

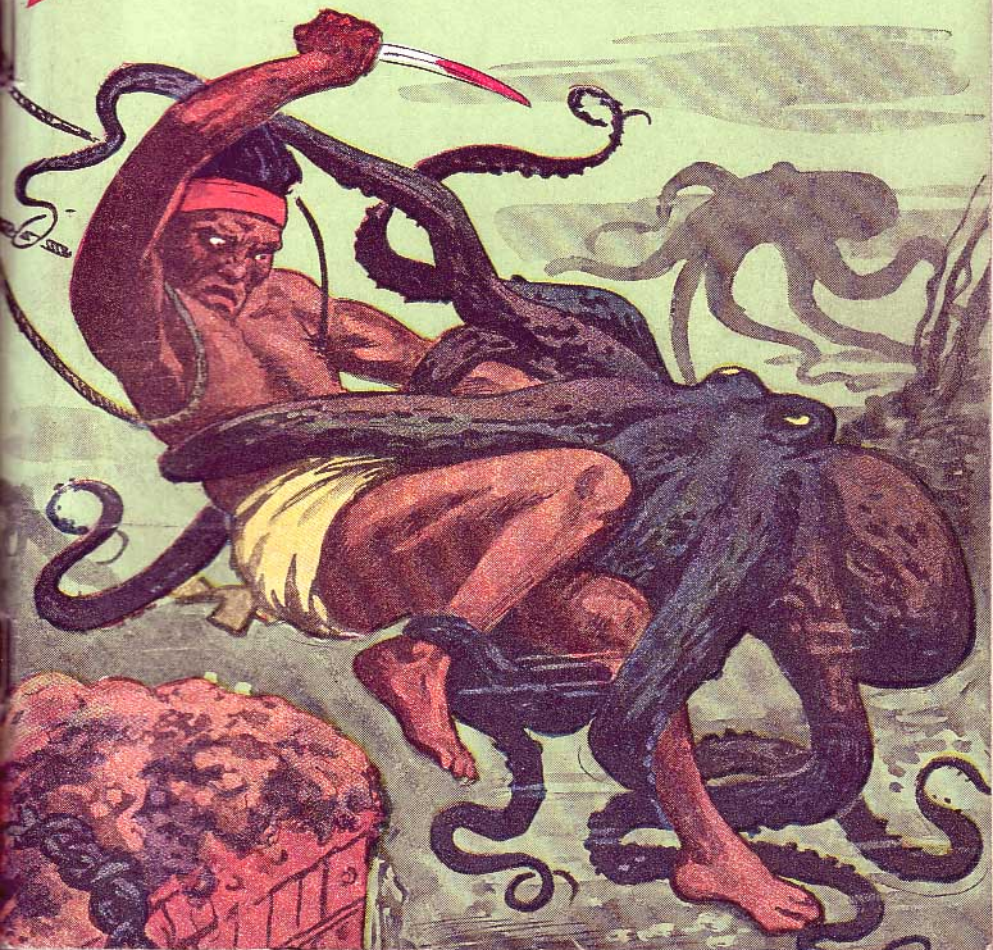
N° 49 — Juin 1950

Prix : 50 frs

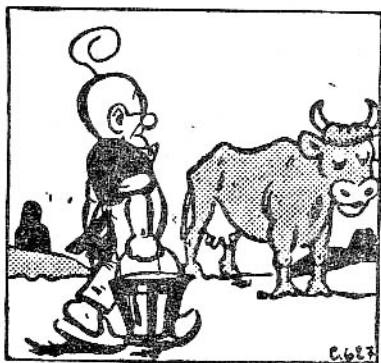
Lidex-doroi

AVENTURES

Magazine pour tous



Les Aventures du Professeur NIMBUS



Une histoire de fou

Des étrangers visitent un asile d'aliénés. Le Directeur les fait conduire par un pensionnaire doux et inoffensif. On visite les bâtiments, puis le jardin. Arrivé au potager, le fou montre aux visiteurs le jardinier en train de soigner ses fraisiers :

— Voyez-vous ce Monsieur, dit-il avec un sourire un peu mélancolique, il met du fumier sur ses fraises. Moi je les couvre de sucre en poudre. Il est vrai que je suis fou...

