

AILES “VIVANTES”

POUR

VOLER SANS PLUS POUVOIR S'ÉCRASER

Plus de trente ans que l'on ne prend pas mes **ailes “vivantes”** en considération. Plus de trente ans que toute l'aviation aurait dû être refaite. **Plus de trente ans que tout ce qui s'est écrasé, n'aurait jamais dû s'écraser.**

Fondamentalement, il ne peut être injuste que tout Trouveur soit l'immédiat et premier bénéficiaire de ses “Trouvailles” : étant en fin de vie, me prendre immédiatement en considération serait de me donner tout ce dont je méritais de bénéficier depuis plus de trente ans, joint à tout ce dont je mérite de bénéficier pour les vingt ans à venir, et cela sans aucune retenue sachant qu'incomparablement plus fondamental que ces ailes “vivantes”, j'ai déjà donné ce que l'Etre Humain cherchait depuis toujours et qu'il n'aura enfin plus à chercher, l'explication complète et définitive de ce qu'est réellement, concrètement l'univers et de la façon selon laquelle il fonctionne, explication qui va enfin permettre de ne plus rien chercher à l'aveuglette et par tâtonnements :

www.liberes-des-mathematiques-savoir-enfin-ce-qu-est-l-univers.net

Mais revenons aux bénéfiques de ces ailes “vivantes” :

Tout dernièrement, volant avec mes ailes “vivantes”, ni passagers du vol AF 447 Rio-Paris, ni Champion du Monde de Voltige dans son avion personnel, n'auraient dûs être massacrés par cette immonde pourriture d'univers.

Voilà ce qu'aurait dû être le Vol AF 447 Rio-Paris, avec mes ailes “vivantes” :

“ Nous volions pourtant à plus de 11.000 mètres, lorsque brusquement, sans transition, nous fûmes surpris par des turbulences d'une violence inouïe !

Pendant cinq minutes nous volâmes dans la tourmente. Mais nous devons à la vérité de dire que la façon dont s'est comporté notre nouveau Long-Courrier en cette circonstance, est absolument merveilleuse !!

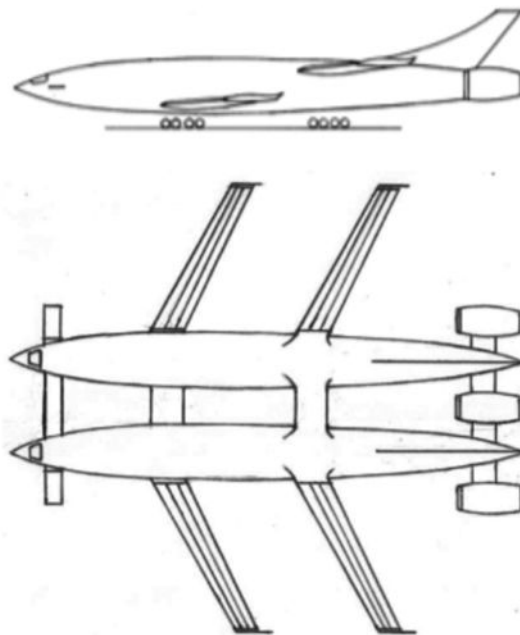
Nous pûmes nous rendre compte à l'amplitude et à la rapidité des mouvements de ses **ailes “vivantes”** de l'état d'agitation extrême de l'atmosphère. **Mais nous ne ressentîmes aucun tangage, aucun roulis, aucune secousse, aucune agitation. Nous flottions immobiles**

dans l'air tourmenté comme un Oiseau, et les pilotes n'eurent jamais à reprendre les commandes, l'avion et ses ailes **"vivantes"** continuant à voler comme si de rien n'était !!!

Le Champion du Monde de Voltige, quel que fut l'état turbulent de l'atmosphère, s'adaptant au peu de visibilité qu'il rencontra, serait **redescendu à 30 km/h au besoin sans craindre quel que "décrochage" que ce soit**, et aurait terminé son vol dans **la sécurité et le confort** de mes ailes **"vivantes"**, au lieu d'être écrasé à plus de 100 km/h contre une colline.

