

UN SAVANT SPÉCIALISTE DU MAGNÉTISME FAIT UN RAPPORT AUX SERVICES SECRETS : - DANS UNE "SOUCOUCPE VOLANTE" J'AI VU LES CADAVRES DE 16 PASSAGERS

Les pilotes militaires reçurent la consigne « d'intercepter tout objet non identifié ». Enfin, le 1^{er} décembre 1953, les journaux de New-York annonçaient officiellement que l'armée de l'Air américaine venait de doter 75 de ses bases à travers le monde d'appareils photographiques spéciaux pour tenter de percer le mystère des soucoupes volantes. Ces caméras, binoculaires et spectroscopiques, ont été spécialement construites à cet effet par l'Université de Californie.

Si le Dr Dinsmore Alter, directeur de l'observatoire de Griffith-Park est incrédule, le Dr William Lamb, éminent astronome (et théologien réputé) du Wyoming, se montre catégorique : les soucoupes volantes sont une réalité. Le Dr Walter Lee Moore, de l'Université de Louisville, déclare qu'à plusieurs reprises, il en a découvert dans le champ de son télescope. Le professeur Tombaugh, de Las Cruces (Nouveau-Mexique) en a vu également une.

Le 2 mars 1949 l'observatoire météorologique de Santiago-du-Chili apercevait un « corps céleste sphéroïde » traversant le ciel à 3.500 m. d'altitude. Ce même bolide était également repéré par le Dr Luis Enrique Erro, directeur de l'observatoire de Touantzinla à Mexico, et photographié par le capitaine de vaisseau Augusto Vars Orego, commandant la base antarctique du Chili.

Un an plus tard, le 8 mars 1950, une conférence faite devant 350 étudiants de l'Université de Denver (Colorado) apportait des révélations stupéfiantes sur le problème des soucoupes volantes. L'orateur, Silas M. Newton, était un des géophysiciens les plus réputés des Etats-Unis. Sa spécialité était de rechercher pour le compte des grandes compagnies pétrolières, les gisements « d'or noir ». Il était l'inventeur d'un instrument de détection basé sur le principe des ondes magnétiques. Il assura à ses auditeurs que, non seulement les soucoupes volantes existaient, mais que trois d'entre elles avaient atterri aux Etats-Unis, et qu'elles se trouvaient en possession de l'« U.S. Air-Force ».

Il est vrai que Silas M. Newton avouait ne tenir ses renseignements que de seconde main. Un journaliste du « Variety », de New-York, F. Scully, parvint à découvrir celui qui avait fourni ces tuyaux sensationnels au conférencier. Il s'agissait, en l'occurrence, d'un très grand savant, spécialiste du magnétisme, qui avait dirigé pour le compte du gouvernement des recherches dans ce domaine.

PLUS FORT QU'UN ROMAN-FICTION

Malheureusement, pour des raisons d'Etat il était impossible de divulguer le nom du personnage autrement que par ses initiales : Dr G..., car c'aurait été révéler, du même coup, la personnalité de celui qui était attaché à la direction du plus grand centre de recherches pour la défense du territoire.

Voici, en résumé, les révélations que fit à F. Scully le Dr G... Il est évident que nous lui laissons la responsabilité de ses étonnantes propos.

Dans les usines de Los Alamos, d'Alamagordo, centres de recherches thermo-nucléaires, des « télescopes » ont été installés. Ces instruments ont pour fonction de détecter dans le ciel les avions qui pourraient survoler les territoires interdits.

En 1948, un de ces « télescopes » avait repéré, à 800 km. de Denver, un appareil dont il suivit la progression et détermina l'atterrissage. Des pilotes de Durango, prévenus téléphoniquement, partirent à sa recherche. Ils le découvrirent sur les hauts plateaux d'Aztec (Nouveau-Mexique). Des sentinelles furent parachutées pour en assurer la garde.

