

VOUS VOUS POSEZ SUR LES SOUCOUPES VOLANTES



A BIOT, SUR LA ROUTE D'ANTIBES, M. JOSE CASELLA TRACE LE CROQUIS DE L'ENGIN DE 6 METRES DE DIAMETRE QU'IL A VU LE JEUDI 14 A 18 H. 15.

par les autorités washingtoniennes pour apaiser l'opinion. En fait, l'enquête continua et continue par les soins de l'Air Technical Intelligence Center (A.T.I.C.). Un questionnaire-type de huit pages est adressé à toute personne qui croit devoir signaler un U.F.O. (Unidentified Flying Object) et des rapports périodiques sont établis sur l'activité des S.V.

Le ministère de l'Air britannique étudie, de son côté, les apparitions de S.V. et un poste d'observation vient d'être équipé au Canada. Quelques sociétés scientifiques et même des particuliers se sont saisis du problème. En France, le secrétaire d'Etat à l'Air Diomède Catroux a répondu à la question écrite d'un député que ses services sont attentifs à tout ce qui

se passe dans le ciel. Mais, bien que la France soit devenue cette année la capitale mondiale des S.V., aucun effort ne semble fait pour percer le secret. Les bases aériennes françaises n'ont pas reçu d'instructions spéciales pour le cas où serait signalée la présence d'engins inconnus dans le ciel.

Aucun organe d'investigation spécialisé n'a été créé, les autorités gouvernementales sont indifférentes et les autorités scientifiques ne manifestent qu'un scepticisme excédé.

Même si elles ne sont qu'une hallucination collective, les S.V. méritent d'être considérées comme un problème dont l'élucidation serait d'un intérêt scientifique comme d'un intérêt public.

QUESTION 2

Les témoignages de bonne foi concordent-ils pour donner une description satisfaisante des soucoupes volantes ?

REPONSE: NON

LES deux témoignages extrêmes sur les dimensions des soucoupes volantes sont, jusqu'à nouvel ordre, celui du lieutenant Gorman et celui du capitaine Mantell. Le premier a donné la chasse à une boule lumineuse (de la grosseur d'un ballon de football). Le second a radiophoné à la tour de contrôle de Fort Knox que l'engin dont il essayait d'approcher avait des « dimensions terrifiantes ». Il ne put donner aucune précision sur ce qu'il entendait par cet adjectif puisque la communication fut interrompue quelques secondes plus tard et qu'on ne devait plus revoir que le cadavre de l'aviateur.

Il est risqué d'évaluer la taille (et la vitesse) d'un objet aérien dont on ne connaît pas l'éloignement. Chiles et Whitted qui ont vu passer un engin volant tout à côté de leur DC-3 lui ont assigné une longueur d'une trentaine de mètres et un diamètre double de celui d'un gros avion de transport. McLaughlin, le plus favorisé des observateurs, put mesurer au théodolite les dimensions angulaires d'une S.V. dont il déduisait la distance par comparaison avec l'altitude de la fusée qu'il expérimentait : il trouva un diamètre de 35 mètres. Mais d'autres tentatives d'appréciation aboutissent à des chiffres qui justifient l'épithète employée par le malheureux Mantell. Une soucoupe observée en 1952 dans le Sahara aurait eu, par exemple, un diamètre de 120 à 150 mètres et plusieurs des « cigares volants » seraient plus volumineux que les plus gros porte-avions. Inversement les quelques personnes présumées de bonne foi qui ont cru voir des S.V. posées sur le sol les décrivent comme de tout petits engins. Le témoignage de ce genre le plus précis (reproduit par Aimé Michel dans un livre sérieusement écrit sur les soucoupes volantes) est celui du douanier marseillais Gachignard qui soutient avoir vu pendant quelques instants une soucoupe posée sur l'aérodrome de Marignane : elle mesurait 4 à 5 mètres de long

sur 1 mètre d'épaisseur. Enfin, le 14 octobre, à Biot, dans les Alpes-Maritimes, un jeune homme de dix-neuf ans, José Casella, a déclaré s'être trouvé « nez à nez » avec une masse de forme ovale, couleur d'aluminium. Il se trouvait à une dizaine de mètres de l'engin lorsque celui-ci s'éleva verticalement à une vitesse folle, sans faire de bruit. D'après la largeur de la route, José Casella estime à 5 ou 6 mètres le diamètre de la soucoupe. Invité à signer sa déposition, il s'exécuta sans difficultés.

Les S.V. se montrent tantôt isolément (cas Gorman, Mantell, Tombaugh, etc.), soit en groupes (cas Arnold, « attaque » de Washington en juillet 1952, etc.). Il arrive que quelques petites soucoupes, après avoir accompli vraisemblablement des missions indépendantes, se jettent à des vitesses supersoniques dans une soucoupe plus grande et sont absorbées par celle-ci. Ce fut la conclusion de « l'attaque » subie par un B-29 au-dessus du golfe du Mexique le 6 décembre 1952. Par les hublots comme sur trois écrans radars, l'équipage vit des groupes d'objets lumineux foncer vers les bombardiers avec une vitesse prodigieuse pour s'écarter à la dernière fraction de seconde. Mais la péripétie finale, le retour des soucoupes agressives au navire-amiral ne fut perceptible qu'au radar.

Les traces des S.V. sur le radar sont nettes et comparables à celles d'un aéronef ordinaire. La présence occasionnelle de ces traces ne prouve pas nécessairement la matérialité des S.V., le radar étant sujet à des mirages qui, pendant la guerre, amenèrent les navires américains à ouvrir le feu contre une flotte japonaise imaginaire. En juillet 1952, pendant l'alerte de Washington, des chasseurs entrèrent en collision, sur l'écran radar, avec des soucoupes sans constater autre chose qu'une vague luminiscence du ciel. D'un autre côté, le fait que des S.V. aient été décelées simultanément au radar et à l'œil permet de croire qu'il y a

(Suite page 20.)