Voilà ce qu'auraient dû être nos AVIONS DE LIGNE depuis plus de trente ans :

Au coût d'exploitation réduit de moitié grâce à leur légèreté et à leur revêtement, à l'aérodynamisme de leurs fuselages, de leurs ailes et des aubes de leurs réacteurs.



Ici Avion de Ligne de, non pas 900 sièges, mais de 900 **Couchettes-Cabines** (900 **Couchettes-Cabines** en deux fuselages et deux fois deux ponts) : **arriver éreintés, brisés, anéantis ? Plus jamais !**

Economie de construction, légèreté et solidité, économie de vol :

Leurs ailes et leurs fuselages faits de sections, non plus en métal, mais moulés en céramique, assemblés par câbles, sous précontrainte, sont ininflammables et quasi indestructibles.

Economie de maintenance et longévité :

Absence de toute secousse et toute “fatigue” pour leurs structures et composants, **leurs ailes “vivantes” annulant systématiquement, automatiquement et continuellement rafales et turbulences.**

Sécurité :

Les **ailes** étant **“vivantes”**, animées et variables, aucun carburant en elles, celui-ci étant stocké dans les fuselages, non sous les passagers, mais au-dessus et thermiquement isolé d’eux.

Décollages **les plus courts**, atterrissages **les plus courts et les plus lents** (moins de 100 km/h), **appareils horizontaux et incapables donc de pâtir de rafales ou turbulences.**

Emissions au nez des fuselages vers l’avant lors des décollages et des atterrissages, de sons et rayons lumineux écartant tous Oiseaux, tous Animaux.

Toutes les parties susceptibles de givrer sont couvertes de teflon et sont “brûlantes”.

Trains d’atterrissage libres de pivotements permettant atterrissages “en crabe” sans aucun problème par vent de travers.

Parachutes de freinages si les “reverses” se révèlent insuffisants sur sol glissant.

Turboréacteurs rejetés à l’arrière et en hauteur permettant amerrissage ou atterrissage sur le ventre “en catastrophe”, sans catastrophe.

Automatiques “coussins d’air” entourant les fuselages si amerrissage.

Commandes lâchées, ou commandes ayant “lâché” : **automatique mise des ailes en configuration de “vitesse minimale” et “portance maximale”, pour finir en dessous de 100 km/h en “descente parachutale”, appareils incapables de “décrocher”, toujours horizontaux** et arrivant au sol sur leurs coussins d’air.

Décollages, atterrissages et “descente parachutale” effectués, les passagers non plus assis, mais allongés.

Confort :

Tout passager prend l’avion pour être on ne peut plus reposé et en pleine forme à l’arrivée, sans avoir risqué phlébite, embolie pulmonaire, mort; sans avoir subi injections anti-phlébitiques et “bas de contention”; sans être complètement brisé de crampes, courbatures et douleurs de toutes sortes pour plusieurs jours : **Couchettes-Cabines pour Tous**, dans lesquelles que l’on soit couché pour dormir, ou assis pour manger (manger ? ! Profiter bien plutôt d’un bénéfique petit jeûne de 24 heures pour désintoxiquer notre corps et ne pas manger du tout, mais boire et arriver légers et d’autant plus en forme), pour lire, pour se divertir, les jambes sont toujours allongées, légèrement inclinées vers le coeur.

D’un bout à l’autre de leurs vols, les appareils ne quittent pas l’horizontale.

Continuellement, automatiquement et systématiquement donc, rafales et turbulences sont annulées.

Leurs turboréacteurs rejetés à l’arrière et isolés d’eux par matériaux annulant toutes vibrations, sont imperceptibles et inaudibles.

Aucun aménagement particulier pour les aéroports.

Comme voilà ce qu'auraient dû être en premier nos "AILES DELTA" :



Entièrement rigides, de moins de 30 kilos, pliées : 4 mètres, déplacées avec 2 roulettes.
D'un taux de chute de moins de 0,5 ms à moins de 25 km/h.
D'une finesse de plus 20 à plus de 130 km/h.