A l'autre bout les gamins la secondaient à merveille. La queue seigneuriale se voyait imprimer par eux des balancements fous, des saccades forcenées. Ils la tiraient à hue, à dia, à l'Ouest, à l'Est, au Nord, au Sud, en haut, en bas, à temps, à contre temps comme des sonneurs ivres.

Le pauvre vieux seigneur ne dormait plus, ne mangeait plus ; il allait, il allait éperdu, abruti, titubant, se heurtant aux troncs d'arbres ; ses jambes tremblantes ne le soutenaient plus ; ses yeux éteints par la fatigue ne voyaient plus ; il tombait cent fois par jour.

Et sur son dos les âmes menaient une infernale sarabande, excitées par la petite femme qui criait « Hollé ! Hollé ! » et chantait

Sonne, sonne sonne,

Sonne sonne donc...

pour encourager les petits jaunes qui n'avaient pourtant pas besoin d'encouragements !



Elle fit tant et si bien qu'elle conduisit le seigneur près des maisons des Blancs où il se trouva face à face avec un colon portant un fusil.

Les âmes poussèrent un cri de joie, mais la petite Parisienne dépitée fit une moue en disant :

— C'est mon mari ! Il n'y a pas plus froussard !

De fait, l'homme en apercevant le tigre s'enfuit avec des cris tandis que son arme brinqueballait dans son dos.

— Il n'y a rien de perdu, fit la Française, nous allons le mener chez le lieutenant d'Entraine. C'est le gagnant du concours de tir.

Elle l'amena donc sur le chemin d'un grand gaillard blond et décidé qui lui envoya sans hésiter une balle dans la tête.

Les âmes prirent leur essor avec un tel empressement qu'elles perdirent leurs faux chignons.

Depuis ce jour, jamais les tigres d'Annam ne mangèrent de Parisiennes.

ROGER VERCEL.

SOUCOUPES VOLANTES

Quelle aventure mystérieuse se cache derrière les soucoupes volantes ?

Il y a trois ans que ces engins fantastiques ont été aperçus dans le ciel pour la première fois. Depuis, d'innombrables personnes ont affirmé avoir observé ces bolides qui affectent, avec des dimensions variant de cinquante centimètres à soixante-dix mètres, la forme d'une soucoupe et quelquefois aussi celle d'un long ci-

gare. S'agit-il d'armes secrètes essayées par une grande puissance

— les Etats-Unis ou l'U.R.S.S. — appareils volants télécommandés et susceptibles de vitesses horizontales et ascensionnelles vertigineuses ou d'astronefs lancés par les habitants d'une autre planète et en forte avance sur nos possibilités techniques ?

En tout cas, on semble écarter l'hypothèse de vagues météores observés par de quelconques té-

moins. Des faits troublants et inexplicables ont été en effet consignés par des pilotes expérimentés et avertis. Ces aviateurs ont reconnu, paraît-il, des engins plus ou moins volumineux ; ils les ont repérés à la vue ou par radar, ils les ont signalés d'aérodromes en aérodromes et poursuivis avec des avions de chasse. Un des spécialistes de l'aviation américaine, Donald Keyhig, ancien élève de l'École navale et de l'École d'aviation de Pensacola a rassemblé toute une documentation.

Celle-ci semble écarté les diverses explications : hallucination, illusion d'optique, avions de réaction à ailes volantes, ballons de sondages stratosphériques lancés par des stations météorologiques (certains ballons en matière plastique blanche, utilisés pour des expériences de repérage, peuvent se dilater dans l'atmosphère raréfiée des hautes altitudes et atteindre un diamètre de près de trente mètres), « fantômes du son » nés des ondes, des ébranlements causés dans l'air par le passage des avions, etc... Bref l'ensemble des observations a été groupé dans un rapport dont *Samedi-soir* a fait connaître les cas les plus typiques.



Voici le premier :

« Le 7 janvier 1948, à 13 h. 15, en plein jour, un engin rond, d'un diamètre approximatif de soixante-dix mètres, est signalé dans le ciel, au-dessus de Madisonville. A 13 h. 30 la police alerte Fort-Knox (où est déposé tout l'or des États-Unis), parce que la « chose » a pris cette direction

comme si elle voulait attaquer le fort.

