

ANNEXE D

I. Entre Abancourt et Saint-Samson-la-Poterie (Oise), 26 juin 1994

observations récentes

les cinq constantes de la situation

La situation que nous connaissons depuis plusieurs années semble devoir durer indéfiniment. On peut la décrire de la manière suivante:

- 1°) Le rythme des apparitions d'ovnis s'est stabilisé à un niveau moyen.
- 2°) Elles se produisent presque toutes de nuit.
- 3°) Les quasi-atterrissages demeurent très peu nombreux, et il semble qu'il n'y ait pratiquement plus d'atterrissages.
- 4°) L'hypothèse dite "du parasitage laser" semble de plus en plus correspondre à une réalité.
- 5°) Grâce aux grands moyens d'information, le public continue à tout ignorer de ce qui se passe.

Cela dit, il ne faudrait pas imaginer que l'actualité du phénomène s'enlise dans la routine: certaines observations de ces derniers mois présentent, nous allons le voir, un grand intérêt.

26 juin 1994, entre Abancourt et St-Samson-la-Poterie (Oise)

C'est grâce à Marceau Sicaud que nous avons eu connaissance d'un article de *L'Eclaireur Brayon* du 2 septembre, qui signale cette observation. Cet article relate les faits de manière sérieuse et objective, sans aucun commentaire déplacé. C'est devenu suffisamment rare, hélas, pour qu'on puisse en féliciter son auteur, M. Jean Richard.

Plutôt que de paraphraser cet article, nous le reproduisons ici *in extenso*, avec le double accord du journal et de l'auteur.

A la lecture de ce récit, on comprend que ce cas est à classer dans la liste (déjà longue) des observations qui, depuis deux ans, nous ont conduits à suspecter des confusions avec des sky-trackers, pour nous amener très vite à la notion, beaucoup moins immédiate, de "parasitage laser".

Pouvait-on, dans cette affaire, soupçonner une simple confusion produite par un sky-tracker, ou bien existe-t-il des éléments indiquant un cas de parasitage? Pour éclaircir le pro-

blème, il fallait faire l'enquête. C'est ce que nous avons fait, grâce à l'amabilité de Christiane Ducroq, de *L'Eclaireur Brayon*, de Jean Richard, et des témoins eux-mêmes.

M. Casano, qui est éleveur de chevaux, nous a ainsi expliqué, le 5 janvier 1995, comment les choses se sont passées.

A la sortie d'Abancourt, il se trompa de route: au lieu de continuer plein sud sur la D.316, il prit la D.7, en direction de Beauvais. S'étant aperçu de son erreur, il fit demi-tour, et c'est en arrivant au carrefour de ces deux routes qu'il aperçut, en direction approximative du nord, "un nuage lumineux, avec des lumières qui tournaient derrière ce nuage". Son épouse lui dit alors qu'elle venait de remarquer la chose, quelques instants auparavant.

Dès l'instant où la voiture s'engagea de nouveau sur la D.316, le phénomène parut foncer sur elle. Il s'agissait d'un ensemble de lumières blanches, puissantes quoique non aveuglantes, dont la forme était impossible à décrire, cet ensemble étant en rotation très rapide autour de son centre.

Un O.V.N.I. sur Blargies ? Voici le témoignage troublant d'un automobiliste

Des "O.V.N.I." survoleraient-ils notre région ?..

C'est ce que peuvent penser M. et Mme Casano de Saint-Germer après l'aventure qu'ils ont vécue dans la nuit du 25 au 26 juin dernier, à 1 h. 15.

D'après leur récit, M. et Mme Casano revenaient d'Amiens à Gournay via Aumale dans leur voiture de couleur blanche.

C'est sur cette portion de route d'Aumale à Gournay (D. 316) qu'ils disent avoir vécu une extraordinaire aventure...

Arrivés à Abancourt (vers 1 h. 15) sur la D. 316, ils disent avoir aperçu devant eux et à une certaine hauteur, un nuage blanc, brillant, duquel émanaient des rayons lumineux de couleur blanche et qui tournaient comme sur un axe situé derrière ce nuage - cette rotation était rapide mais saccadée.

L'engin duquel émanaient ces rayons est alors apparu et s'est dirigé vers la voiture, ses faisceaux tournant de plus en plus vite.

Il a suivi la Mazda sur le côté, survolant les fils électriques bordant, par endroits, la D. 316 et qui étaient éclairés par les rayons lumineux de l'O.V.N.I. en question.

Ce manège a duré environ dix kilomètres (d'Abancourt à Campeaux) et bien que M. Casano, arrêté, se soit arrêté en cours de route, à la sortie de Blargies, en allumant ses "feux de détresse" pour attendre un véhicule dont il aperçut les phares dans son rétro et dont il espérait que le conducteur s'arrêterait.

L'engin (O.V.N.I.) s'était alors éloigné au fur et à mesure de l'approche de ce second véhicule qui ne s'arrêtera pas comme l'espérait M. Casano mais qu'il suivit aussitôt - espérant qu'à deux le danger serait moindre.

Le conducteur de ce second véhicule, se voyant suivi par la Mazda (a-t-il eu peur ou était-ce sa destination ?) quitta alors la D. 316 à une déviation sur la droite avant Formerie.

M. Casano se retrouva seul sur la route en direction de Gournay.

Aussitôt après l'engin (O.V.N.I.) se rapprocha de sa voiture et recommença à le suivre.

Pris de panique, M. Casano, accéléra l'allure, en vain, l'O.V.N.I. restant toujours à sa hauteur et ce jusqu'à Campeaux où il s'arrêta de nouveau tout près de l'église espérant y être plus en sécurité...

A ce moment l'engin (O.V.N.I.), ses rayons lumineux, continuant leur rotation, descendit vers le véhicule, surprenant la maison face à laquelle M. Casano l'avait arrêté.

L'engin restant silencieusement et sans aucun déplacement d'air en sustentation, ralentit sa rotation qui - après un bref arrêt - changea alors de sens.

Pendant ce court instant, M. Casano put alors observer que les faisceaux lumineux de l'engin étaient disposés "au carré" sur plusieurs lignes et sur une superficie pouvant être estimée à l'assise d'un pavillon (soit environ 100 m²).

Paniqué à nouveau, M. Casano repartit en trombe sur la D. 316 vers Gournay, l'engin le poursuivait encore quelques kilomètres puis disparaissant rapidement vers Saint-Samson-la-Poterie.

Les gendarmes de Beauvais et de Formerie ont été, dans la matinée du 26 juin, tenus informés de cette odyssee...

L'Éclaircur Brayon,
2 septembre 1994

Sur une quinzaine de kilomètres, d'Abancourt jusqu'à St-Samson-la-Poterie, cet amas de puissantes lumières en rotation escorta la voiture de très près, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Il éclairait violemment les fils (électriques ou téléphoniques) en bordure de la route, qui étaient d'un blanc brillant. Il éclairait également la route.

A quatre reprises (et notamment lorsque la seconde voiture arriva), le phénomène s'éloigna rapidement, restant visible dans le lointain.

Mme Casano a noté que le phénomène se situait en général du même côté de la route que les fils électriques, et elle a supposé qu'"ils" devaient s'alimenter (en énergie) en volant près des fils.

M. Casano estime que cet ensemble de "lampes" se trouvait à une cinquantaine de mètres au-dessus de la voiture. Pour lui comme pour son épouse, il ne fait aucun doute que le phénomène s'intéressait à eux, et les pourchassait. (Leur voiture est blanche, donc aisément repérable dans la nuit). Les deux témoins ont éprouvé un sentiment proche de l'épouvante. Mme Casano a crié à haute voix, et son mari a roulé à des vitesses folles, dans l'espoir de "leur" échapper. Ils ont craint d'avoir un accident, et ont parlé entre eux de ce risque.

A aucun moment M. Casano n'est sorti de sa voiture, mais lorsqu'il était arrêté (à Blargies), il a baissé sa vitre et penché la tête pour mieux observer le phénomène.

Il connaît bien l'aspect des sky-trackers, et affirme qu'il s'agissait de quelque chose de radicalement différent: les "lampes" étaient incomparablement plus lumineuses que l'impact d'un "sky" sur les nuages.

C'est seulement lorsque le phénomène a ralenti sa rotation (auparavant très rapide) pour en changer le sens, que M. Casano a pu observer la géométrie de cet ensemble de "lampes". Le schéma de la p. 27 de LDLN 328 correspond "parfaitement" (ce sont ses propres termes) à ce qu'il a observé. Toutefois, n'ayant pas eu le loisir de compter les "lampes", il précise seulement qu'il y en avait à peu près autant que sur le schéma qui illustre l'observation suisse.

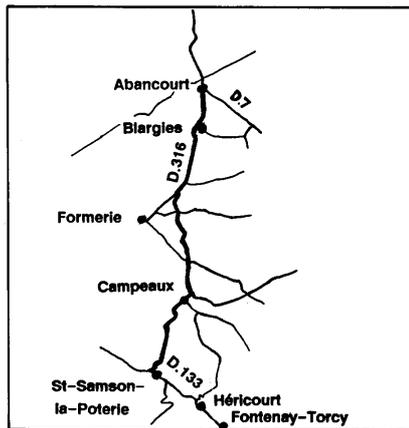
Or, cet aspect ressemble de façon frappante à l'impact sur les nuages de certains sky-trackers. Mais cet impact est nettement moins lumineux, et ne saurait éclairer violemment les fils électriques. Il ne saurait pas davantage pourchasser ainsi une voiture sur une quinzaine de kilomètres).

En résumé, on remarque dans ce récit un certain nombre d'éléments qui suggèrent un "sky" (absence apparente de structure portant les éléments lumineux, disposition géométrique en carré de ces éléments, rotation de l'ensemble et changement de sens), et d'autres qui contredisent cette hypothèse (luminosité des éléments, altitude estimée à seulement 50 m, escorte sur 15 km, retours à trois reprises sur le véhicule des témoins après des périodes d'éloignement, absence de faisceaux venant du sol).

Les conditions météorologiques (selon les souvenirs de M. Casano) semblent a priori peu compatibles avec l'explication par un sky, puisque le témoin parle de ciel partiellement dégagé, avec des nuages épars, mais cet argument est à double tranchant: la discontinuité de la couche nuageuse pourrait, à la rigueur, expliquer une illusion d'éloignements et de rapprochements successifs.

En fait, les deux éléments qui semblent contredire le plus fortement l'hypothèse d'un "sky" sont la luminosité des "lampes" et la longueur du trajet (15 km par la route, 12 à vol d'oiseau).

Notons qu'il y a quelques années, M. Casano était locataire d'une ferme, près de Montmirail, dans la Marne. La propriétaire lui avait assuré qu'une soucoupe s'était un jour posée en plein milieu de la cour, mais il n'avait jamais accordé foi à cette histoire. Aujourd'hui, il est convaincu de la réalité du phénomène OVNI.



