

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

UNE ÉTUDE DE MAURICE BARBOTIN

Le comportement des soucoupes est marqué du sceau de la plus haute fantaisie ; et parmi les centaines, les milliers même, d'observations qui ont été retenues comme inexplicables par des phénomènes naturels, on est embarrassé pour choisir les plus bizarres. Pourtant, il en est une qui ne ressemble pas tout à fait aux autres : c'est le cas Mantell, qui se caractérise par sa durée, — vingt-cinq minutes, — et par son épilogue exceptionnellement dramatique.

Le 7 janvier 1948, vers 15 h., les autorités de la base aérienne de Godman, près de Fort Knox (Kentucky), étaient en état d'alerte : la police militaire leur avait signalé qu'un engin insolite et monumental survolait la région. Un nombre des officiers de la base se trouvaient rassemblés autour de leur chef, le colonel Hix. Soudain, crevant les nuages, surgit un énorme disque, renflé en son centre ; trois chasseurs « Mustang », dirigés précisément par le capitaine Thomas Mantell, décollèrent aussitôt pour y aller voir de plus près. En liaison avec la tour de contrôle, le chef de patrouille communiquait ses impressions ; selon ses propres termes, le visiteur inconnu avait une taille effrayante. En grimpaient il annonça qu'il monterait jusqu'à 7.000 mètres et que, s'il ne le rattrapait pas, il abandonnerait la poursuite. Ce fut son dernier message. Dans la soirée, on trouva, éparpillés sur plusieurs kilomètres, les débris du F-51 de Mantell. Outre les nombreux témoins du drame, qui dura 5 minutes, une foule de personnes virent la soucoupe géante dont le diamètre fut estimé entre cent et cent-cinquante mètres. La disparition de Mantell sema la frayeur : on attribua cette mort à l'engin inconnu qu'il avait pris en chasse. C'était plus qu'il n'en fallait pour mettre à l'épreuve la perspicacité des enquêteurs. Ils peinèrent deux années durant pour finir par publier un rapport où ils émettaient l'hypothèse que Mantell avait dû périr asphyxié par manque d'oxygène. Et en fait, que cette supposition soit juste, ou que le pilote ait surestimé la résistance de son « Mustang » dans une manœuvre un peu trop hardie, nous inclinons à croire que l'accident n'est pas le fait, directement, de la soucoupe, car les pilotes de ces bolides interplanétaires n'ont jamais manifesté d'intentions agressives.

Mentionnons un autre cas dont on ne peut suspecter la véracité. D'immenses disques furent observés à l'œil nu et suivis au théodolite au mois d'avril 1949 à la base secrète des White Sands. D'un diamètre estimé à une quarantaine de mètres, ils accompagnèrent dans sa course une fusée de type V-2 en expérimentation, en tournant autour d'elle, puis disparurent à une vitesse de l'ordre de 28.000 km/h. selon les ingénieurs et techniciens qui procédaient aux essais. On a essayé de donner comme explication à ce phénomène une illusion optique provoquée par la matérialisation des ondes de choc ; cette explication est plausible mais dans le cas présent, selon les témoins, elle ne cadre en aucune façon avec les faits.

Un autre, parmi les centaines de disques reconnus comme des clients sérieux par l'A.T.I.C., qui a fait beaucoup parler de lui dans les milieux officiels, c'est l'engin qui participa à sa façon, le 20 septembre 1952, aux grandes manœuvres de l'O.T.A.N. appelées « Opération Grande Vergue », en Mer du Nord. Ce disque argenté survola la flotte alliée, et fut même photographié en couleurs — on n'a du reste plus jamais revu ni entendu parler de ces photos — et malgré le nombre important des témoins, c'est à peine si l'on parla de l'incident. Pourtant, cette soucoupe, car c'était probablement la même, accompagna un Gloster « Meteor » qui participait aux opérations, jusqu'en Angleterre. Après s'être balancé puis arrêté quelques instants pendant que le « Meteor » se posait, il disparut avec une accélération foudroyante. Plusieurs explications — tirées par les cheveux, il faut bien le dire — furent proposées, mais ont été rejetées par l'Air Ministry qui n'a jamais, depuis lors, nié la réalité des faits. C'est du reste à partir de cet incident que les Soucoupes Volantes ont été prises très au sérieux dans les milieux officiels d'Outre-Manche.