Ailes d'une efficacité inconnue, qui sont donc de plus "vivantes" : d'elles-mêmes, **continument, elles annulent rafales et turbulences, apportant un confort de vol et une sérénité de pilotage** tout aussi inconnus.

Ailes "vivantes" qui sont :

lors de l'atterrissage, **incapables d'être écrasées au sol par rafales et turbulences qui ne peuvent que les renvoyer vers le ciel.**

incapables de décrocher par perte de vitesse, se retrouvant sans abatée à plat en descente parachutale.

incapables de décrocher par excès d'angle d'attaque.

indéséquilibrables.

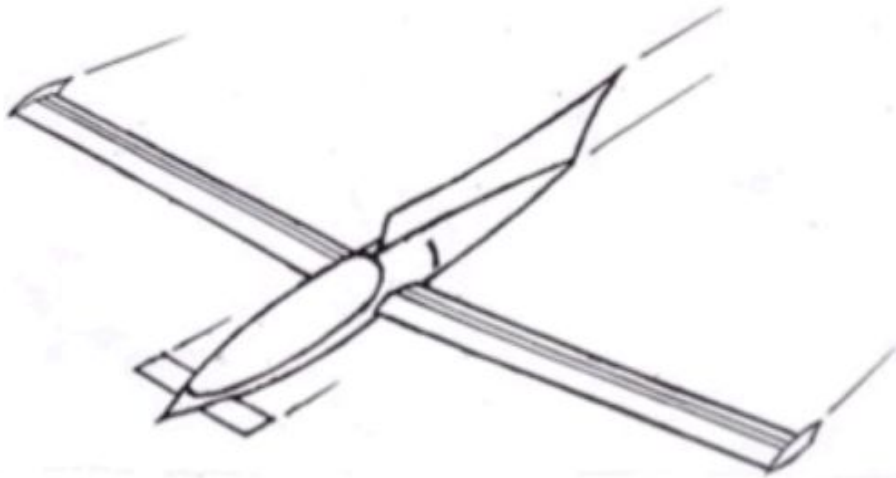
incapables d'attaque oblique.

incapables de virage engagé, vrille.

incapables de flottement et de "fatigue", nous permettant, pour peu que nous ayons combinaison thermiquement et électriquement isolante et masque à oxygène, de bénéficier de ces pharamineux ascenseurs nous montant gratuitement à plus de dix mille mètres plein azur :



Puis ce qu’auraient dû être nos “PROTHÈSES VOLATOIRES” :



Battant de ces ailes avec notre seule puissance musculaire de 100 watts qui nous permet de faire des kilomètres en vélo à 30 km/h, nous aurions pu faire ces mêmes kilomètres en volant à plus de 100 km/h si désiré, après avoir décollé à 30 km/h en moins de 50 mètres sans l’aide d’aucune pente ni d’aucun vent, parce que battre des ailes c’est à la fois bénéficier de la plus petite traînée possible et de la plus grande surface propulsive possible.

Si les Insectes, les Oiseaux et nous qui voulons voler de nos “propres ailes”, empêchions les molécules d’air de nous accrocher, comme les Dauphins empêchent les molécules d’eau de les accrocher, aucune “couche limite”, aucune traînée n’existerait et le vol nous serait gratuit. Ce n’est, pour le moment, malheureusement pas le cas, mais tout de même, qu’une aile qui plane et n’a que 20 de “finesse” se mette à battre et cette aile se retrouve avec une “finesse” de plus 50 ! Mieux encore, l’aile des Oiseaux est bombée, profilée, ce qui réduit sa traînée et lui permet de planer; mais l’aile des Insectes elle, est plate, n’est en rien profilée et lorsqu’elle ne bat pas, sa traînée est telle qu’elle ne peut planer. Or le vol le plus extraordinairement efficace qui soit, de ses immobilisations les plus parfaites à ses accélérations les plus foudroyantes, celui des P’tites Mères et P’tits Pères Syrphes (ces petites Mouches rayées noir et jaune comme les Guêpes, mais dont l’abdomen est plat et qui n’ont aucun dard) : est un vol d’ailes plates !