Le trajet de la voiture, d'Abancourt à St-Samson-la-Poterie. Il y a 12 km à vol d'oiseau entre ces deux localités, et une quinzaine de kilomètres par la route. Aucune boîte de nuit ne se trouve "à portée de sky".

Cette région a un passé ufologique assez chargé: à une quinzaine de kilomètres au sud-est de St-Samson, on trouve un groupe de communes où de nombreuses observations ont été signalées au début des années soixante-dix. En outre, un remarquable cas d'atterrissage avec RR3 s'est produit en 1954, entre Héricourt et Fontenay-Torcy.

Danger de mort

Dans le cas (totalement exclu selon les témoins, et peu probable à notre avis) où un sky-tracker serait malgré tout à l'origine de cette observation, le danger mortel présenté par ces installations serait évident: M. et Mme Casano étaient très conscients du risque qu'ils couraient en roulant à une vitesse folle pour tenter d'échapper à ce qui semblait les poursuivre. Ils craignaient que l'on retrouve leurs cadavres, le lendemain matin, et qu'on ne comprenne jamais ce qui leur était arrivé. (Et si c'est bien un ovni qu'ils ont observé, le risque encouru était le même !)

Un tel exemple devrait donner à réfléchir.

Rappelons que nous avons signalé l'existence de ce danger dès l'automne 1992 (LDLN 320, p.24; 325, p.17, etc). Notre cri d'alarme n'a apparemment suscité aucune réaction.

De deux choses l'une: ou bien ce danger de ces installations à deux degrés de liberté (balayage plus rotation) est réel, ou bien leur parasitage, par autre chose, est réel. Dans un cas comme dans l'autre, le silence qui pèse sur cette question est inquiétant et incompréhensible.

Un dernier mot pour en terminer avec cette affaire: le calendrier nous apprend (mais on s'en serait douté) que l'observation s'est produite au cours d'une nuit de samedi à dimanche. Il y a deux ans, une constatation de ce genre aurait été interprétée comme un indice en faveur de la confusion avec un sky. Constatons qu'aujourd'hui, sous la pression d'évidences nombreuses (1), les idées ont évolué, au point qu'on aurait plutôt tendance, maintenant, à en déduire qu'"ils" connaissent notre calendrier...

1: voir notamment LDLN 327, pp.16 et 33, ainsi que les articles antérieurs cités p. 33.

**fin juin 1994,
Champagnole (Jura)**

Michel Morel-Seythoux a recueilli en novembre les témoignages de Mme Rolando et de sa fille Catherine.

C'est vers 23 h qu'apparut dans le ciel, visible de la zone artisanale, "une forme ronde, de la grandeur d'une voiture, dont le dessus était plat comme une assiette". Catherine et sa mère estimèrent la hauteur au-dessus du sol à 25 ou 30 m. La chose avançait très lentement, puis s'arrêta sans aucun bruit. Tout le tour était illuminé par de vives lumières blanches.

L'ovni stationna ainsi pendant trois minutes, puis partit à très grande vitesse, en direction de l'est.

Catherine fut fortement surprise par la vision de ce phénomène, tandis que sa mère éprouva une certaine angoisse.

**8 juillet 1994,
Lirio (Italie)**

Il s'agit d'un cas extrêmement étrange, comme on n'en trouve que peu dans les annales de l'ufologie, surtout au cours des dernières années.

L'enquêteur est Alex Chionetti, qui a rencontré l'unique témoin et l'estime crédible, aussi invraisemblable que l'histoire puisse paraître.

En voici seulement les grandes lignes. Nous reviendrons peut-être, ultérieurement, sur cette affaire.

Lirio se trouve près de Padoue, dans le Nord-Est de l'Italie.

C'est là qu'un fermier s'est trouvé en présence d'une sorte de robot, qui n'était qu'à environ 2 m de lui. Cette créature avait des yeux lumineux, rouges, deux lumières bleues sur la poitrine, et une jaune à chaque genou !

Le témoin eut l'idée de rentrer chez lui pour décrocher son fusil. C'est alors qu'il crut recevoir mentalement une sorte de "message télépathique", qui peut se résumer en trois phrases:

1°) Les balles de ton fusil n'auront aucun effet sur moi.

2°) Nous sommes quatorze, dans les environs, aujourd'hui.

3°) Si tu m'attaques, je te lancerai une flèche. Sur ces bonnes paroles, le "robot" s'envola, par ses propres moyens, et disparut.

Insistons sur le fait qu'il ne s'agit là que d'un bref résumé de cette histoire, sur laquelle nous aurons peut-être l'occasion de revenir.

Il est gênant d'avoir à exposer un tel témoignage, dans un contexte social où même les aspects les plus solides du phénomène OVNI (événements du 5 novembre 1990, par exemple) suscitent de fortes réactions de rejet *a priori*, et d'innombrables mensonges explicatifs. Nous pourrions être tentés d'oublier, les affaires comme celle-ci, dans l'espoir de sauvegarder les apparences. Ce serait commode, mais ce ne serait pas sérieux. Une trentaine d'années de littérature ufologique sont là pour montrer que certains cas parmi les plus invraisemblables sont aussi à prendre en considération.

**21 août 1994,
Béziers (Hérault)**

Voici maintenant une enquête d'Angel Grazioli, du Groupe Orion (18, place de la Clairette, 34500 Béziers; tél et fax: 67.30.73.14). Ce cas est de toute évidence à rattacher à la "Vague de l'Hérault" qu'Angel Grazioli et Bruno Bousquet ont racontée dans nos deux précédents numéros.

L'observation (qui allait durer une quinzaine de secondes) se déroula à 22 h 30, par un temps beau et chaud, sans nuages. Les témoins sont Mme B. et ses deux fils, âgés de 10 et de 20 ans, qui se trouvait à leur domicile. Voici le récit de Mme B.:

"J'étais sur ma terrasse, quand soudain j'ai vu arriver dans le ciel, venant du nord-est, une forme ovale (comme un ballon de rugby), très [...]"

II. Bussière-Saint-Georges (Creuse), 18 janvier 1977

[...] Plus fort encore: le moteur se remit en marche de lui-même, sans qu'Antonia eût touché à rien. La soucoupe partit, à une allure vertigineuse, et sans un bruit. La voie était libre, et Antonia, encore ahurie, poursuivit sa route...

Lorsqu'elle parvint enfin à son domicile, ce fut pour constater qu'il était 19 h 40, alors qu'elle avait prévu d'arriver vers 18 h 45.

Antonia ne put trouver le sommeil, ce soir-là, et connut une nuit agitée, mais toujours sans comprendre ce qui lui était arrivé. Le lendemain, elle constata "une totale insensibilité de ses organes génitaux, ainsi qu'un gonflement anormal de leurs parties externes". Elle découvre une déchirure épidermique allant de l'anus au vagin, puis, procédant à une toilette intime, elle eut la surprise de voir que "l'eau de son lavage interne ressortait pleine de terre".

S'agissait-il réellement de terre, ou d'une substance ressemblant à de la terre? Rien ne permet de le dire.

Peu à peu, au cours des jours et des semaines qui suivirent, des images s'imposèrent à l'esprit d'Antonia. Images qu'on peu supposer révélatrices de ce qu'elle avait vécu pendant son *missing time*. Il s'agit notamment de deux "Chinois", l'un d'aspect bienveillant, l'autre menaçant, et d'une sorte de parodie d'examen médical qu'ils lui auraient fait subir, sur quelque chose qui ressemblait à un cheval d'arçon suspendu au plafond d'un local rond et peu éclairé.

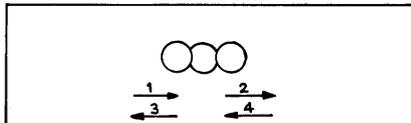
Voici quelles sont les grandes lignes de cette ténébreuse et sinistre affaire. Beaucoup de questions qu'on peut se poser à son sujet, ne diffèrent pas essentiellement de celles que soulèvent les autres cas, même si la plupart peuvent paraître, par comparaison, moins invraisemblables.

chez un voisin. Arrivé devant sa porte, il allait mettre sa clé dans le trou de la serrure, lorsqu'il se trouva projeté dans un buisson, à 50 m de là. C'est alors qu'il vit, au-dessus de lui, un "nuage noir" d'une vingtaine de mètres de long, avec en son centre trois lumières juxtaposées, de couleur or.

Sentant la présence, près de lui, d'une intelligence qui le dominait, il murmura "laissez moi me lever...", se redressa, fit un pas au milieu du chemin, puis se retourna vers le phénomène et se retrouva comme cloué au sol. Agité de forts tremblements, il restera privé de sa liberté de mouvements jusqu'à la fin de la rencontre.

Il sentit alors un fort courant d'air, accompagné d'un bruit de ventilateur. Ces deux effets allaient se prolonger, eux aussi, jusqu'à la fin.

Le "nuage noir", dont les bords ondulaient doucement, lui évoquait un épervier fascinant sa proie. Des trois lumières (les "yeux"), celles de gauche et de droite se rapprochaient périodiquement pour occulter en partie celle du centre.



Le témoin eut le sentiment que le phénomène l'observait, et supplia qu'on le laissât tranquille. Ensuite, il fut de nouveau agité de tremblements, si forts que les pièces de monnaie s'entrechoquaient dans sa poche.

Il assista également à une très belle fantasmagorie, faite d'un grand nombre de "petits moutons", ou de "fleurs blanches", puis distingua, comme accroché sous le nuage, un prolongement en Y, qui lui sembla mesurer 4 m de long, pour un diamètre évalué à 20 cm.

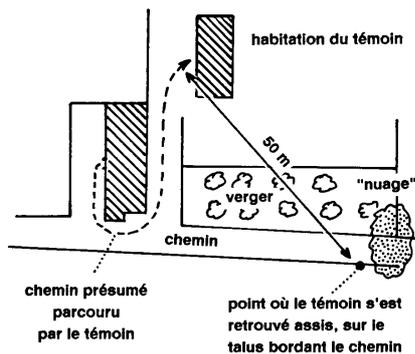


13. Bussière-Saint-Georges (Creuse), 18 janvier 1977

On trouve le récit de ce cas, par Gérard Nicoulaud, dans le numéro 167 (août-septembre 1977) de *Lumières dans la Nuit*.

L'événement se déroula au hameau de La Chaumette, et eut un seul témoin, un homme qui ne s'intéressait pas aux OVNI, n'y croyait pas, et n'avait rien lu sur la question.

Il rentra chez lui vers 1 h du matin (dans la nuit du 17 au 18), après avoir joué aux cartes



plan des lieux

Deux des "yeux" s'éteignirent, et du troisième jaillit un faisceau lumineux, d'un blanc argenté, qui éclaira le chemin tout autour du témoin. Alors, il y eut un fort déplacement d'air, et le nuage se rétracta sur lui-même, comme aspiré dans une sorte d'entonnoir renversé.