Des photographies ont été prises plusieurs fois de soucoupes volantes : les services américains garderaient secrets, paraît-il, des documents d'un

intérêt tout particulier, notamment une bande d'une bonne dizaine de mètres tournée, dans l'Utah, par un sous-officier de la marine. Depuis près d'un an, l'U.S. Air Force a fait fabriquer des caméras spéciales prenant simultanément une photo ordinaire et une image spectrographique de la soucoupe observée. Deux cents opérateurs sélectionnés ont été répartis sur tout le territoire des États-Unis et 75 autres envoyés en divers points du monde. On ignore si ces chasseurs d'images ont déjà pris des documents intéressants.

DES CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

Des séries d'observations enregistrées, on peut faire ressortir un certain nombre de caractéristiques communes aux soucoupes volantes. Leur apparence immatérielle frappe d'abord : leur légèreté apparente, leur aisance à circuler dans l'atmosphère (ceci pose, on le sait, à nos constructeurs certains problèmes ardues dès que leurs appareils atteignent simplement la vitesse du son), leur silence, — aussi bien en ce qui concerne leur moteur que les ondes de choc et les fameux « bang » soniques que l'on devrait entendre, dans certaines conditions favorables, lorsqu'elles accélèrent et passent par la vitesse de Mach-1. Leur maniabilité est également invraisemblable : elles évoluent dans tous les sens, et passent souvent par saccades en quelques secondes ou fractions de secondes de l'immobilité ou d'une vitesse lente aux grandes allures, réalisent des changements de direction à angle droit, des ressources ahurissantes, des manœuvres vertigineuses. Leur vitesse va de zéro au-delà de 30.000 km/h.

On pourrait se demander comment on a pu calculer ces vitesses : si leur valeur ne peut être que très approximativement estimée à l'œil nu, il est possible par contre de l'apprécier au radar avec une précision d'autant plus satisfaisante qu'elle est basée sur plusieurs observations simultanées.

Un corps se déplaçant dans le ciel laisse en effet sur l'écran fluorescent bleu-vert de cet appareil une image brun-pourpre lorsque le faisceau d'ondes émis par l'antenne tournante le rencontre : cette « impression » subsiste plusieurs secondes, dès lors plusieurs points de la trajectoire restent inscrits simultanément, comme en pointillé, et la distance séparant ces points permet d'évaluer la vitesse de l'objet repéré. L'altitude des soucoupes, variable, a été aussi relevée avec précision, tant au radar qu'à vue d'œil, par comparaison avec l'altitude connue des nuages, ou les dimensions d'objets voisins.

Un fait aussi communément remarqué : le changement de coloration des soucoupes suivant leur vitesse ou plus exactement la puissance mise en jeu par le moteur ; leur lumière irrégulière prenant plus d'éclat surtout à l'instant où elles accélèrent. Cette lueur nimbe les globes et les disques, mais se situe à l'arrière des cigares, à la manière d'une queue de comète. La lumière émise par les soucoupes présente dans la plupart des cas un caractère pulsatoire. Assez souvent, d'autre part, on a observé des jets d'étincelles précédant d'une fraction de seconde le démarrage des engins.

Enfin, dernier caractère propre aux soucoupes : leurs qualités mécaniques absolument idéales. Jamais encore on n'a enregistré, officiellement, un accident survenu à une soucoupe : jamais le mou-

dre bout de tôle ou écrou qui se soit détaché !

Quelques observateurs ont rapporté avoir vu des disques ou des cigares stationnant sur le sol ou très près de lui : on a cependant rarement relevé une trace quelconque, sauf à Quarouble, en ce qui concerne notre région. On a toujours été frappé du silence accompagnant leurs évolutions ; tout au plus quelques témoins parlent-ils d'un léger sifflement, d'un chuintement.

LES REACTIONS DE DIVERS PAYS DEVANT LE PROBLÈME DES SOUCOUPES VOLANTES

L'attitude des pays du monde devant le problème posé par les soucoupes est différente. De Russie, peu d'informations : les autorités soviétiques ne semblent guère attacher foi à l'existence des soucoupes. En revanche, on a fait courir le bruit que les Soviétiques étaient les auteurs de ces appareils d'avant-garde. Rien n'autorise à le croire, au contraire : en U.R.S.S., on continue de construire des avions de plus en plus lourds, et l'on arrive avec peine à franchir le mur du son, tout comme en Amérique. Et quel que soit le nombre de savants et de spécialistes allemands dont les Soviétiques ont pu s'assurer les services, ils ne peuvent — et le furent encore moins en 1947, par exemple, — avoir réalisé l'avance technique requise pour construire des soucoupes volantes, avance correspondant à un saut de plusieurs dizaines d'années dans le futur. Au reste, la science et les techniques ne font pas de bonds aussi gigantesques.