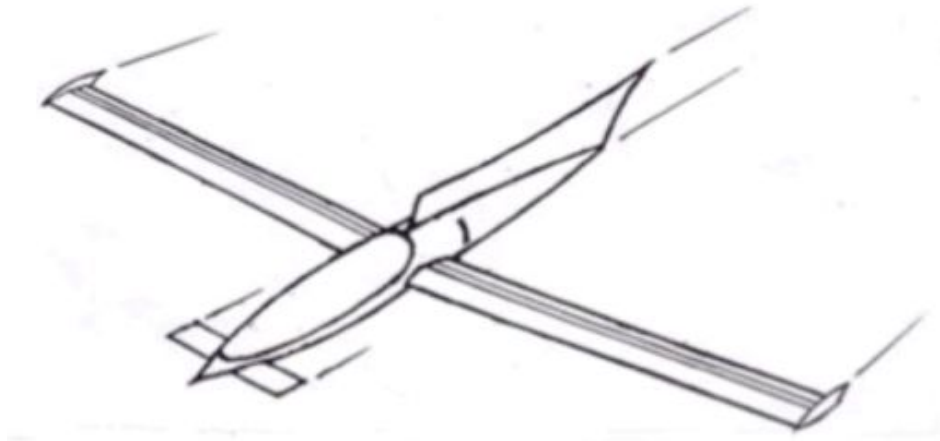
Par quel miracle tout cela ? ! Que se passe-t-il donc lorsqu’une aile bat ?

Une aile profilée qui plane, et plus encore une aile plate donc, de par le déséquilibre de pression qui se fait de son intrados en surpression à son extrados en dépression, voit se former tout au long

de son bord de fuite un rouleau de tourbillons et en son extrémité libre un cône encore plus tourbillonnant. Rouleau et cône qui ensuite ne demandent plus qu'à rester accrochés à elle et à la retenir vers l'arrière : la traînée "induite".

Il ne suffit à une aile, que d'"envoyer promener" d'un "coup de rein" ce rouleau et ce cône tourbillonnants pour ne pas être retenue vers l'arrière. C'est ce que fait une aile qui bat, qu'elle soit plate ou profilée. A chaque changement de sens de battement, elle se débarrasse de rouleau et cône tourbillonnants sur le point de rester accrochés à son bord de fuite et à son extrémité libre ("écoulements instationnaires").

Finalement et en partie donc, toute aile qui bat empêche tout de même les molécules de l'air, dans leur état le plus néfaste, turbulent, de l'accrocher.



De plus et déjà, telles que, ces ailes, sans qu'elles ne battent, en tant que planeur et sans faire appel à envergure démesurée, ont une traînée induite inexistante qui leurs permet, "fermées" dans leur configuration de vitesse maximale (celle représentée), une "finesse" de plus 50 à plus de 100 km/h.

"Ouvrées", dans leur configuration de vitesse minimale, leur portance leurs donne alors un taux de chute de moins de 0,5 ms à moins de 30 km/h.

De plus encore, elles sont donc "**vivantes**", c'est à dire que **sans que l'on n'ait jamais à s'en occuper, d'elles-mêmes, continument, elles absorbent rafales et turbulences**, ce qui fait qu'elles sont :

lors de l'atterrissage, **incapables d'être écrasées au sol par rafales et turbulences, qui les renvoient vers le ciel.**

incapables de décrocher par perte de vitesse, se retrouvant sans abatée à plat en descente parachutale.

incapables de décrocher par excès d'angle d'attaque.

indéséquilibrables.

incapables d'attaque oblique.

incapables de virage engagé, vrille.

incapables de flottement et de "fatigue" au point de pouvoir exploiter cumulo-nimbi . . .