Le témoin se précipita, les yeux hagards, chez son voisin. Il s'était écoulé une heure un quart depuis son départ! Dehors, il gélait. Bien que vêtu d'une simple veste, l'homme n'avait pas froid. Qu'avait-il fait, pendant une heure et quart?

Il finit par se coucher, dormit mal, et au matin, se réveilla en larmes. Il pleurera toute la journée, en racontant son aventure à des amis du village. Il souffrait également de forts maux de tête, et dit: "Ils n'ont pas voulu m'être faire mal, mais ils m'ont fait très mal".

Il est à noter que l'enquête sur ce cas fut réalisée moins de 48 heures après l'incident.

14. près de Strasbourg (Bas-Rhin), 31 janvier 1978

Etrange histoire, que celle que voici. Si l'on peut parler de "qualité des témoignages", celui-ci ne figure sans doute pas parmi les meilleurs, parmi les plus crédibles. Rien, pourtant, n'indique de façon certaine qu'il faille le rejeter. Bien que le soi-disant héros de cette aventure soit de sexe masculin, son récit est à rapprocher de celui d'"Antonia". (C'est dire que son authenticité peut être considérée comme n'allant pas de soi...).

Voici, brièvement résumée, l'histoire d'un monsieur que nous désignerons uniquement par l'initiale de son patronyme, la lettre K. L'enquête a été réalisée en 1989, dans la proche banlieue nord de Strasbourg.

Dans la soirée du 30 janvier, M. K. commença à regarder à la télévision un film qu'il jugea peu intéressant, ce qui l'incita à aller se coucher. Il fit quelques exercices de yoga, puis s'endormit.

Peu après, il se réveilla avec l'impression que quelqu'un l'appelait. Probablement inquiet, il songea un instant à prendre un poignard avant de sortir de chez lui, puis se contenta d'un porte-clés-canif!

Il quitta donc son pavillon, referma la grille, et se dirigea vers le canal tout proche. C'est alors que son attention fut attirée par une sorte de "bip... bip..." qui lui parut venir du bout de la rue.

Il découvrit une lumière clignotante rouge et blanche, derrière une haie de poiriers, se dirigea vers le chemin de halage, et là, découvrit "l'engin", d'un diamètre de 25 à 28 mètres.

Sous cet engin apparut une sorte d'escabeau. Que fit M. K? Il monta à bord, tout simplement.

Là, il découvrit un couloir central, d'une quinzaine de mètres de long, et un autre couloir plus petit, sur la gauche. Il se trouva en présence de deux hommes, dont il donne la description suivante: "beaux, de 2 m environ, avec des cheveux crépés, comme brillantinés, châtain-gris, vêtus de combinaisons collantes gris-bleu, avec un col officier, mais sans fermeture visible".

Dans un bref résumé écrit de son aventure, daté du 23 mai 1987, ce monsieur précise que l'équipage se composait de cinq membres. Toujours est-il qu'il fut invité à faire un "petit" voyage dans la galaxie, ce qu'il accepta bien volontiers.

Comment refuser?

Au bout d'environ deux heures, il se trouva en présence d'une femme, qu'il décrit comme "blonde vénusienne" dans le bref résumé. (A-t-il voulu dire "blond vénitien"?)

Cette créature eut pour lui des bontés dont nous taierons ici le détail, et c'est ainsi que M. K vécut l'équivalent français de la célèbre aventure d'Antonio Villas Boas.

C'est du moins ce qu'il prétend...

III. De l'ouest de Jackson au nord de Fort Worth, 17 juillet 1957

17 juillet 1957: Lacy 17

Contrairement au précédent (et au suivant), le cas que voici est un cas classique, sur lequel on trouve de nombreuses références dans la littérature ufologique. Evoqué de manière très incomplète, et avec une date fautive, dans le Rapport Condon, il a fait l'objet d'une investigation en profondeur par le Dr James McDonald, doyen de Physique de l'Institut de Physique atmosphérique de l'Université de l'Arizona. Le premier compte-rendu sérieux sur cet incident, rédigé par McDonald, a été publié dans le numéro (16-3) de mai-juin 1970 de *Flying Saucer Review*. Au cours des mois qui suivirent, l'enquête menée par McDonald lui permit de publier des comptes-rendus beaucoup plus riches et plus précis sur cette affaire, notamment dans le numéro de juillet 1971 d'*Astronautics and Aeronautics* et dans l'ouvrage *UFO's: a Scientific Debate* (Carl Sagan et Thornton Page, Cornell University, Norton and Co, New York, 1974), dont il avait, avant sa tragique disparition, rédigé le chapitre 5.

Aux premières heures du 17 juillet 1957, un RB-47H du 55th Strategic Reconnaissance Wing décolla de Forbes Air Force Base, près de Topeka, dans le Kansas. Il s'agissait d'un vol d'entraînement, et l'avion avait à son bord l'équipage normal de six officiers: pilote, copilote, navigateur et trois opérateurs chargés des équipements de contre-mesures électroniques (ECM).

Un avion "très spécial"

Le RB-47H était un avion d'écoute électronique, équipé pour détecter et analyser les émissions radar de l'adversaire. Ce type de mission, tantôt désigné sous le sigle ELINT, tantôt sous celui de SIGINT (1) consistait à localiser les stations radar ennemies au sol, à mesurer divers paramètres physiques de leurs signaux (fréquence utilisée, fréquence de répétition des impulsions, direction de polarisation), mais aussi à intercepter les communications radio et à tester les capacités et les temps de réaction de la défense aérienne.

1: Ces deux abréviations signifient respectivement *electronic intelligence* et *signals intelligence*. Le mot *intelligence* peut se traduire soit par "renseignement", soit par "surveillance", soit encore par "espionnage", ce dernier terme n'étant certainement pas trop fort: il ne fait aucun doute que des RB-47H, tout comme avant eux les RB-50G, et comme les P4M-1Q de l'US Navy, ont à de nombreuses reprises délibérément violé l'espace aérien des pays communistes (missions "Ferret"). L'un d'eux (le

En 1957, l'espionnage électronique était encore un domaine nouveau, sur lequel aucune information ne filtrait dans le public. Cette activité n'était encore pratiquée que par les forces des Etats-Unis. La première mission de ce type avait été réalisée huit ans plus tôt, en juillet 1949, par un RB-29 qui avait décollé de Ladd AFB, en Alaska, pour aller "écouter" les radars soviétiques du Kamchatka. A partir de juin 1951, des RB-50G, à peine plus performants, avaient pris le relais, et ils avaient eux-mêmes été remplacés, de l'automne 1955 à l'été suivant, par les RB-47H, produits à 35 exemplaires (2).

L'US Air Force n'était pas seule à exécuter ce type de mission: depuis octobre 1951, l'US Navy contribuait à tester la couverture radar de l'Union soviétique, de la Chine, du Nord-Viêt Nam et de la Corée du Nord, grâce à des avions adaptés à cette utilisation: les P4M-1Q "Mercator". Les incursions dans l'espace aérien adverse présentaient un réel danger pour les avions-espions: un P4M-1Q, avec 18 hommes à bord, avait été abattu par des chasseurs chi-

34281, qui avait décollé de Brize Norton, en Grande-Bretagne) a été abattu par des MiG au-dessus de la Mer de Barents (au large de Mourmansk), le 1er juillet 1960. Un autre s'est posé, gravement endommagé, à Yokota, au Japon, fin avril 1965, après avoir failli subir le même sort près des côtes de la Corée du Nord.

2: La carrière opérationnelle des RB-47H allait durer jusqu'au retrait du dernier exemplaire (34296) en décembre 1967. Ces avions furent remplacés par des RC-135C.

nois le 22 août 1956, et de nombreux incidents du même genre allaient suivre.

Durant toute la carrière opérationnelle des RB-47H (qui allait durer douze ans), le 55th SRW, basé à Forbes AFB, réalisa les vraies missions de renseignement à partir de bases situées en Grande-Bretagne, en Turquie, au Japon, en Alaska et au Groenland, mais aussi, temporairement, au Viêt Nam, en Thaïlande, aux Philippines, en Norvège, en Allemagne fédérale, en Grèce, en Espagne, à Porto Rico et à Hawaï.

Escortés sur 1 300 km, pendant plus d'une heure et demie

Or donc, le 17 juillet 1957 avant l'aube, l'un des trente-cinq RB-47H effectuait un vol d'entraînement au-dessus du Sud des États-Unis. Son indicatif radio était "Lacy 17". L'équipage se composait du major Lewis D. Chase, pilote, du copilote James H. McCoid, du navigateur Thomas H. Hanley, et de trois opérateurs chargés des équipements de contre-mesures électroniques: John J. Provenzano, Frank B. McClure et Walter A. Tuchscherer.

Seuls le pilote et le copilote disposaient d'une bonne visibilité vers l'extérieur. A l'avant, le navigateur avait seulement deux hublots ne lui permettant d'admirer qu'une petite partie du paysage. Quant aux trois opérateurs des postes

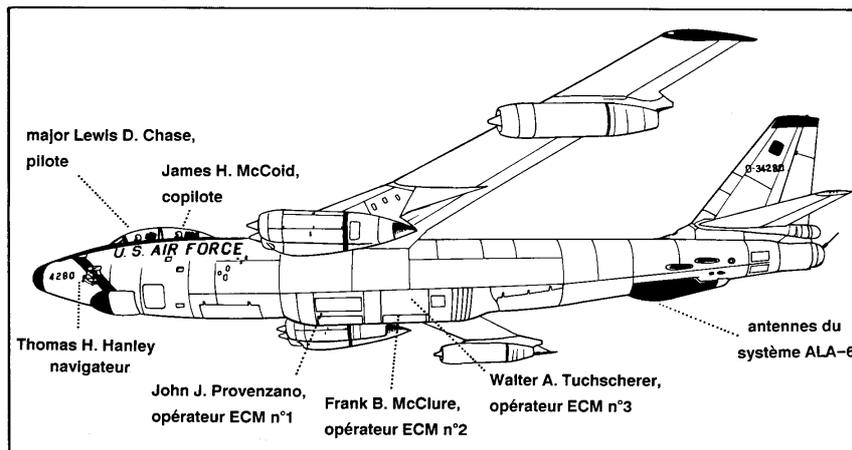
de contre-mesures (3), il étaient carrément installés à la cave, dans une soute sans grand confort. L'excellent ouvrage *Airborne Electronic Warfare* nous apprend que les trois sièges étaient tournés vers l'arrière, avec le poste n°1 (Provenzano) dans la partie avant de la soute, le poste n°2 (McClure) à l'arrière de la soute, du côté droit de l'avion, avec à sa droite le troisième poste, dans le côté gauche du fuselage.

Des trois opérateurs ECM, c'est surtout celui du poste n°2, McClure, qui allait avoir de grosses surprises, alors que les premières lueurs de l'aube étaient à peine visibles à l'est.