En Angleterre, nous l'avons dit, on admet officiellement l'existence des soucoupes volantes, et des organismes ont été constitués dans le but de résoudre cette énigme. En France, par contre, le scepticisme règne à ce sujet : rien n'a été tenté officiellement pour tirer la question au clair. Certes, un ou deux groupements privés se sont bien formés pour pallier cette carence, mais leurs moyens d'investigation restreints n'ont pas permis à leurs travaux, semble-t-il, d'apporter quelque lumière nouvelle.

Les États-Unis furent les premiers à s'atteler sérieusement au problème. Dès la fin de décembre 1947, James Forrestal ordonnait la création de la commission « Project Blue Book » : elle resta en fonction pendant deux ans, mais ne fit apparemment pas avancer la solution. Un nouvel organisme lui succéda, travaillant sous l'égide de l'Air Technical Intelligence Center, et doté de moyens puissants. Il examine chaque année de 2 à 3.000 rapports d'observations au cours d'enquêtes scrupuleuses ; environ deux tiers des cas trouvent une explication naturelle, mais le tiers restant demeure inexplicable : si l'on ne prend pas le parti de les nier d'emblée, force est d'attribuer à ces phénomènes une origine extra-terrestre. L'un des directeurs de la nouvelle commission américaine, au travail depuis décembre 1949, l'illustra astronome Clyde Tombaugh, fut témoin lui-même, nous l'avons déjà dit, de l'apparition d'un cigare volant. L'A.T.I.C. ne publie plus qu'une partie des rapports : les autres, gardés secrets, nous apprendraient probablement beaucoup sur ce sujet brûlant. Toutefois il ne nie pas l'existence des soucoupes volantes et accepte même l'hypothèse d'une origine extra-planétaire. Voici d'ailleurs un extrait d'une interview du général Samford publiée par « See » :

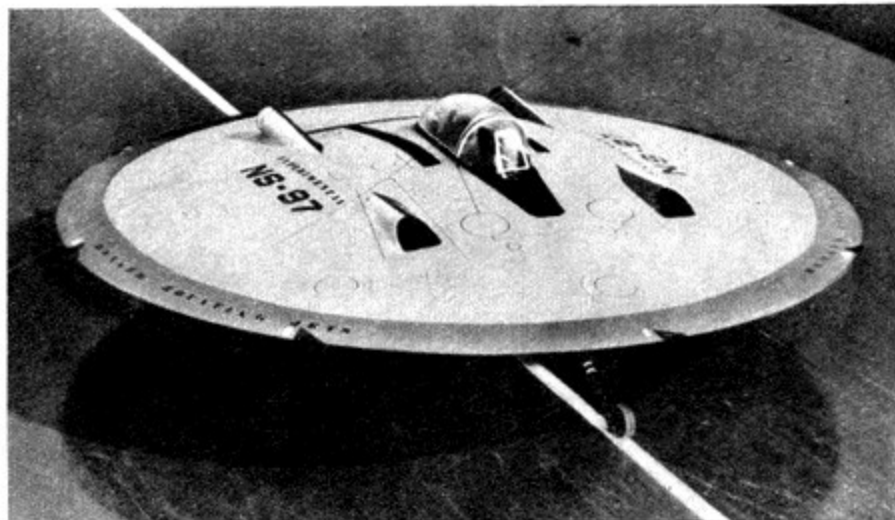
« Rien ne prouve que des êtres venant d'une autre planète aient rendu visite à la Terre. Cependant, l'Air Force estime que nier l'éventualité d'une telle possibilité serait déraisonnable. Les faibles données que nous possédons sur la structure de l'univers et les manifestations de l'énergie cosmique ne nous autorisent pas à nier que des êtres doués d'intelligence puissent exister autre part que sur Terre. De plus l'Air Force ne nie pas que de tels êtres originaires d'une autre planète puissent sinon atterrir sur notre globe, du moins naviguer dans notre atmosphère. Toutefois l'Air Force souligne un point : rien ne prouve que cette éventualité soit devenue une réalité ».

On ne saurait user davantage de diplomatie pour préparer progressivement l'opinion publique à apprendre le secret des soucoupes volantes.

Pour suivre :

TENTATIVES D'EXPLICATIONS

(Voir le N° 30 de « Semaine du Nord »).



Ce modèle réduit de ce qu'on imagine être une soucoupe volante, a été conçu par un jeune étudiant de Northrup Aeronautical Institute, à Inglewood (U.S.A.) Propulsé (en imagination) par huit turbo-réacteurs, il a été commandé par un Museum. La réalisation d'un tel engin est possible, disent des experts américains.