A 13 h. 45, un guetteur de l'aérodrome de Godman, qui est à 150 kilomètres de Madisonville, signale l'engin à son tour. Il semble croiser au-dessus de la base. Alertés, tous les officiels de l'aéroport le voient distinctement. Quelques minutes plus tard, le colonel Hix, commandant de la base, ordonne par radio à trois chasseurs F.51 qui passent à ce moment au-dessus de Fort-Knox, d'entrer en contact avec le mystérieux appareil. Les trois chasseurs obéissent et changent de cap. La poursuite est dirigée par le capitaine Mantell. C'est un pilote de guerre et ses états de service sont remarquables.

A 14 h. 45, Mantell fait savoir au colonel Hix que la « chose » est juste au-dessus de lui.

— Je m'approche, dit son message, pour mieux l'examiner. L'engin a l'air d'être en métal et il est énorme.

Puis, pendant vingt-cinq minutes, Mantell et les deux F.51 qui l'accompagnent essaient de rejoindre l'engin. Ils n'y arrivent pas. « La chose » monte, annonce la radio de Mantell, à une vitesse à peu près égale à la nôtre, c'est-à-dire à environ cinq cents kilomètres à l'heure. A cinq mille mètres, les deux chasseurs perdent Mantell de vue dans les nuages et atterrissent.

A 15 h. 15, Mantell fait savoir qu'il n'arrive pas à rattraper l'engin et que s'il ne peut pas l'approcher davantage, il abandonnera à six mille mètres. Il n'a pas de bouteilles d'oxygène.

C'est le dernier message du pilote. Un peu plus tard, dans la journée, on retrouve les débris de son avion dans un rayon de

six cents mètres. Son appareil s'est manifestement désintégré en plein ciel.

Le cas de Mantell était troublant. Devant la précision des faits, le public, angoissé, demandait une explication. Elle n'est jamais venue. A l'époque, pour dire quelque chose, on prétendit que les trois chasseurs avaient poursuivi un ballon de la Marine enregistreur de rayons cosmiques. Mais le rapport récent de la commission d'enquête a reconnu que le mystérieux objet que Mantell avait pris en chasse, *n'avait jamais été identifié.* »



Une autre rencontre peut-être plus impressionnante encore s'est produite le 24 juillet 1948. Notre confrère la raconte ainsi :

« A 1 h. 45 du matin un engin étrange, tout flamboyant dans le ciel noir, est signalé par l'aérodrome militaire de Robbins Base, à Macon en Georgie. Les observateurs de l'aérodrome sont stupéfaits de voir passer au-dessus de leurs têtes une grande machine qui a la forme d'un obus et qui crache à l'arrière des gaz multicolores.

Une heure plus tard, le capitaine Clarence Chiles et le pilote John Whitted, qui sont aux commandes d'un D.C.3 qui survole à ce moment Montgomery, dans l'Alabama, en route pour Atlanta, aperçoivent devant eux un engin très brillant qui avance à grande vitesse. Les deux pilotes le prennent d'abord pour un avion à réaction de l'armée. Les deux hommes ont vu l'appareil en même temps. Tout à coup, l'engin, qui était légèrement plus haut que l'avion commercial, plonge

vers le Dakota qui vire à gauche pour l'éviter. La machine vire aussi et dépasse le D.C.3 à environ cinquante mètres.

« La chose avait environ trente mètres de long ; elle avait la forme d'un cigare et n'avait pas d'ailes », ont le temps de noter les deux pilotes. « Son diamètre était à peu près le double de celui d'un B.29. L'avant ressemblait à une cabine de pilote, sauf pour son brillant étrange, aussi vif qu'un éclair de magnésium. » Chiles et Whitted ne virent pas d'occupants, mais à l'allure à laquelle les deux machines se croisèrent cela n'a rien de surprenant. « Une clarté d'un bleu sombre illuminait l'appareil sur toute la longueur du fuselage, ont ajouté les deux hommes. A l'échappement, il y avait une flamme rouge orange qui atteignait environ quinze mètres ». Cette description correspond à celle des observateurs de Robbins Base. Mais les deux pilotes, eux, virent aussi deux rangées de fenêtres et un « nez » comme un mât de radar.