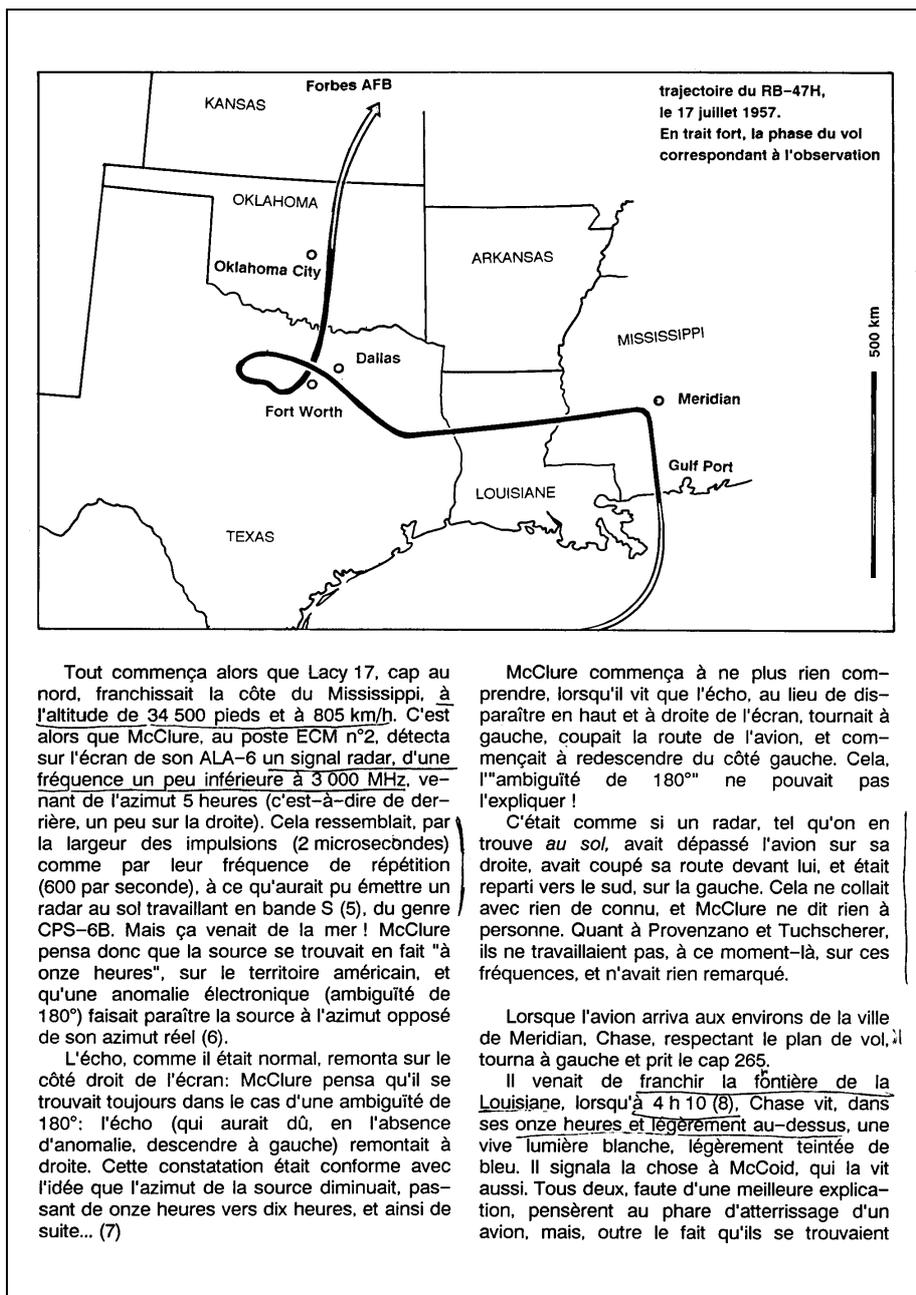
Son poste comportait les terminaux et les boutons de commande de six systèmes différents, qui portaient de jolis noms: L'AN/ALA-6 (4) était un capteur de signaux radar; ces signaux étaient transmis à l'AN/ALA-5, qui les analysait; l'AN/APD-4, travaillant dans la bande 1 000 à 3 300 MHz, détectait instantanément l'azimut de la source; l'AN/APR-17 conçu pour détecter de loin le radar d'un intercepteur, n'intervient pas dans notre affaire; enfin, l'AN/ALH-2 et l'AN/ALH-4 étaient respectivement un magnétophone et un enregistreur d'images.

3: appelés "crows", ou "ravens" (corbeaux), dans le jargon de l'USAF.

4: Dans la pratique, cette désignation complète était rarement utilisée, et on parlait seulement de l'ALA-6. Il en est de même pour les autres systèmes.



OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE



toujours à 10 500 m d'altitude, ils notèrent qu'aucun feu de position n'était visible.

Chase alerta par l'intercom les autres membres de l'équipage, leur signalant qu'il allait peut-être avoir à effectuer une manoeuvre d'évitement. Mais alors, il vit la lumière blanche se rapprocher de l'axe de l'avion,¹² partir sur la droite à une vitesse angulaire incompréhensible, et disparaître en clignotant, vers deux heures, en direction du nord.

C'est à ce moment-là que McClure fit le rapprochement avec l'étrange phénomène qu'il avait constaté une demi-heure plus tôt. Il utilisa l'interphone pour signaler l'incident dont il avait été le témoin, et il régla son ALA-6 au voisinage de 3 000 MHz, pour voir s'il n'obtenait pas de nouveau un écho. Il en obtint aussitôt un, qui venait précisément de l'azimut "deux heures (60° à droite par rapport à l'axe avion), c'est-à-dire de la direction où Chase et McCoid venaient de voir disparaître la lumière.

McClure vérifia alors l'état de fonctionnement de son équipement, à l'aide des signaux (connus) d'émetteurs radar au sol: l'ALA-6 fonctionnait parfaitement! Provenzano, qui disposait lui aussi, entre autres systèmes, d'un ALA-6, régla le sien sur la même fréquence (2 995 MHz), et obtint un écho venant de la même direction. L'azimut de la source demeura constant, ce qui prouvait que le signal ne provenait pas d'un radar au sol.

Voyant cela, Chase accéléra à pleine puissance. L'azimut de la source par rapport à l'avion demeura constant! Lacy 17 était bel et bien escorté par quelque chose qui, en même temps émettait des signaux radar!

5: La bande S couvrait des fréquences allant de 2 à 4 GHz (2000 à 4000 MHz). De nos jours, la terminologie a changé, et cette gamme de fréquences correspond aux bandes E (2000 à 3000 MHz) et F (3000 à 4000 MHz).

6: circonstance analogue à l'erreur classique en radiogoniométrie, dont un exemple dramatique a été raconté dans *RAF Flying Review*, vol.XV, n°4, de décembre 1959: revenant d'une mission sur la région de Naples, dans la nuit du 4 au 5 avril 1943, un B-24D bombardier américain (B-24D "Lady be good", 64 du 376th BG) rentra, de nuit et par temps couvert, vers sa base de Solluch, près de Benina, en Libye. Le pilote, à cause d'ennuis de moteurs, pensait être encore au-dessus de la mer, alors qu'il survolait déjà l'Afrique. Il se guida sur l'émetteur de Benina (qu'il avait déjà dépassé, sans le savoir), pensant que Benina se trouvait pour lui au sud-est, alors que c'était déjà au nord-

Non seulement l'avion n'arrivait pas à dépasser la source, mais celle-ci creusait l'écart: à 4 h 30, elle se trouvait à 70° à droite de l'axe avion. Cinq minutes plus tard, elle n'était plus qu'à 68°, et à 4 h 38, son azimut relatif était tombé à 40°.

A 4 h 39, Chase repéra une puissante lumière, "à deux heures" (60° à droite et un peu en-dessous). Le temps était parfaitement clair, ce qui permit au pilote de noter que la lumière semblait émise du sommet d'un objet, dont il ne pouvait toutefois pas distinguer la forme.

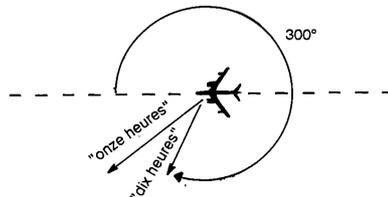
Une minute plus tard, McClure signala qu'il avait deux échos: un à 40°, et l'autre à 70°. Chase et McCoid virent simultanément, dans ces mêmes directions, deux sources lumineuses, de couleur rouge.

Depuis quelques minutes déjà, l'avion survolait le Texas. Il se trouvait dans la zone couverte par le radar (nom de code "Utah") du 745th ACWRON de Duncanville, travaillant pour l'Air Defense Command. Chase, comme beaucoup de pilotes, avait d'abord hésité à signaler ce qu'il fallait bien appeler la rencontre avec un ovni, mais il avait finalement surmonté ses réticences. A 10 h 40,¹³ il reçut la permission de s'écarter de son plan de vol afin de poursuivre l'objet (9). Il en avertit la station Utah, et demanda toute l'assistance possible.

