

VIENNENT-ELLES D'UN AUTRE MONDE ?

Une étude de MAURICE BARBOTIN

Il est plus flatteur pour l'esprit humain — et moins fatigant — de nier d'emblée un fait invraisemblable que d'y accorder créance. Aussi le clan des partisans de l'existence des « soucoupes volantes » est-il bien restreint en face de la foule de ceux qui se gaussent de ces engins insolites. En abordant ce sujet, nous avons moins la prétention d'élucider le mystère que de tenter une mise au point de cette curieuse affaire.

On conviendra, en passant, que de tout temps les hommes ont repoussé les idées nouvelles uniquement parce qu'elles bouleversent les connaissances acquises ; et si le progrès a pu poursuivre sa marche lente, ce ne fut grâce, souvent, qu'à la victoire des rêveurs, des imaginatifs, sur les esprits raisonnables, pondérés. Pourquoi, en effet, rejeter a priori l'hypothèse que les soucoupes volantes n'appartiennent pas au domaine des hallucinations — et qu'elles peuvent être pilotées par des êtres vivants venus d'une autre planète —, simplement parce que cette idée blesse l'orgueil humain et semble incompatible avec les données de notre science dont nous sommes si fiers ? Abandonnons l'attitude stérile de ceux qui, en se frappant discrètement le front, tournent en dérision un sujet laissé, chez nous, à la fantaisie des chansonniers et des journalistes.

15% de phénomènes inexplicables

Ce n'est pratiquement que depuis dix ans que de tels phénomènes ont pris une certaine importance ; surtout depuis 1947, quand Arnold Kenneth, pilotant son avion personnel, dans l'Etat de Washington, rencontra neuf disques étincelants qui évoluaient en formation parfaite à plus de deux mille kilomètres à l'heure. En prenant comme point de repère le mont Rainier que les engins survolaient, il jugea leurs dimensions voisines de celles d'un « Dakota ». C'est lui qui les baptisa « soucoupes volantes », et ce nom leur est resté. Les services de renseignements techniques de plusieurs pays, notamment ceux de l'U. S. Air Force et de la Royal Canadian Air Force, ont depuis lors recueilli, contrôlé et étudié les témoignages, qui se chiffrent par milliers.

Beaucoup de ces relations ne résistèrent pas à un examen sérieux : mirages de braves gens atteints d'une sorte de « psychose soucoupiste », — pardon pour ce néologisme inélégant —, ou supercheries de joyeux lurons. De nombreux cas purent être expliqués de façon naturelle, à la suite de laborieuses et minutieuses recherches : ballons-sondes, réflexions de phares ou de projecteurs sur les nuages nocturnes, phénomènes atmosphériques normaux... Cependant un contingent des observations enregistrées a résisté aux examens les plus approfondis et est demeuré réfractaire à toute explication « terrestre ».

Pour avoir une idée du pourcentage de ces cas, nous prendrons pour référence la déclaration faite le 18 juillet 1952 par le capitaine Ruppelt, directeur du service de l'U. S. Air Force, chargé d'enquêter sur les soucoupes. 38 % des phénomènes observés sont le fait de corps célestes, tels que les météorites ; 13 % des ballons ; 22 % des mirages occasionnés par des oiseaux ou des avions ; 2 % des mystifications ; 10 % sont impossibles à classer par suite du manque de précisions ; et enfin 15 % demeurent des phénomènes inexplicables. Ces 15 % là sont les seuls cas intéressants conservés par les services compétents dans leurs dossiers.

L'U.S. Air Force ne rejette point l'hypothèse "extra-planétaire"

Le major Donald Keyhoe est vraisemblablement l'homme actuellement le mieux renseigné du monde — hormis les spécialistes de l'U. S. Air Force — sur la question des soucoupes ; ancien chef de l'information de la section aéronautique du ministère du Commerce américain, officier de l'U. S. Marine Corps, il a eu le privilège d'accéder aux constats d'observations de l'Air Technical Intelligence Center (A.T.I.C.), encore qu'un certain nombre de ceux-ci, considérés comme ultra-secrets, lui aient été refusés. Historien honnête et scrupuleux, il a déjà consacré deux livres à nos mystérieux visiteurs. Sa conclusion est formelle : les soucoupes sont d'origine extra-planétaire. Et, chose remarquable, l'U. S. Air Force a authentifié les faits qu'il relate :

« ... Toutes les observations et les autres renseignements dont il a fait état ont été mis à la disposition du major Keyhoe à sa demande et sortent des archives de l'A.T.I.C. L'U. S. Air Force et sa commission d'enquête, nommée « Project Blue Book », ont connaissance de la conclusion du major Keyhoe : les soucoupes volantes proviennent d'une autre planète. L'Air Force n'a jamais rejeté cette hypothèse. Un certain nombre de ses membres estiment qu'il s'agit probablement de phénomènes naturels, étranges et totalement inconnus ; néanmoins, si les évolutions, apparemment dirigées, rapportées par de nombreux observateurs qualifiés sont exactes, la seule solution réside dans l'explication extra-planétaire ».