En tant que planeur elles peuvent exploiter, non pas circulairement les ascendances en leur périphérie, mais diamétralement en passant et repassant par leur centre autrement plus ascensionnel, **sans pâtir des éventuelles turbulences de ce centre qu'elles absorbent automatiquement**; effectuant leurs "retournements" aux extrémités de ces diamètres.

Mais elles sont donc également faites pour battre. Comment ?

Déjà, d'abord et avant tout, en battant continuellement horizontales lors de leur abaissée comme de leur relevée, de façon à ce qu'elles luttent également de leur emplanture à leur extrémité libre on ne peut mieux contre cette verticale mortelle pesanteur, sans pivoter autour de leur emplanture (Ce

dont ne bénéficient pas nos “P'tits Pères” Oiseaux . . .).

N'ayant donc aucun besoin d'être vrillées puisqu'elles agissent continuellement horizontales de leur emplanture à leur extrémité libre (Ce dont ne bénéficient pas nos “P'tits Pères” Oiseaux . . .).

Ensuite, en étant en permanence dans leur finesse maximale lors de leur abaissée comme de leur relevée (Ce dont bénéficient nos “P'tits Pères” Oiseaux).

Nous gardant bien de les relever nous-mêmes sous peine de ce que leur portance s'exerce négativement vers l'arrière, laissant seul le vent de l'avancement les relever (Ce que font nos “P'tits Pères” Oiseaux).

Qu'elles puissent être mises dans leur portance maximale pour décoller et atterrir le plus lentement et le plus courtement possible (Ce que font nos “P'tits Pères” Oiseaux).

(Pourquoi **nos** “P'tites Mères”, **nos** “P'tits Pères” ? : www.declaration-universelle-des-devoirs-de-l-etre-humain.net)

Pour décoller, étant “fermées” et déconnectées, leurs roues connectées, elles roulent jusqu'à 30 km/h; puis elles sont “ouvertes” et elles sont en l'air.

Leurs roues sont déconnectées et rentrées, elles sont connectées et nous les faisons battre alors.

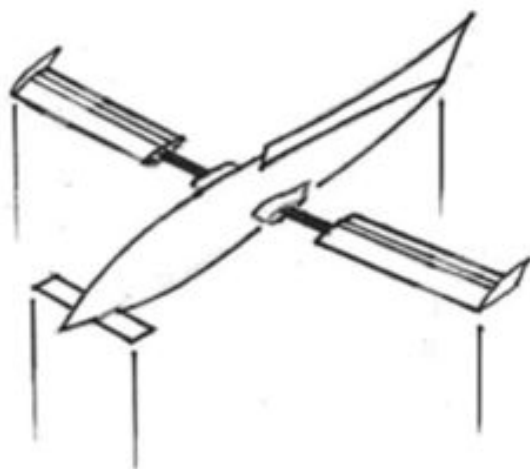
Aux bouts des doigts de la main gauche, minimanette d’“ouverture” / “fermeture” de nos ailes.

Aux bouts des doigts de la main droite, minimanette de commande des gouvernes (gouvernes au nez du fuselage, “vivantes” comme les ailes).

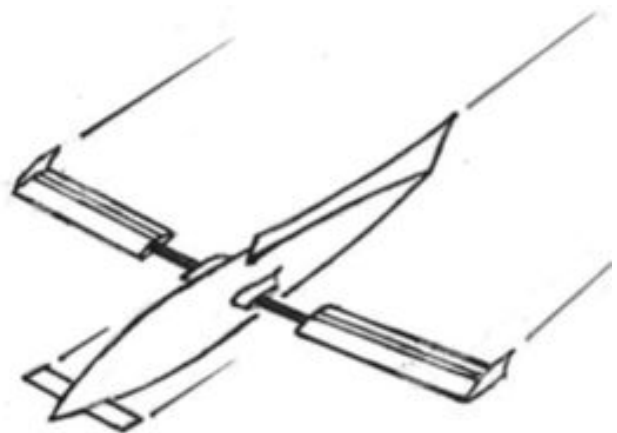
A chacun des pieds, frein de roue gauche et aérofrein gauche, frein de roue droite et aérofrein droit.