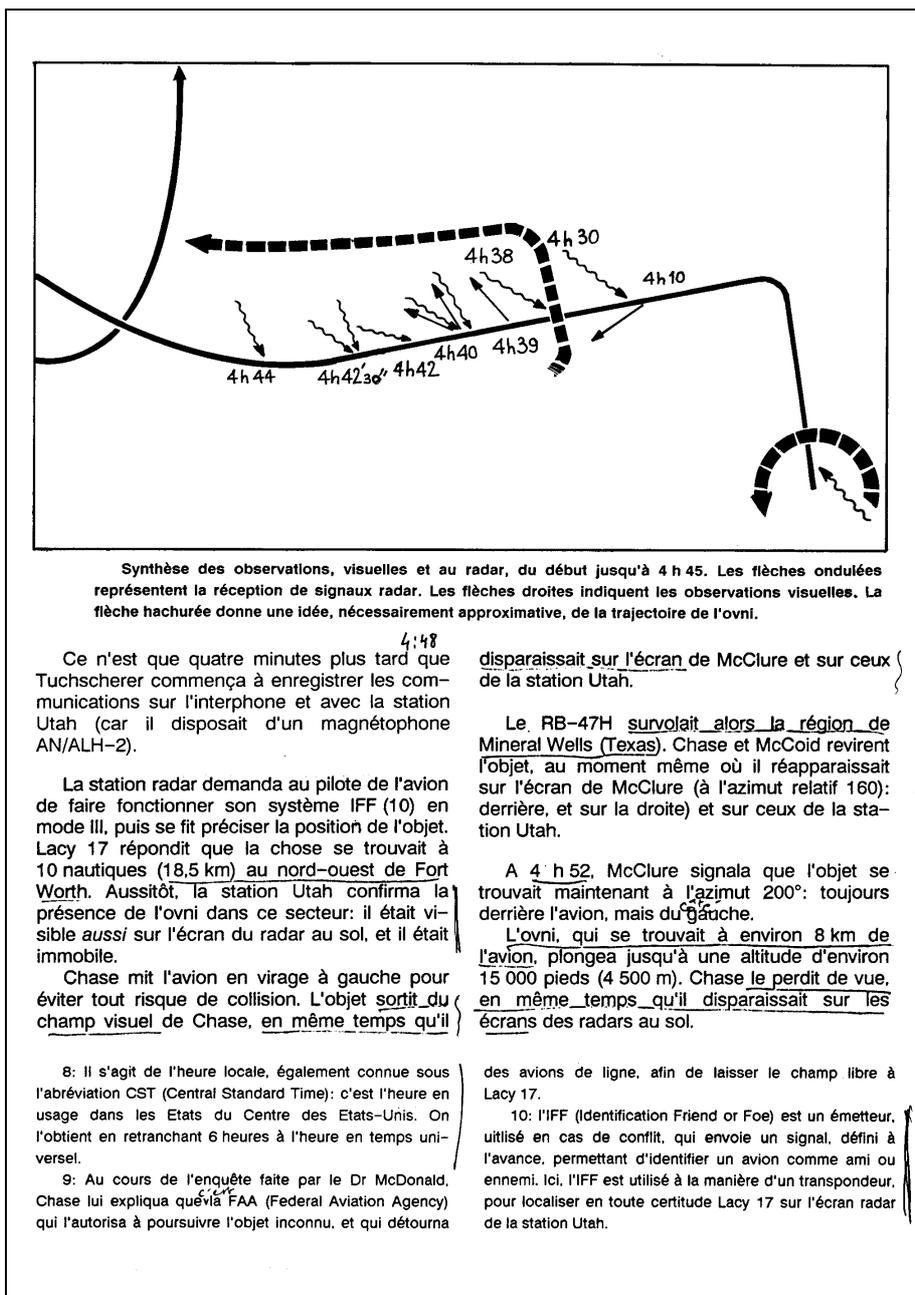
A 4 h 42, McClure signalait un écho à 20°, toujours sur la même fréquence. Chase poussa l'avion à Mach 0,83, sa vitesse maximale, et vira légèrement sur la droite. A 4 h 42'30", McClure signala de nouveau deux échos, l'un à 40° et l'autre à 70°. A 4 h 44, il n'en avait plus qu'un seul, à 50°.

7: L'avion s'enfonça ainsi dans le désert, tournant le dos à sa destination. On retrouva l'épave seize ans plus tard...

7: Selon le système maintes fois décrit, "onze heures" et "dix heures" correspondent respectivement aux azimuts 330° et 300° par rapport à l'axe avion, et non par rapport au nord.



OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE



A 4 h 55, Chase fit savoir à la station Utah que le niveau du carburant dans les réservoirs le contraignait à rentrer à sa base: cela faisait un moment déjà, qu'il volait à pleine puissance, et il avait beaucoup consommé.

A 4 h 57, McClure eut encore un écho à l'azimut 300°, mais, Utah ne trouva rien. Une minute plus tard, Chase vit à nouveau l'objet, qui se trouvait pour lui à deux heures, à une vingtaine de nautiques (37 km) au nord-ouest de Fort Worth, et à une altitude de l'ordre de 20 000 pieds (6 000 m).

Lacy 17 mit donc le cap au nord, en direction de Forbes Air Force Base. McClure détecta encore une fois, derrière l'avion, de 5 h 20 à 5 h 40. L'avion passait alors à l'est d'Oklahoma City. L'écho faiblit rapidement, et disparut.

Un "traitement" exceptionnel de l'information

De cette affaire, nous ne saurions que ce qu'on lit à son sujet dans le Rapport Condon (c'est-à-dire à peu près rien), si le Dr James McDonald (11) ne s'était efforcé de la tirer au clair. L'enquête qu'il mena à la fin des années soixante reste un modèle inégalé, qu'une génération entière d'ufologues s'est bizarrement obstinée à ignorer.

En effet, non seulement McDonald est parvenu à mettre la main sur les documents officiels (12), ce que les "experts" de Condon n'avaient pas fait, mais il a réussi à retrouver et à interroger les six membres de l'équipage (ce qu'ils n'avaient pas fait non plus, alors que c'est eux qui étaient payés pour effectuer ce genre de travail).

L'affaire de Lacy 17 est riche en informations précieuses. Elle nous renseigne d'abord sur le phénomène lui-même, puisqu'elle montre qu'un ovni peut émettre des signaux radar singeant ceux d'un radar au sol (13). De plus, elle montre clairement ce que fut, en fait, le Projet Blue Book: en effet, le capitaine Gregory, qui travaillait en 1957 dans le cadre de ce projet, avait classé le cas comme identifié, concluant qu'il se résumait à la vision... d'un DC-6 d'American Airlines (14)!

Une telle assertion se passe de tout commentaire, et montre clairement quel genre de "travail" Blue Book produisait.

Or McDonald précise (15) que le Projet Blue Book fut informé, par l'Air Defense Command,

de l'incident le 25 octobre de la même année. La tricherie est donc patente, et c'est McDonald qui l'a mise en évidence.

Il est permis de se demander si certains textes à caractère diffamatoire, concernant le Dr McDonald, sont sans rapport avec les manœuvres de désinformation qu'il a mises au jour, et avec la nécessité qui aurait pu en résulter, dans certaines "hautes sphères", de ternir sa mémoire.

11: Rappelons que le fascicule *Objets Volants Non-Identifiés*:

le plus grand problème scientifique de notre temps?, recueil de textes du Dr McDonald traduits en Français par René Fouéré, est toujours disponible; auprès de Mme Fouéré, 69 rue de la Tombe-Issoire, 75014 Paris (tél: (16.1) 43 27 56 24). Ce petit ouvrage, rédigé au début de l'année 1967, constitue un document capital. Il expose, mieux que n'importe quel autre document, la réalité d'une situation que McDonald avait parfaitement comprise, et qu'il a tenté de faire connaître. Vingt-huit ans après, son message conserve toute son actualité, et éclaire grandement la situation présente.

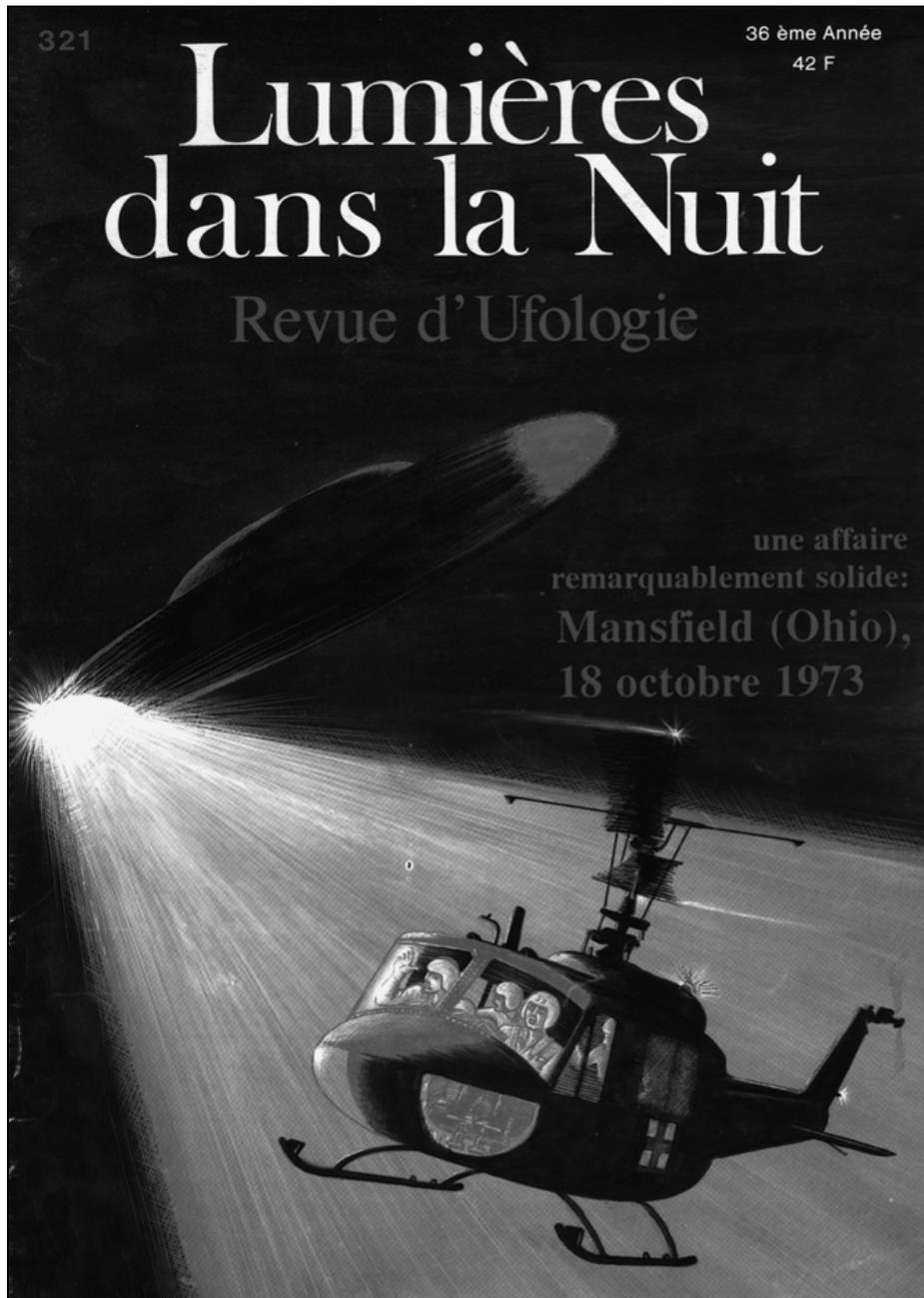
12: Ces documents consistent, pour l'essentiel, en un télex de trois pages, envoyé à 9 h 57 du matin, le 17 juillet, par le 745th ACWRON (station radar "Utah") de Duncanville; un rapport de quatre pages, rédigé par l'Officier de Renseignements E.T. Piwetz, du 55th Reconnaissance Wing, à Forbes Air Force Base, transmis au quartier général de l'Air Defense Command, à la suite d'une demande formulée le 15 août par le colonel F.T. Jeep, Directeur des Renseignements de l'ADC; un rapport de 12 pages (Airborne Observer's Data Sheet, ou AISOP 2), rédigé le 10 septembre par le major Chase.

13: McDonald soulignait le fait que selon un rapport rédigé par V.D. Bryant, de l'Electronics Branch, Wright Patterson AFB, daté du 30 octobre 1957, "les signaux interceptés (par McClure) présentent toutes les caractéristiques d'un radar CPS-6B, et on ne connaît pas de radar aéroporté travaillant dans la bande S et présentant ces caractéristiques".

