-52B puis propulsé par une fusée attachée. Une fois la vitesse hypersonique atteinte, l'avion vole de lui-même, en brûlant l'hydrogène présent dans l'atmosphère, qui pénètre le large collecteur d'admission du moteur du scramjet à une vitesse de Mach 10. L'un des problèmes technologiques posés par le scramjet est de trouver un moyen de brûler le carburant ambiant à une telle vitesse, chose que les concepteurs ont comparée au fait d'essayer d'en amener une allumette au milieu d'un ouragan.

La Maison Blanche veut mettre fin au X43A : L'administration Bush a annoncé, en dépit du vol d'essai réussi de la NASA en mars dernier, qu'elle abandonnerait l'effort qui vise à faire voler un appareil de plus grande taille et aboutir ainsi à un véhicule opérationnel. Par conséquent, le prochain vol prévu sera le dernier du programme, à moins qu'une décision politique contraire soit prise.

**LAURENCE HECHT**