Au moment où l'appareil dépassait le D.C.3, la « chose » fit un bond vers le ciel, comme si son pilote venait d'apercevoir l'avion et voulait l'éviter. Il y eut une formidable explosion à l'arrière qui secoua violemment l'avion de ligne, et la « chose » disparut dans les nuages. Elle volait à environ 900 kilomètres à l'heure.

Les passagers du D.C.3 dormaient. Un seul, Clarence Mc Kelvie, avait aperçu, de sa fenêtre, une lumière vive comme l'éclair.

Ici encore la commission d'enquête n'a pas contesté le témoignage des deux pilotes et l'engin que Chiles et Whitted ont croisé n'a jamais, lui non plus, été identifié. »

Il faut d'ailleurs noter que cet engin, comme le précédent, reste dans les lois de l'aérodynamique.



Enfin une troisième observation a été isolée parmi les centaines d'apparitions de soucoupes et de cigares volants :

« Un autre match-poursuite entre un F.51 Mustang et une soucoupe, précis et dramatique comme un combat de chasseurs pendant la guerre, s'est déroulé à 500 kilomètres à l'heure au-dessus d'un terrain de football. Il s'agit cette fois d'un des petits disques dont nous avons parlé au début et qui ne saurait être qu'un engin sans pilote contrôlé à distance.

Le drame s'est joué le 1^{er} octobre 1948, à 9 heures du soir. Le lieutenant George Gorman, ex-pilote instructeur, regagne l'aérodrome de Fargo et demande la permission d'atterrir lorsqu'il aperçoit au-dessous de lui ce qui paraît être le feu arrière d'un avion marchant à grande vitesse. Gorman alerte la tour de contrôle. On lui répond que le seul autre avion dans les parages est un petit Piper cub. Or Gorman distingue très bien les contours du Piper au sol (on jouait un match de foot-ball de nuit à côté de l'aérodrome) et le champ d'atterrissage était brillamment éclairé. Mais le cub n'avait rien à voir avec la lumière. Celle-ci, qui s'allumait et s'éteignait tour à tour, allait et venait au-dessus du terrain de football à environ 400 kilomètres à l'heure. Brusquement Gorman remarque un phénomène bizarre. Au lieu de discerner la silhouette d'un avion autour de la lumière à éclipses il

n'en voit aucune. Par contre, il discerne très bien celle du cub. Quelques secondes plus tard le responsable du trafic de l'aérodrome, L.D. Jensen, aperçoit lui aussi la mystérieuse lumière. Craignant une collision il l'examine à la jumelle de même qu'un de ses aides. C'est ainsi que les deux hommes assistèrent à toutes les phases du match-poursuite.

Car, à bord du F.51, Gorman essaie maintenant de rejoindre la lumière. Mais, au moment où il va l'atteindre, la lumière freine et tourne brusquement à gauche. Le pilote, à ce moment, le voit distinctement. C'est un disque tout rond, blanc et d'environ 20 centimètres de diamètre. Gorman croit que « la chose » se dirige vers la tour et il s'élance après elle à pleins gaz, sans pouvoir la rattraper. Tout à coup la lumière vire de nouveau et Gorman a le voile noir, par excès de vitesse, en en faisant autant. La lumière répète la manœuvre tout en prenant de l'altitude. Les deux appareils sont vite à 1.500 mètres. Tout à coup la lumière vire à droite et se dirige en plein sur le chasseur. Gorman plonge et « la chose » lui passe à 100 mètres au-dessus de la tête.

Le F.51 reprend de l'altitude et recommence la poursuite. Cette fois, au moment où la collision semble inévitable, c'est la lumière qui monte en chandelle. Gorman la suit. Il vole à sa vitesse maxima. C'est à peu près à ce moment que deux autres témoins — le pilote d'un avion de tourisme et son passager — aperçoivent la lumière. Aussi ils croient d'abord qu'il s'agit d'un chasseur à réaction. Mais quand il atterrit, le pilote suit lui aussi à la jumelle les évolutions de l'étrange « objet

lumineux ». Pendant ce temps, bien que le F.51 monte à toute vitesse, la lumière monte plus vite encore et disparaît. La « chose lumineuse » n'a jamais été identifiée. »

Il y a donc un ensemble de faits troublants.