14: L'argument (!) invoqué à l'appui de cette ineptie est le suivant: la même nuit, mais une heure avant le début de l'observation, et à 1 200 km de là, dans la région d'El Paso, deux DC-6 d'American Airlines (vols 655 et 966) avaient plus ou moins frôlé la collision. Apparemment, le capitaine Gregory n'a été gêné ni par le fait que l'heure n'était pas la bonne, ni par la distance séparant les deux événements, ni par l'absurdité intrinsèque de cette "explication". Du travail d'expert, à n'en pas douter.

15: *Science In Default*, op.cit., p.67.

IV. SE de Mansfield (Ohio), 18 octobre 1973



une affaire remarquablement solide:

Mansfield (Ohio), 18 octobre 1973

C'était il y a un peu plus de vingt ans... Pourtant, il est aujourd'hui nécessaire de revenir sur cette affaire, et pour deux raisons.

Tout d'abord, il s'agit d'un des cas les plus solides, les plus probants, qu'on puisse citer. Il comporte en effet 11 témoins: quatre à bord d'un hélicoptère, qui observèrent le phénomène dans d'excellentes conditions (trop bonnes, même, à leur goût !), et sept au sol, en deux groupes indépendants. Pour cette seule raison, ce cas est à compter parmi les meilleures observations d'ovni survenues depuis 1947.

Ensuite, cet excellent exemple est trop peu connu en France. Il a été évoqué brièvement dans le n° 141 de *Lumières dans la Nuit* et, de façon un peu plus détaillée, dans le n°40-41-42 de *Phénomènes Spatiaux*. Tout cela remonte à dix-neuf ans, et il importe que les personnes qui abordent aujourd'hui l'ufologie aient connaissance de cette affaire.

L'étude très complète et très claire que lui a consacrée Jennie Zeidman dans le compte-rendu du congrès de 1989 du MUFON nous permet de faire le point sur cette remarquable observation.

Ce compte-rendu, intitulé *The UFO cover up: A Government Conspiracy ?* est un document de 233 pages, édité par le MUFON, dont voici à nouveau l'adresse: 103 Oldtowne Road, Seguin, Texas, 78155-4099, USA.

Les faits: les témoins à bord de l'hélicoptère

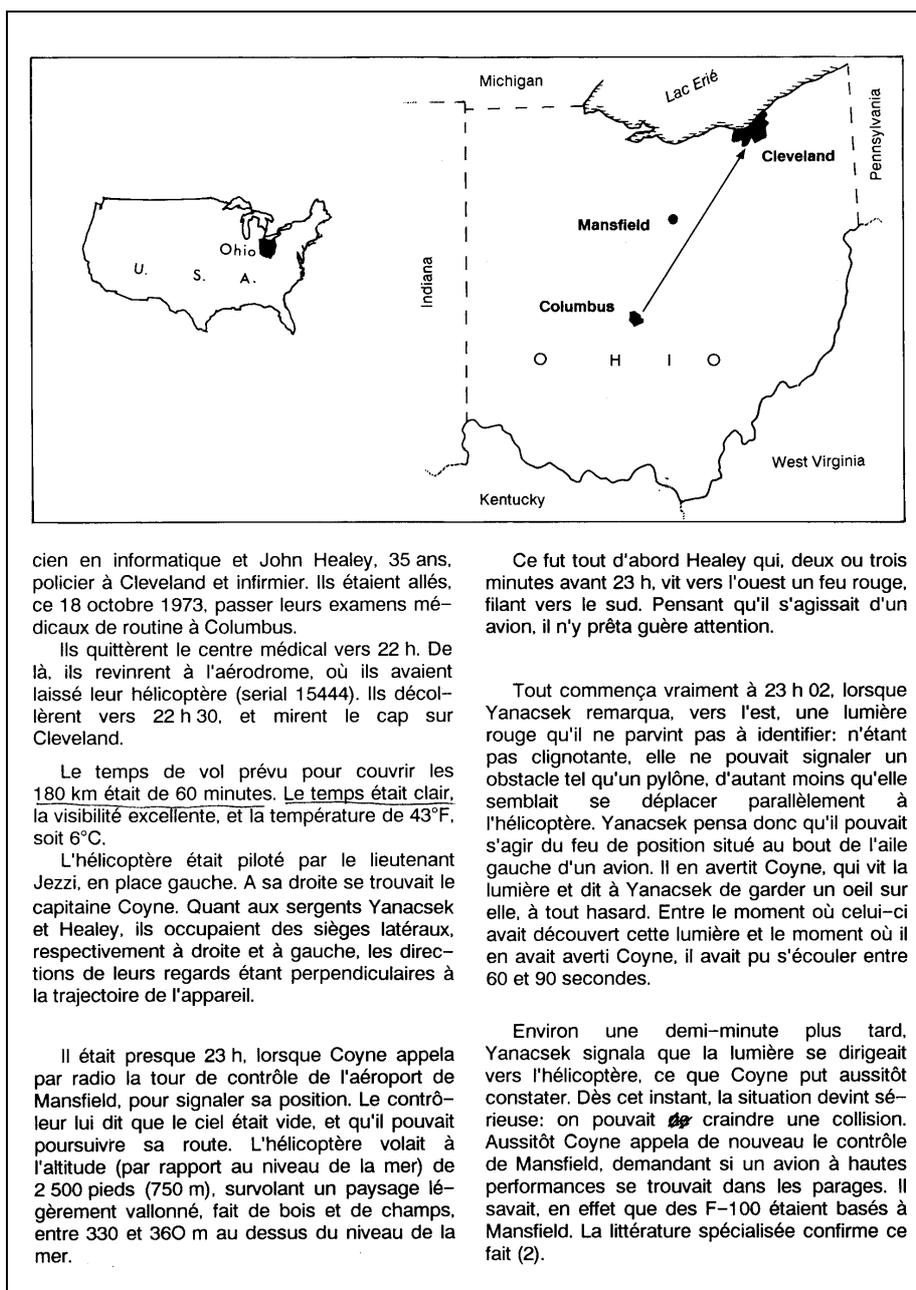
Toute cette histoire se déroule dans l'Ohio, un Etat du Centre-Nord-Est des Etats-Unis, au sud des Grands Lacs. Il suffit de situer sur la carte trois villes: Cleveland, Columbus et Mansfield (et à la rigueur une quatrième: Akron), pour en suivre le déroulement. La rencontre s'est faite à une quinzaine de kilomètres au sud-est de Mansfield, à peu près à mi-chemin entre Columbus et Cleveland.

Les quatre principaux témoins sont les membres de l'équipage d'un hélicoptère Bell UH-1H appartenant à la Réserve de l'U.S. Army (316th Aeromedical Detachment) et basé à Cleveland Hopkins. Il s'agit du capitaine Lawrence ("Larry") J. Coyne, 36 ans, pilote depuis l'âge de 17 ans; du lieutenant Arrigo Jezzi, 26 ans, ingénieur chimiste dans le civil; des sergents Robert Yanacsek (1), 23 ans, techni-

Photo non reproduite

Jennie Zeidman a commencé à s'intéresser à l'ufologie dès 1952. Exerçant des responsabilités à la fois au sein du CUFOS et du MUFON, elle a pris une part capitale dans le travail d'enquête sur l'affaire du 18 octobre 1973.

OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE



cient en informatique et John Healey, 35 ans, policier à Cleveland et infirmier. Ils étaient allés, ce 18 octobre 1973, passer leurs examens médicaux de routine à Columbus.

Ils quittèrent le centre médical vers 22 h. De là, ils revinrent à l'aérodrome, où ils avaient laissé leur hélicoptère (serial 15444). Ils décollèrent vers 22 h 30, et mirent le cap sur Cleveland.

Le temps de vol prévu pour couvrir les 180 km était de 60 minutes. Le temps était clair, la visibilité excellente, et la température de 43°F, soit 6°C.

L'hélicoptère était piloté par le lieutenant Jezzi, en place gauche. A sa droite se trouvait le capitaine Coyne. Quant aux sergents Yanacsek et Healey, ils occupaient des sièges latéraux, respectivement à droite et à gauche, les directions de leurs regards étant perpendiculaires à la trajectoire de l'appareil.

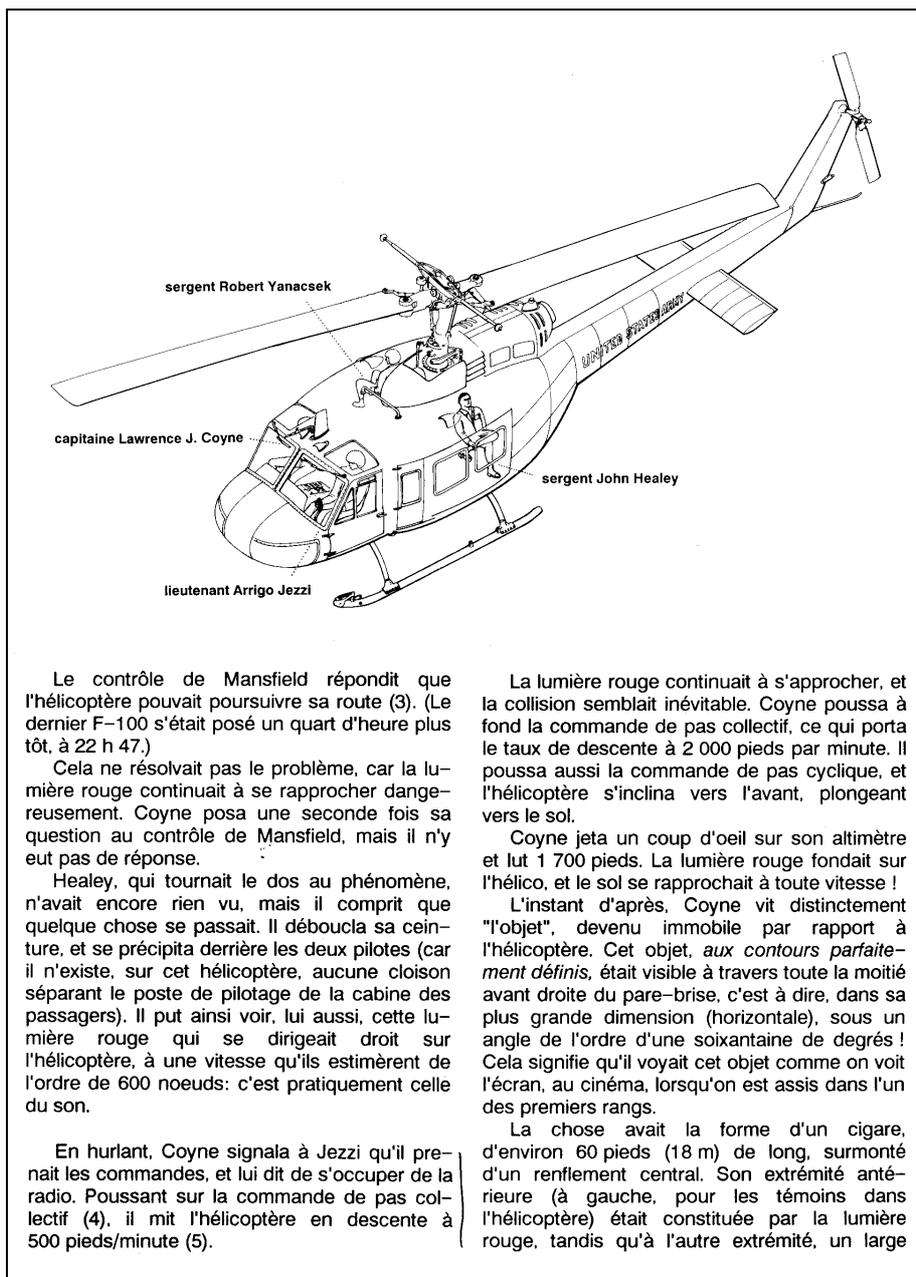
Il était presque 23 h, lorsque Coyne appela par radio la tour de contrôle de l'aéroport de Mansfield, pour signaler sa position. Le contrôleur lui dit que le ciel était vide, et qu'il pouvait poursuivre sa route. L'hélicoptère volait à l'altitude (par rapport au niveau de la mer) de 2 500 pieds (750 m), survolant un paysage légèrement vallonné, fait de bois et de champs, entre 330 et 360 m au dessus du niveau de la mer.