Il faut noter la portée de cette dernière phrase. Car, lorsqu'on sait que des centaines d'observations de soucoupes volantes, observations qu'il a été rigoureusement impossible d'expliquer d'une façon naturelle, ont été faites par des personnes hautement compétentes et désintéressées, tels que des astronomes, des ingénieurs, des pilotes, des radaristes et autres techniciens de l'aéronautique et des engins télégués, de l'aviation militaire ou civile, elles ne doivent pas être considérées comme suspectes, mais peuvent au contraire être acceptées comme exactes. Et nous sommes bien obligés, par voie de conséquence, de croire à la réalité de l'existence d'engins volants originaires d'une autre planète.

Et qu'ont-ils donc vu, ces observateurs ? S'il s'agissait toujours des mêmes objets, le problème serait considérablement simplifié. Malheureusement, les apparitions se présentent sous diverses formes, et aussi bien de jour que de nuit. Dans le ciel nocturne, les engins inconnus prennent souvent un autre aspect qu'à la lumière solaire, et ceci peut fausser la classification. De toute façon, passons en revue les différents types d'aéronefs qui ont été observés jusqu'à présent, en basant notre étude sur les estimations d'observateurs compétents dont les déductions peuvent être considérées comme très voisines de la réalité.

Ce type d'engin s'est présenté sous des dimensions très variables. Plusieurs fois on a signalé, à très haute altitude, des cigares gigantesques, argentés, sortes de fusées-gigognes, de longueur variant de 150 à 300 mètres ; on en aurait même évalué quelques-uns de 800 à 1.000 mètres de long. Ces aéronefs-mères (*mother-ships*, disent les Américains) sont toujours apparus seuls, et rarement près du sol. On les a repérés avec précision au radar. Ils larguent à haute altitude leur chargement d'engins discoides, qui, à leur tour, descendent vers la terre pour remplir, semble-t-il, une mission d'observation. Les cigares restent souvent stationnaires, mais dans leurs déplacements, qui ont été suivis par radar, ils atteignent des vitesses fabuleuses de 15.000 à 30.000 km/h. Par rapport aux soucoupes qu'ils portent dans leurs flancs, les grands « cigares » sont beaucoup moins turbulents, et ne pratiquent point leurs mouvements apparemment désordonnés ni leurs manœuvres brutales.

L'astronome Clyde TOMBAUGH et son "cigare"

Il existe des cigares beaucoup plus petits, et qui approchent le sol directement ; présentant des reflets argentés eux aussi, ils ont des longueurs qui varient généralement de 30 à 70 mètres, ils laissent derrière eux une traînée parfois très longue, qui s'accroît encore lorsqu'ils prennent de la vitesse. La brusquerie de leurs manœuvres est intermédiaire entre celles des cigares-gigognes et des disques ; leur vitesse a pu être évaluée dans certains cas, à 15.000 km/h, et même à 25.000 km/h. Leurs évolutions sont silencieuses.

Nous ne pouvons naturellement pas rappeler ici toutes les observations de cigares volants ; mais il est indispensable de citer celle effectuée par un astronome réputé, à qui l'on doit la découverte, en 1930, de « Pluton », la dernière planète du système solaire : Clyde Tombaugh. Un soir du mois d'août 1948, vers 23 heures, alors qu'il prenait le frais avec sa femme et sa belle-mère devant sa demeure à Las Cruces dans le Nouveau-Mexique, il eut la stupéfaction de voir au-dessus de lui, sur le fond noir du firmament, la silhouette d'un énorme cigare dont les six ou huit hublots rectangulaires émettaient une lumière bleu-vert. L'engin se déplaçait à une très grande vitesse sur une trajectoire rectiligne sans faire le moindre bruit. Le détail de cette observation a été publié par la revue « Life ». Nous retrouverons du reste plus loin l'importante personnalité de C. Tombaugh.