L'« U.S. Air-Force » convoqua sur les lieux le Dr G... et 7 de ses collègues. Ceux-ci, amenés par un appareil militaire, se trouvèrent en face d'un engin jamais vu, mais qui correspondait à la description qu'en avaient faite Arnold Kenneth et des milliers d'autres témoins : une soucoupe volante. Le Dr G... la mesura : elle avait 30 m. de diamètre ; sa hauteur, de l'aile circulaire au plan de base, était de 67 cm. 5. La cabine, également circulaire, avait 4 m. 40 de diamètre et 1 m. 80 de hauteur totale, mais la partie émergeant au-dessus de l'aile ne s'élevait qu'à 1 m. 25. Dans cette partie supérieure se trouvaient des hublots, dont l'un était brisé.

Quand on eut — avec beaucoup de difficulté — ouvert la porte de l'engin, porte tellement bien ajustée que de l'extérieur elle était presque invisible, on découvrit à l'intérieur les cadavres de 16 passagers. Ceux-ci, morphologiquement, étaient constitués comme des êtres humains, mais leur taille ne dépassait pas 90 cm. à 1 m. A part les cheveux, leurs corps ne portaient qu'un léger duvet. Leur dentition était parfaite et ne présentait aucune trace de travaux dentaires. Leurs visages offraient un teint brunâtre (l'autopsie révéla que ces créatures avaient succombé à des brûlures, résultant probablement de l'air qui s'était engouffré par le hublot brisé accidentellement, alors que l'engin volait à une vitesse prodigieuse). Les corps

étaient vêtus d'une sorte de combinaison bleue, sans ornement ni distinction de grades.

Deux pilotes, morts, gisaient dans des sièges en forme de baquets devant un tableau de commande garni de boutons.

On découvrit peu d'objets. Mais les plus extraordinaires furent, sans contredit, des appareils évoquant la forme d'une montre. Marqués de 4 signes inconnus, ils marchaient sans avoir besoin d'être remontés.

DES MATÉRIAUX QUI RÉSISTENT A TOUT

Il y avait dans la cabine un certain nombre de cahiers faits de parchemin couvert de caractères bizarres qui paraissaient se rattacher à l'écriture idéographique, c'est-à-dire une écriture dont les mots sont remplacés par les objets qui les rappellent le plus. Ces cahiers furent remis par les autorités militaires aux services cryptographiques de l'Armée.

Il y avait aussi des sortes de bidons renfermant un liquide : c'était de l'eau. Analysée, elle se révéla d'une densité à peu près égale à cette eau lourde qu'on fabriquait en Norvège et que les nazis cherchèrent à utiliser en 1944.

Le Dr G... atteste que les services photographiques de l'« U.S. Air-Force » filmèrent la soucoupe sous tous ses angles. Puis des techniciens entreprirent de la désarticuler, ce qui se révéla comme une opération très difficile.

Le métal dont était fait l'engin ressemblait à de l'aluminium. Il était à la fois léger et résistant. 12 hommes placés sur l'aile circulaire ne parvenaient pas à la faire plier ; mais deux suffisaient pour la soulever.

Des analyses chimiques n'apportèrent aucune preuve qu'il s'agit d'un alliage d'aluminium. Porté à une chaleur de 10.000 degrés, le métal ne subit aucune transformation. On ne put même pas l'entamer avec des forets de diamant.

On ne décela ni rivets, ni boulons, ni vis. Les panneaux avaient été assemblés par un emboutissage en force.

Il ne fut pas possible de dissocier les éléments qui entraient dans la composition des hublots : ce n'était pas du verre.

Un double engrenage reliait la cabine à l'aile circulaire. On ne put le démonter. Le rapport des dentures était différent de celui du système suédois universellement employé. On ne découvrit aucune trace de lubrifiant. Non plus que de carburant.

Le Dr G... eut encore l'occasion d'examiner, dans les mois qui suivirent, deux autres soucoupes volantes. La première avait atterri dans l'Arizona. Elle avait 21 m. 60 de diamètre. Son équipage comprenait également 16 hommes. Ils étaient morts par suite de la décompression, après avoir ouvert la porte.

Le second engin fut trouvé non loin de Phoenix, dans la Paradise Valley. Il s'agissait d'un modèle réduit qui ne mesurait que 10 m. 60 et était piloté par deux hommes. Ceux-ci étaient également morts par décompression.