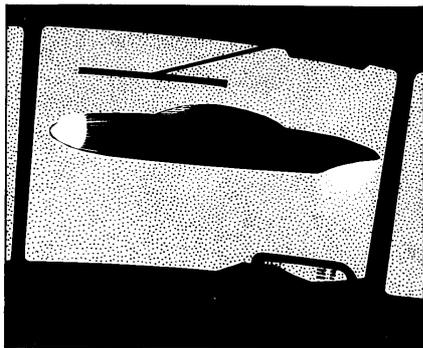
Ce fut tout d'abord Healey qui, deux ou trois minutes avant 23 h, vit vers l'ouest un feu rouge, filant vers le sud. Pensant qu'il s'agissait d'un avion, il n'y prêta guère attention.

Tout commença vraiment à 23 h 02, lorsque Yanacsek remarqua, vers l'est, une lumière rouge qu'il ne parvint pas à identifier: n'étant pas clignotante, elle ne pouvait signaler un obstacle tel qu'un pylône, d'autant moins qu'elle semblait se déplacer parallèlement à l'hélicoptère. Yanacsek pensa donc qu'il pouvait s'agir du feu de position situé au bout de l'aile gauche d'un avion. Il en avertit Coyne, qui vit la lumière et dit à Yanacsek de garder un oeil sur elle, à tout hasard. Entre le moment où celui-ci avait découvert cette lumière et le moment où il en avait averti Coyne, il avait pu s'écouler entre 60 et 90 secondes.

Environ une demi-minute plus tard, Yanacsek signala que la lumière se dirigeait vers l'hélicoptère, ce que Coyne put aussitôt constater. Dès cet instant, la situation devint sérieuse: on pouvait ~~se~~ craindre une collision. Aussitôt Coyne appela de nouveau le contrôle de Mansfield, demandant si un avion à hautes performances se trouvait dans les parages. Il savait, en effet que des F-100 étaient basés à Mansfield. La littérature spécialisée confirme ce fait (2).

OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE





l'objet tel que le vit Coyne, à travers le pare-brise avant droit. La lumière rouge se trouvait à l'extrémité gauche (avant) de l'objet.

faisceau de lumière verte pivota pour venir englober l'hélicoptère. Tout, à bord, devint alors vert. *Même les voyants rouges du tableau de bord étaient verts !*

Coyne dit simplement: "Ce n'est pas un F-100 !". Il remarqua que la masse sombre de l'objet avait un aspect métallique, les lumières verte et rouge se reflétant sur sa surface. Healey le décrivit comme "un solide en forme de cigare" et Yanacsek comme "un sous-marin, solide, métallique, avec un dôme au centre". Apparemment, c'est Jezzi, pourtant bien placé, qui l'observa le moins bien, puisqu'il allait seulement parler d'une "intense boule de lumière".

Combien de temps cette vision du "sous-marin" immobile par rapport à l'hélicoptère (qui continuait à avancer) dura-t-elle ? C'est un point que, de l'avis même de Jennie Zeidman, il n'est pas facile de préciser. Ce temps est probablement compris entre "10 à 12 secondes" (selon Yanacsek) et "près de deux minutes" (selon les témoins au sol). Il fut assez long, en tout cas, pour que les quatre hommes aient tout le loisir de regarder l'objet, qui se mit ensuite en mouvement vers la gauche, c'est-à-dire vers le nord-ouest, en direction de Mansfield, et commença à s'éloigner. Les quatre hommes ne le voyaient plus, alors, que sous la forme d'une lumière blanche, d'intensité croissante, qui sembla tourner vers le nord, et disparut.

L'hélicoptère avait été comme secoué, au moment où la chose avait commencé à s'éloigner.

Le seul danger, maintenant –mais un danger terrible !– était celui d'une collision avec le sol. Coyne regarda l'altimètre.

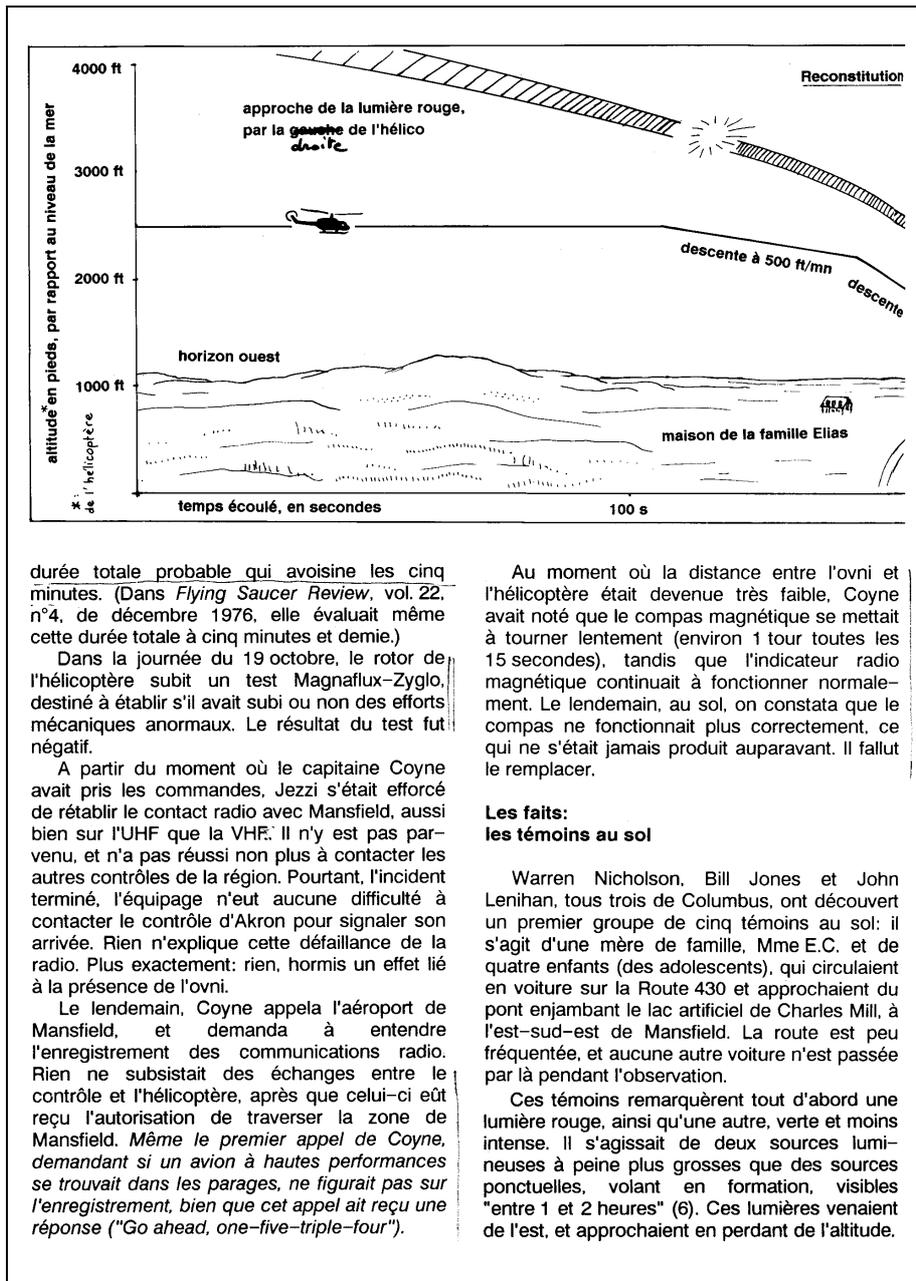
Stupeur: l'instrument indiquait 3 500 pieds, et l'hélico montait à 1 000 pieds par minute ! Pourtant, la commande de pas collectif, dans sa main gauche, était toujours à fond vers le bas. Il aurait donc dû continuer à descendre. Or, non seulement il se trouvait inexplicablement haut (comme s'il avait été aspiré de 1 800 pieds, soit environ 550 m), mais il continuait à grimper ! Il atteignit ainsi 3 800 pieds, et c'est alors seulement que Coyne réussit à en reprendre le contrôle. Il lui fallut pour cela tirer, puis pousser à fond la commande de pas collectif. L'hélico fut agité de secousses, comme s'il traversait une zone de forte turbulence.

Que s'était-il passé ? Le UH-1 avait-il été pris dans une formidable ascendance, provoquée peut-être par la présence de l'objet ? Le récit des quatre hommes laisse supposer une interaction plus complexe. En effet, si les choses s'étaient "simplement" déroulées ainsi, Coyne, Jezzi, Yanacsek et Healey auraient dû ressentir, physiquement, les effets d'une telle ascendance (sensation d'écrasement sur le siège). Or, tel n'est pas le cas: ils se souvinrent d'avoir ressenti les effets du facteur de charge négatif, lors de la brusque plongée vers le sol, au moment où Coyne s'efforçait ainsi d'éviter la collision avec "la lumière rouge" (5). En revanche, aucun d'eux, sauf peut-être Coyne, n'allait se souvenir d'avoir ressenti les effets d'une brusque ascension. Ce détail, évidemment, laisse imaginer une action de type gravitationnel, et non seulement aérodynamique. A moins que ce ne soit simplement la mémoire des quatre hommes qui ait été affectée. Dans un cas comme dans l'autre, l'action du phénomène sur les témoins (et sur leur machine) semble être d'une nature inexplicable, au regard de nos connaissances actuelles.