Mentionnons encore le cigare, gros comme deux « Dakota », à double rangée de hublots fluorescents, qui frôla à quelques mètres un D.C.-3 de la compagnie « Eastern Airlines », piloté par Clarence Chiles, ancien colonel de l'U. S. Air Force. Furent également témoins de la scène son compagnon John Whitted, ancien pilote de bombardier, un passager et deux autres personnes à terre. Ce bolide qui filait à près de mille à l'heure, donna l'impression très nette, à en juger par sa manœuvre, qu'un être intelligent était aux commandes. En tout cas, dans la ressource qu'il effectua juste au moment où les pilotes américains s'attendaient à une collision, le « Dakota » fut un instant déséquilibré par des remous. Or, une longue enquête de plusieurs mois, cherchant à établir quels avions auraient pu se trouver dans les parages au moment de l'incident, a dû conclure que le « Dakota » des Eastern Airlines se trouvait être le seul appareil en vol dans un large périmètre à l'heure indiquée.

Les cigares et les soucoupes se montrent partout

Il serait faux de croire que les cigares réservent leurs visites au Nouveau-Monde. On en a vu à Casablanca le 24 septembre 1952 vers 18 heures. A Draguignan, le 6 octobre de la même année, deux pilotes d'une ligne d'Air France apercevaient, à environ 3.000 mètres de leur D.C.-4, un cigare laissant derrière lui une traînée bleuâtre et s'éloignant à une vitesse de l'ordre de 3.000 km/h. A Oloron, le 17 octobre 52 vers 13 heures, un cigare blanchâtre empanaché de fumée, évoluait lentement à 2 ou 3.000 mètres d'altitude, incliné sur sa trajectoire rectiligne, et précédé de globes rouges entourés d'un cercle jaune et avançant par paires en zig-zaguant. Ces boules rutilantes laissaient derrière elles une traînée matérialisée sous forme de fils translucides qui tombèrent sur le sol avant de se volatiliser. Cette curieuse production fut attribuée par certains à un nuage d'araignées migratrices, quoiqu'on n'ait encore jamais vu de fils d'araignées se volatiliser spontanément en quelques minutes. Ce spectacle, attribué à une hallucination collective, se déroula sous les yeux de nombreux témoins, dont certains s'étaient munis de jumelles. Dix jours après, en fin d'après-midi, il se renouvelait, à cette différence près que plusieurs paires de globes lumineux, gros comme des chapeaux de paille, dirent les Gailacois, descendirent à quelques centaines de mètres du sol et remontèrent vers le zénith à une allure vertigineuse.

Les soucoupes apparaissent comme des objets circulaires plus ou moins renflés au centre. On en a vu d'un diamètre d'une trentaine de mètres, d'autres d'une quinzaine de mètres, d'autres enfin pouvant aller d'une trentaine de centimètres à quelques mètres. Ces grandes différences entre les diverses catégories de disques ne sont pas la moindre énigme posée par les soucoupes volantes. Comme les cigares, ils ont un aspect argenté ; ils se teignent diversement selon leur vitesse dans l'espace. Particulièrement la nuit, la coloration est rouge sombre le plus souvent, mais cette nuance s'avive jusqu'au rouge brillant et même à l'orangé au cours des accélérations. La nuit, un halo nimbe fréquemment ces disques.

Des vitesses incroyables

On a contrôlé la vitesse des soucoupes au radar ; la vitesse maxima se situe, semble-t-il, aux environs de 11.000 km/h, mais des observateurs l'ont estimée à près de 20.000 km/h. Les évolutions de ce type d'engin sont des plus déconcertantes : plus que tout autre cet aéronef se joue de toutes les lois physiques. Virages à angle droit, sans arrondi et à une vitesse phénoménale, ressources et chandelles ahurissantes, renversements stupéfiants, sont manœuvres courantes. La particularité qui semble avoir le plus impressionné les témoins paraît être leur vitesse ascensionnelle vertigineuse. Dans plusieurs cas, on a remarqué avec netteté autour des soucoupes, et parfois au-dessus, un cumulus blanc, sorte de bouillonnement de crème fouettée. Comme les autres objets célestes mystérieux, les disques volants peuvent passer instantanément d'une vitesse de quelques centaines de km/h, à l'immobilité absolue, puis repartir avec une accélération foudroyante. On les a vus parfois descendre lentement, animés d'un mouvement pendulaire semblable à celui de certaines feuilles mortes. Enfin dernière particularité présentée parfois par les soucoupes : une lumière colorée, d'ordinaire rouge, située au sommet de l'engin ; les rayons projetés par ce phare sont intermittents. Par ailleurs, il est remarquable que presque tous les observateurs de soucoupes ou de cigares insistent sur le caractère pulsatoire (comme dans un tube au néon défectueux) de toutes les lumières dont miroitent les véhicules de nos visiteurs interstellaires.

Pour suivre :

200 CHASSEURS D'IMAGES AMÉRICAINS
GUETTENT LES "SOUCOUPES VOLANTES"