Contrairement aux deux autres navires spatiaux, ce « bébé soucoupe » ne contenait pas de provisions de voyage : ce qui laisse à supposer qu'elle ne devait être utilisée que pour des croisières ultra-rapides ou de courte durée (ceci ferait admettre aussi l'hypothèse émise par certains savants, d'appareils « porte-soucoupes » qui amèneraient l'escadre et la lâcheraient à proximité de la Terre pour la récupérer, mission terminée).

Certains savants ont déclaré que ces mystérieux engins viendraient de la planète Mars. Le Dr G... ne le croit pas : « D'après ce qu'on connaît de Mars, dit-il, la vie n'y serait possible que pour des insectes et une végétation rampante ». Se basant sur les mensurations des passagers qu'il a eu l'occasion de voir, l'éminent savant serait d'avis que ceux-ci proviennent de Vénus. On sait peu de choses de cette planète dont l'observation par les astronomes est difficile, à cause de l'épaisse couche de nuages qui l'entoure. Mais la présence de ceux-ci et l'activité volcanique repérée par certains observatoires laissent à penser que le conditionnement atmosphérique doit être à peu près identique à celui de notre globe.

Cette théorie du Dr G... serait corroborée par le témoignage du Dr Walter Lee Moore, de Louisville, qui aurait vu, au télescope, les engins sphéroïdes s'en aller en direction de la planète Vénus.

Spécialiste des questions magnétiques, après avoir étudié certains appareils recueillis à bord des astronefs (et dont il a gardé plusieurs en sa possession), le Dr G... est arrivé à cette conclusion que la propulsion des vaisseaux interplanétaires est assurée par l'emploi des lignes de forces magnétiques.

On sait que les ondes magnétiques émanent du Soleil, font le tour de la Terre, s'étendent jusqu'à la Lune, reviennent vers la Terre et repartent vers le Soleil. Un même circuit relierait le Soleil aux autres planètes. Ce sont ces circuits qui assureraient l'équilibre du système solaire. D'après les dernières données de notre science, cet équilibre serait dû non pas à une attraction (théorie de Newton), mais à une répulsion, les planètes étant chargées électriquement de la même énergie positive.

Il passe 1.257 lignes de forces magnétiques par centimètre carré. Or le sectionnement d'au moins deux de ces lignes comporte une possibilité de déplacement. Si la science aérodynamique a pu en établir le principe, elle n'a jamais pu en découvrir l'application.

Pour le Dr G..., grâce à sa forme, la soucoupe volante se glisse d'une ligne magnétique sur une autre et ainsi de suite. Par ailleurs, le sectionnement successif de ces lignes permet d'accélérer le mouvement giratoire de l'aile, car il donne ainsi naissance à un « couple de forces », toujours renouvelé.

« Les constructeurs des soucoupes volantes, ajoute le Dr G..., se sont trouvés en face de deux problèmes à résoudre : 1^o maîtriser l'énergie utilisée, la discipliner, en garder le contrôle absolu ; 2^o trouver le moyen de passer du champ magnétique de Vénus à celui de la Terre, en trouvant une force magnétique négative capable de briser le phénomène de répulsion.

« Leurs visites nombreuses prouvent qu'ils y sont parvenus. Comment ? C'est un mystère qui ne pourra pas être résolu par nous avant un demi-siècle, malgré les énormes progrès faits depuis quelques années dans le domaine magnétique ».

Si l'on admet, comme le Dr G..., que les soucoupes volantes utilisent les lignes de forces magnétiques, il est absolument logique de déduire qu'elles peuvent voyager dans notre atmosphère à une vitesse pratiquement illimitée, au moins 300.000 km.-heure. Mais il est impossible d'évaluer la vitesse qu'elles peuvent atteindre quand elles ne sont plus soumises à la gravitation ou quand la résistance de l'air ne s'exerce plus.

Toujours d'après les déclarations du Dr G..., les soucoupes volantes, apparemment, n'étaient munies d'aucun armement. Etudiant le problème, le savant américain a découvert que les voyageurs intersidéraux n'en avaient nul besoin. Disposant de l'énergie magnétique et connaissant les moyens d'en user à leur gré, ils posséderaient une arme infiniment supérieure à toutes les bombes atomiques passées, présentes et à venir.