**Les faits:
la radio défailante
et le compas en panne**

La durée totale de la rencontre, depuis l'apparition de la lumière rouge, jusqu'à la disparition de la blanche, n'est pas connue avec toute la précision qu'on pourrait souhaiter. Les quatre hommes, en effet, n'ont pas chronométré l'incident ! Toutefois, en procédant par recoupements, Jennie Zeidman est parvenue à une

OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE



durée totale probable qui avoisine les cinq minutes. (Dans *Flying Saucer Review*, vol. 22, n°4, de décembre 1976, elle évaluait même cette durée totale à cinq minutes et demie.)

Dans la journée du 19 octobre, le rotor de l'hélicoptère subit un test Magnaflux-Zyglo, destiné à établir s'il avait subi ou non des efforts mécaniques anormaux. Le résultat du test fut négatif.

A partir du moment où le capitaine Coyne avait pris les commandes, Jezzi s'était efforcé de rétablir le contact radio avec Mansfield, aussi bien sur l'UHF que la VHF. Il n'y est pas parvenu, et n'a pas réussi non plus à contacter les autres contrôles de la région. Pourtant, l'incident terminé, l'équipage n'eut aucune difficulté à contacter le contrôle d'Akron pour signaler son arrivée. Rien n'explique cette défaillance de la radio. Plus exactement: rien, hormis un effet lié à la présence de l'ovni.

Le lendemain, Coyne appela l'aéroport de Mansfield, et demanda à entendre l'enregistrement des communications radio. Rien ne subsistait des échanges entre le contrôle et l'hélicoptère, après que celui-ci eût reçu l'autorisation de traverser la zone de Mansfield. *Même le premier appel de Coyne, demandant si un avion à hautes performances se trouvait dans les parages, ne figurait pas sur l'enregistrement, bien que cet appel ait reçu une réponse ("Go ahead, one-five-triple-four").*

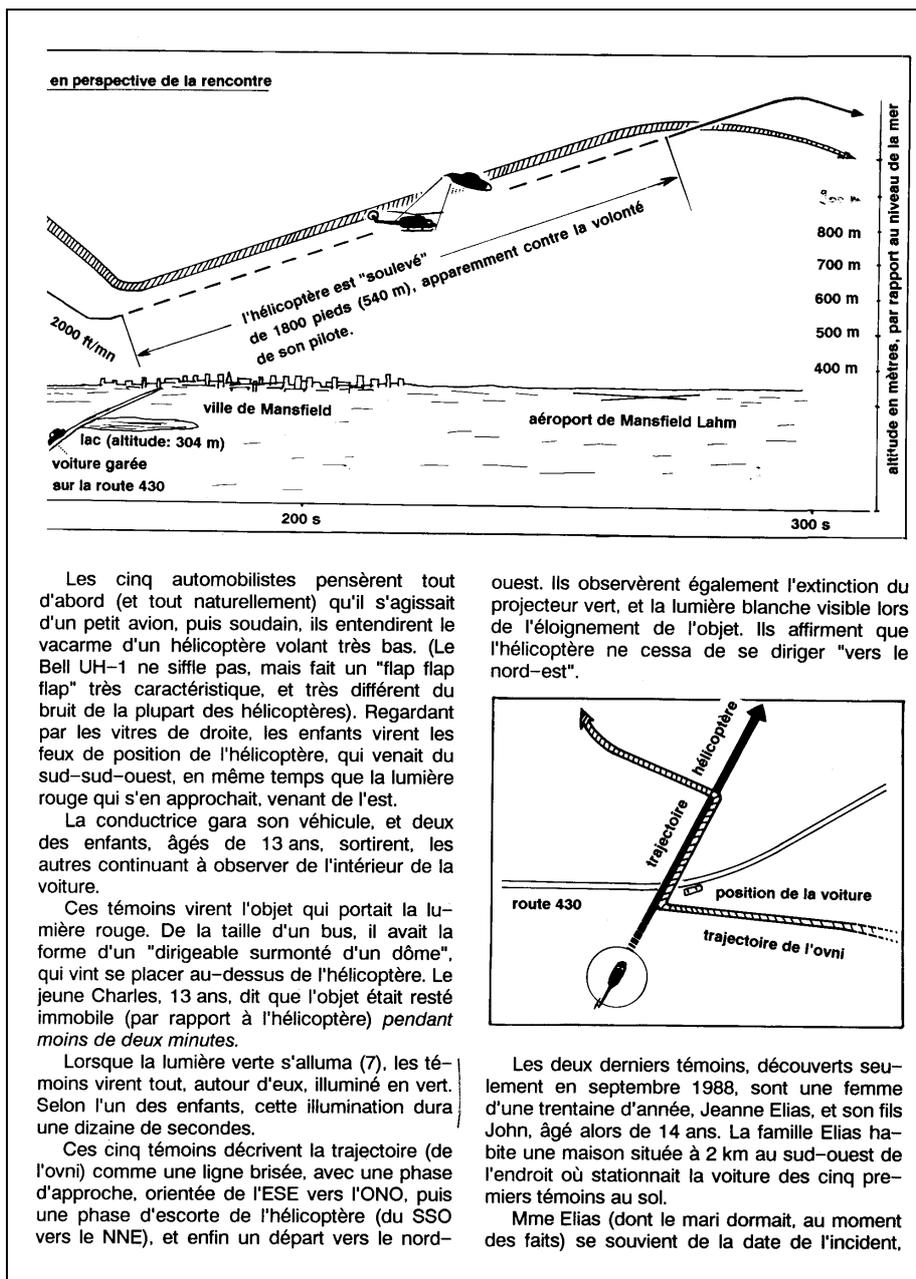
Au moment où la distance entre l'ovni et l'hélicoptère était devenue très faible, Coyne avait noté que le compas magnétique se mettait à tourner lentement (environ 1 tour toutes les 15 secondes), tandis que l'indicateur radio magnétique continuait à fonctionner normalement. Le lendemain, au sol, on constata que le compas ne fonctionnait plus correctement, ce qui ne s'était jamais produit auparavant. Il fallut le remplacer.

Les faits: les témoins au sol

Warren Nicholson, Bill Jones et John Lenihan, tous trois de Columbus, ont découvert un premier groupe de cinq témoins au sol: il s'agit d'une mère de famille, Mme E.C. et de quatre enfants (des adolescents), qui circulaient en voiture sur la Route 430 et approchaient du pont enjambant le lac artificiel de Charles Mill, à l'est-sud-est de Mansfield. La route est peu fréquentée, et aucune autre voiture n'est passée par là pendant l'observation.

Ces témoins remarquèrent tout d'abord une lumière rouge, ainsi qu'une autre, verte et moins intense. Il s'agissait de deux sources lumineuses à peine plus grosses que des sources ponctuelles, volant en formation, visibles "entre 1 et 2 heures" (6). Ces lumières venaient de l'est, et approchaient en perdant de l'altitude.

OVNIS : L'ARMÉE DÉMASQUÉE



tout simplement parce que c'était ce jour-là le septième anniversaire de l'un de ses enfants.

Entendant le bruit d'un hélicoptère volant très bas, Mme Elias crut qu'il allait s'écraser sur la maison. Dans une autre pièce, John entendit également ce bruit (qui le réveilla), mais fut surtout étonné par la lumière verte qui inonda sa chambre pendant "quelques minutes".

Sur un nuancier, John, lors de l'enquête indiqua exactement le même ton de vert que les témoins dans l'hélicoptère et ceux de la voiture.

ment allait le conduire à exposer son expérience devant le Comité Politique Spécial de l'ONU, à New York, le 27 novembre 1978 (8).

Dans *The UFO cover up: a government conspiracy?*, Jennie Zeidman raconte les efforts pathétiques (pour ne pas dire pathologiques) déployés par le chef de file des debunkers américains, Philip Klass, pour tenter d'imposer l'idée que l'ovni de Mansfield n'avait été, en fait, qu'une météorite. Son argumentation est tellement indigente (pour ne pas dire stupide, que nous ne l'exposerons pas ici. Les lecteurs qui voudront se faire une idée de la gravité du debunking "klassique" pourront consulter le texte de Jennie Zeidman, publié sous les auspices du MUFON, et même le livre de Klass, *UFOs explained* (9), tant il est vrai que les meilleurs arguments contre Klass sont à rechercher dans ses propres oeuvres.

1: Ce nom est parfois orthographié sans le s.

2: *The Air Guard*, de René Francillon, édité par Aerofax, nous apprend qu'il s'agissait des F-100D du 164th Tactical Fighter Squadron, Ohio Air National Guard, basé à Mansfield Lahm depuis le mois de février 1972. Aerofax: P.O. Box 5337, Austin, TX78763, USA.

3: "Go ahead, Army 15444"

4: commande qui permet de descendre (ou de monter) sans affecter l'assiette de l'hélicoptère, c'est-à-dire sans l'incliner. La commande de pas cyclique, au contraire, permet (par exemple) en diminuant l'incidence de chaque pale du rotor au moment où elle passe sur l'avant de la machine, de la rendre localement moins porteuse, et incline l'hélicoptère (vers l'avant, en l'occurrence).

5: 500 pieds correspondent à approximativement à 150 m (exactement: 152.4 m). Il s'agit de la composante verticale de la vitesse, ce qui signifie que l'hélicoptère (évoluant à environ 400 m du relief) s'était mis à descendre de 150 m par minute (2.5 m/s), tout en continuant à avancer. On comprend combien fut grand le risque de collision avec le sol, lorsque Coyne eut multiplié par 4 cette composante verticale de vitesse.

6: "Your stomach went", dira Jezzi. En Français: "On a les boyaux qui remontent".

7: C'est-à-dire entre 30° et 60° à droite de l'axe de la route.

8: Rappelons que Coyne parle d'un faisceau vert dont l'axe pivote pour venir éclairer l'hélicoptère. Cette rotation peut avoir été perçue par les témoins au sol comme un al-lumage.

9: voir LDLN 183, pp.1 et 3 à 5.

9: *UFOs explained*, par Philip J. Klass, Random House, New York, 1974.

Photo non reproduite

le capitaine Coyne et le lieutenant Yanacsek, au lendemain de l'incident

Le mépris des faits: le debunking

S'il avait été le seul témoin dans cette affaire, le capitaine Coyne, qui ne tenait nullement à compromettre sa réputation de commandant d'unité, n'aurait rien dit. Mais Jezzi, Yanacsek et Healey pouvaient attester de la réalité du fait, qu'il renonça donc à tenir secret. C'est ainsi que l'événement fut relaté dans le numéro du 16 décembre du *National Enquirer*, ce qui suffit à le faire largement connaître.

Il faut souligner qu'à la suite de cet événement, Coyne allait devenir, de façon parfaitement logique, un ufologue actif. Cet engage-