A chacun des pieds, à chacune des jambes, pédales “élastiques” (gain d'énergie) à déplacement rectiligne assurant motricité de la roue gauche / battement de l'aile gauche, motricité de la roue droite / battement de l'aile droite.

Et enfin, ce qu'aurait dû être l'AVION depuis toujours :
sans hélices, sans rotors, sans turbines,
de vol stationnaire
et ne pouvant donc s'écraser grâce à ses ailes “vivantes”



0 km/h



700 km/h

(Ses sustentateurs-propulseurs (non représentés), sont de rendement propulsif maximal comme ses ailes qui ne connaissent pas de traînée induite et ne tra-

vaillent qu'en couche limite laminarisée.

En vol vertical

Ses sustentateurs n'étant pas rotatifs, il ne connaît aucun des défauts dûs aux rotors et aux hélices : déportance sur le fuselage (hélicoptères), sur les ailes (convertibles) et sur les objets transportés; tornades de poussières, de sable, d'eau, de neige; vortex précipitant au sol; résonances explosives; accrochages pulvérisant les rotors, les hélices; rotors, hélices déchiquetant les imprudents; vibrations, battements, tintamares de "bétonneuses volantes"; entretien contraignant et ruineux, etc . . .

Ses sustentateurs tombant en panne, ses ailes étant dans leur configuration de portance maximale, il se retrouve en descente parachutale et est reçu sur ses coussins d'air, automatiquement et instantanément développés à la panne.

Perdu dans brouillard ou ténèbres sans plus aucune visibilité, il n'a qu'à s'immobiliser et descendre doucement jusqu'à doucement se poser sur le sol.

En vol horizontal

Relation d'un vol pratiqué dans des conditions impraticables jusqu'à maintenant :

“ Nous nous trouvions à 500 mètres, lorsque brusquement, sans transition, nous fûmes surpris par un orage d'une violence inouïe.

Pendant un quart d'heure, nous naviguâmes dans la tourmente. Nous étions complètement aveuglés par la pluie torrentielle. Nous avons perdu toute notion de notre orientation et même de l'horizontale. Et nous devons à la vérité de dire que la façon selon laquelle s'est comporté notre Avion en cette circonstance, est absolument merveilleuse !

Nous pûmes nous rendre compte à l'amplitude et à la rapidité des mouvements de ses **ailes “vivantes”**, de l'état d'agitation extrême de l'atmosphère. Mais nous ne ressentîmes **aucun tanga-ge, aucun roulis, aucune secousse ! !**

Nous **flottions dans l'air tourmenté comme un Oiseau** et nous n'eûmes pas même la tentation de stabiliser notre Avion avec sa manette, que **nous gardions immobile comme en air calme ! ! !**

Ses ailes “vivantes” absorbent donc continuellement turbulences et rafales, turbulences et rafales incapables de l'écraser au sol, ne pouvant que le renvoyer vers le ciel.

Il est **indéséquilibrable**.

Il est **incapable** :

de **décrocher par perte de vitesse**, se retrouvant à plat en descente parachutale;

de **décrocher par excès d'angle d'attaque**;

d'**attaque oblique**;

de **virage engagé, vrille**;