UNE PUISSANCE AUX EFFETS TERRIFIANTS

Des spécialistes affirment que tout objet, même un simple crayon, possède une certaine masse d'énergie magnétique. Il suffirait de troubler l'agencement de cette masse d'énergie, ne fût-ce que pendant une fraction de seconde, pour désintégrer l'objet en question. Deux lignes de forces magnétiques ne se sont jamais croisées naturellement. Si on découvrait le moyen de les y contraindre, on créerait une perturbation qui, en une seconde, ferait 10 fois le tour de la Terre, anéantissant tout sur son passage.

Les occupants des soucoupes volantes posséderaient cette arme meurtrière. Le Dr G... croit pouvoir expliquer par elle le mystérieux accident survenu, le 7 janvier 1948, au capitaine d'aviation Thomas F. Mantell.

Ce jour-là, la tour de contrôle de la base aérienne de Godman, à Fort-Knox (Kentucky) avait signalé qu'un « objet non identifié » sur-

volait le terrain. Trois avions qui se trouvaient en l'air reçurent l'ordre de l'intercepter. Les rapports des pilotes faits par phonie à la station furent identiques : soucoupe volante. Comme celle-ci prenait de la vitesse et gagnait de la hauteur, deux des aviateurs renoncèrent à la chasse et regagnèrent la base. Le capitaine Thomas F. Mantell s'obstina. Quelques heures plus tard, on retrouvait son cadavre parmi les débris de son appareil.

L'explication officielle, fournie par l'A.T.I.C., fut que « l'avion avait été désintégré par des particules magnétiques provenant d'un... aéroplane ». Evidemment, pour l'« U.S. Air-Force », il ne pouvait être question de soucoupe volante puisqu'elle en était officiellement l'existence.

Pour le Dr G..., la cause de ce terrible accident ne fait pas de doute. Se croyant attaqués par un Terrien, les passagers de l'engin interplanétaire se sont servis de leur arme magnétique.

Et c'est sans doute une arme basée sur le même principe, mais non mortelle, qui brûla le chef scout Sonny Desvergers, à West-Palm-Beach ; et paralysa M. Dewilde, ces jours derniers, à Quarouble.

IL EXISTE DES "SOUCOUCPES VOLANTES" TERRIENNES

F. Scully, le reporter de « Variety », en divulguant les confidences du Dr G..., avait défié l'« U.S. Air-Force » de lui opposer un démenti. Les autorités militaires se gardèrent bien d'obtempérer.

Pourquoi ce silence ? Certains ont donné comme raison qu'il s'agissait d'un secret militaire ; que les soucoupes volantes étaient des types d'appareils révolutionnaires mis au point par les Etats-Unis ; qu'il s'agissait d'une combinaison d'hélicoptère et d'avion à réaction et que les premiers modèles en avaient été construits par les ingénieurs de la Commission nationale consultative de l'Aéronautique.

Que des spécialistes, depuis des années, cherchent à réaliser de tels engins, cela ne fait aucun doute.

Que les Russes poursuivent des expériences en ce domaine, on en a la preuve.

Mais ils ne sont pas seuls à détenir le monopole des engins révolutionnaires. Les Britanniques ont aussi une soucoupe volante, appelée « Omega ».

Les Etats-Unis avouent trois types de soucoupes ou cigares volants : les GAPA (Ground to Air Pilotless Aircraft) ; les « Flying Flapjacks » (Crêpes volantes) et les « Regulus » dont la construction en série vient d'être mise en chantier aux usines de Chance-Vaugh, à Dallas (Texas).

Ces renseignements précis n'empêchent pas le Dr G... et les partisans de « l'invasion vénusienne » de maintenir leur point de vue. Ils s'appuient pour cela sur des raisons scientifiques et sur d'autres qui sont purement psychologiques.

1^o Tous ces engins terrestres sont actionnés à l'aide de réacteurs, alors que ceux retrouvés à Aztec, dans le désert de l'Arizona et à Paradise Valley sont propulsés par une énergie inconnue (magnétisme probablement).

2^o Aucun appareil, fût-il russe, anglais ou américain n'a jamais atteint les vitesses fabuleuses des soucoupes volantes.