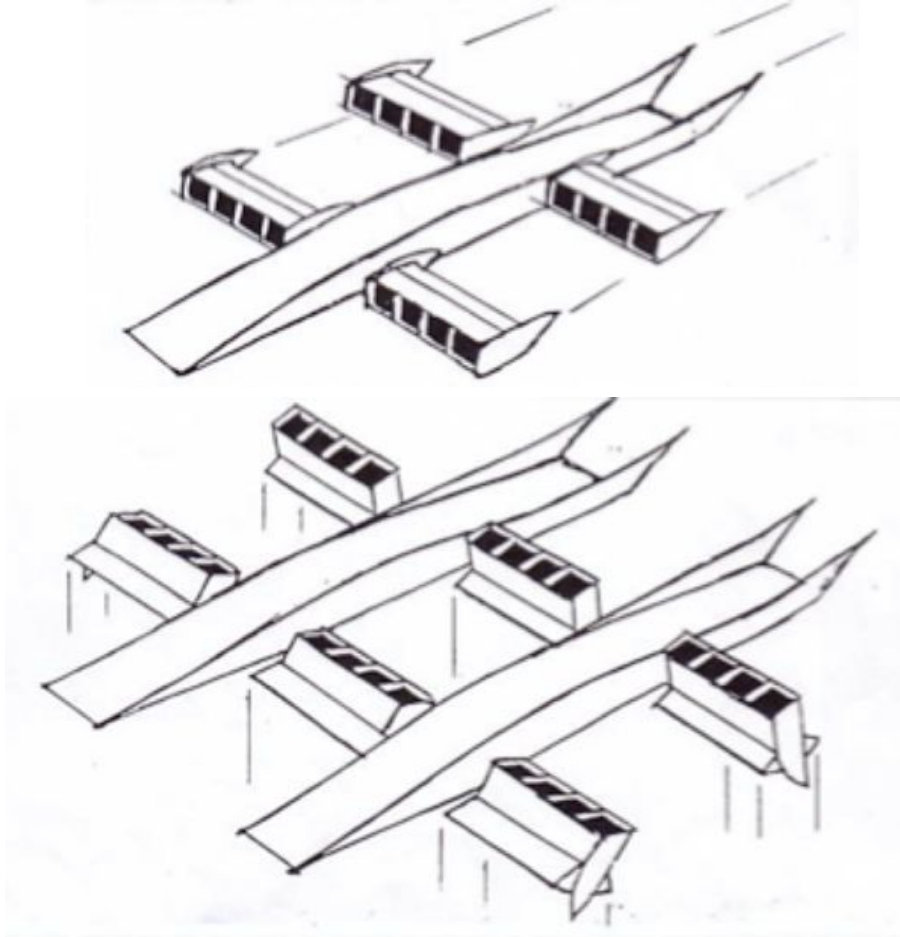
de **“flottements” et de “fatigue”**.

Ses ailes en configuration de portance maximale, sont d'une hypersustentation qui lui permet de se poser quasi ponctuellement.

Il évolue **fuselage continuellement horizontal** et possède bien évidemment d'automatiques parachutes capables de le ramener intact au sol, en cas d'ultime nécessité.

Son énergie est bien évidemment l'électricité, dont il a besoin on ne peut plus sobrement.

P.S. : AVIATION SUPERSONIQUE électrique



Elle ne laisse traîner aucune onde de choc sur le sol.

Faite d'éléments en céramique assemblés sous précontrainte, elle ne connaît pas de mur de chaleur

Animée par énergie électrique, les "turboréacteurs électriques sans combustion" de ses ailes, la laissent sans hurlements et sans pollution.

De vol stationnaire, sur les actuelles pistes, plus de 35 double-fuselages pourront décoller et atterrir en même temps et en toute sécurité quel que soit le temps.

Fondamentalement, il ne peut être injuste que tout Trouveur soit l'immédiat et premier bénéficiaire de ses "Trouvailles" : étant en fin de vie, me prendre immédiatement en considération serait de me donner tout ce dont je méritais de bénéfici-

cier depuis plus de trente ans, joint à tout ce dont je mérite de bénéficier pour les vingt ans à venir, et cela sans aucune retenue sachant qu'incomparablement plus fondamental que ces ailes "vivantes", j'ai déjà donné ce que l'Être Humain cherchait depuis toujours et qu'il n'aura enfin plus à chercher, l'explication complète et définitive de ce qu'est réellement, concrètement l'univers et de la façon selon laquelle il fonctionne, explication qui va enfin permettre de ne plus rien chercher à l'aveuglette et par tâtonnements :

www.liberes-des-mathematiques-savoir-enfin-ce-qu-est-l-univers.net

jean.teremetz@free.fr

Répondeur : 01 58 59 12 81

**Monsieur Térémetz
Escalier 6
3 rue Ernest Roche
75017 Paris**