3^o Aucun organisme humain, à l'heure actuelle, ne pourrait supporter la vitesse ni les évolutions brutales des engins mystérieux (tous les pilotes d'avions à réaction sont tous d'accord sur ce point).

4^o Les « Gapa » n'ont jamais été fabriqués en série, et n'ont été expérimentés qu'en 1953. Or les soucoupes volantes ont été repérées depuis 1947. Et souvent en groupement nombreux (à Farmington et à Las Vegas (Nouveau-Mexique), le 17 mars 1950, on en vit plus de 500 évoluer pendant une heure au-dessus de la région).

Enfin — et cet argument moral est d'un certain poids — les tenants de l'existence supraterrrestre de ces « vaisseaux de l'Espace » font remarquer que si un Etat quelconque était parvenu à créer un engin capable de lui assurer la supériorité dans le domaine aérien, il se garderait bien de l'expédier inconsidérément loin de sa base, au risque de le voir tomber, par accident, entre des mains étrangères, ou d'être photographié par des espions à la solde d'adversaires éventuels, ce qui lui ferait perdre à tout jamais l'avantage.

Des nouvelles parvenues en dernière heure apportent la confirmation que l'« U.S. Air-Force » a modifié son point de vue.

1^o Un communiqué de l'Armée de l'Air révèle que depuis quelques semaines, deux satellites tournent autour du globe, l'un à 600 km, l'autre à 1.000 km. Des fusées, munies de caméras électroniques, ont été lancées à une hauteur de 400 km. Les images rapportées par ces appareils munis de téléobjectifs ne laissent aucun doute : « Il ne s'agit pas d'engins fabriqués par l'homme ». Sans doute, ces satellites sont-ils des bases géantes servant de relais aux aéronefs inter-sidéraux ?

2^o Inquiets, l'Amérique et l'U.R.S.S. viennent de prendre contact en vue d'établir en commun la provenance de ces mystérieux engins.

Ajoutons que le Canada dépense actuellement des milliards pour équiper, à Shirley-Bay, un immense observatoire qui fonctionnera jour et nuit pour étudier tous les phénomènes de l'air, avec l'intention de résoudre le problème.

Que les soucoupes volantes soient d'origine terrestre ou non, le public finira par l'apprendre tôt ou tard.

Souhaitons que ce ne soit pas dans des circonstances tragiques !

1.000 FRANCS L'HISTOIRE

Deux copains ont été victimes d'un accident. L'un a perdu un bras, l'autre a dû être amputé d'une jambe. Ils se retrouvent quelques années après.

— Moi, dit le manchot, après mon accident, j'ai pris mon courage à deux mains, j'ai monté une petite affaire qui va très bien maintenant.

Son copain, dont la pension n'est pas encore liquidée :

— Tu vois, eh bien ! avec toutes leurs histoires de visites, expertises et contre-expertises, je ne sais plus sur quel pied danser.

Une prime de 1.000 fr. à : M. Georges GUEDE Saintes.

Marius raconte à Olive : — Lors d'un été, il faisait si chaud que le plombage de ma dent fondait.

— Moi dit Olive, il faisait si froid cet hiver-là, que mon dentier claquait des dents sur la table de nuit.

Une prime de 1.000 fr. à : M. Marc Le GALLO Chamonix (Hte-Savoie).

★ Une dame sort d'un magasin avec, sur sa tête, un chapeau neuf. Tout à coup, la pluie se met à tomber. Elle relève sa jupe et recouvre son chapeau. Un monsieur qui passe lui dit :

— On voit votre derrière, Madame.

Cette dernière répond :

— Ça m'est égal, mon derrière a 40 ans, tandis que mon chapeau est tout neuf !

Une prime de 1.000 fr. à : M. Roland CONTREL Oissel (S.-Inf.).

★ L'un est marchand de légumes secs, l'autre marchand d'appareils sanitaires.

— Ça va mal, dit le premier, les gens ne mangent plus, c'est la fin des haricots.

— C'est comme moi, dit l'autre, je ne vends plus un seul bidet, c'est la mort du petit cheval.

Une prime de 1.000 fr. à : M. Claude CORMIER Marrakech (Maroc).



DIRECTEUR GENERAL
André BEYLER
DIRECTEUR ARTISTIQUE
Pierre LAGARRIGUE