Plus récemment encore, en mars de cette année, quatre aviateurs mexicains déclarent qu'ils ont poursuivi des soucoupes. Les dépêches d'agence de Mexico nous ont dit que les pilotes se tenaient prêts à l'envoi hier à l'aérodrome de la capitale mexicaine. Leur équipement comportait des appareils photographiques et de téléphoto. Un des étranges « objets » fut signalé à la nuit tombante dans le ciel de Mexico : ils s'envolèrent à sa poursuite.

Les pilotes ont déclaré qu'ils avaient pu constater, alors qu'ils se trouvaient eux-mêmes à 6.500 mètres d'altitude environ, la présence d'une « soucoupe » qui, estiment-ils, naviguait à 10.000 mètres environ d'altitude. L'engin, selon eux, a un diamètre d'une trentaine de mètres. Il est fabriqué de matériel opaque et « possède à sa partie inférieure une espèce de tuyau d'échappement d'où sortent des étincelles et des flammes ».

Les mêmes pilotes ajoutent que lorsque la « soucoupe » eut enregistré l'approche de leur avion, l'engin commença à tourner lentement en cercles concentriques, « comme s'il voulait se laisser suivre », puis brusquement accéléra son allure de rotation en lançant des flammes et des étincelles, et enfin démarra brutale-

ment à une allure vertigineuse pour se perdre rapidement dans les nuages.

Les pilotes qui sont des professionnels accoutumés aux observations aériennes ont déclaré à leur retour qu'ils ne pensaient pas que les « soucoupes » fussent guidées directement par des êtres humains, étant donné qu'aucun organisme ne supporterait de telles vitesses d'accélération. Par contre ils se disent quasi-certains que les engins « sont actionnés de quelque endroit terrestre par des gens parfaitement au courant des différents phénomènes de la navigation aérienne et notamment des méthodes et moyens dont dispose l'aviation mexicaine ».



Cette opinion concorderait avec l'avis du célèbre ingénieur italien Giuseppe Belluzzo, spécialiste des turbines, qui fut ministre de Mussolini et est aujourd'hui âgé de soixante-treize ans. Il affirme dans un article publié par le *Giornale d'Italia* et qu'analyse *Le Monde*, que des engins autopropulsés, constitués par un disque métallique ultra-léger et pouvant emporter une bombe, ont été étudiés en 1942 en Italie et en Allemagne. Il a lui-même dessiné un disque volant de dix mètres de diamètre dont le moteur était constitué par deux tuyères disposées de part et d'autre du centre et fonctionnant en sens opposé. Le lancement à partir du sol était obtenu au moyen d'une cartouche comparable à celles qui sont utilisées pour projeter les torpilles marines. Une batterie d'accumulateurs alimentait le système d'allumage et la

Quelques bonnes HISTOIRES

L'ÉLÉPHANT

On sait que les éléphants ont à la fois beaucoup de mémoire et beaucoup de reconnaissance. En quoi, affirme le chroniqueur Pierre Loiselet, ils se distinguent doublement des hommes.

Un explorateur se promenant dans la jungle asiatique découvre un jour un jeune éléphant pris au piège. Séduit par sa gentillesse, il s'évertue à le tirer du traquenard où il est tombé et réussit à le faire échapper. Ceci est le prologue.

Quelques années plus tard, le même voyageur, rentré en France, assiste à la représentation d'un cirque. Il y a au programme un numéro d'éléphants dressés. Parmi ceux-ci figure le petit pachyderme à qui il a jadis rendu la liberté. L'animal, de nouveau tombé dans une trappe de la jungle, a été capturé, vendu à un dresseur et est devenu un « artiste ». Son sauveur d'autrefois ne le reconnaît pas car il a grandi de deux ou trois mètres et grossi de 1.800 kilos. Mais lui, en entrant sur la piste du cirque, a tout de suite reconnu son sauveur, qui n'ayant pas fait fortune, est démocratiquement assis aux places populaires...

Alors pour lui témoigner sa reconnaissance indéfectible, le brave mastodonte s'élança vers lui, au grand effroi de l'assistance, le cueille délicatement par la peau du cou, et, le balançant au bout de sa trompe, il le transporte d'autorité des stales à cinquante francs aux fauteuils à 600 francs !... Comme quoi un bienfait n'est jamais perdu.

Mais l'ouvreuse des fauteuils s'approche aussitôt du spectateur récompensé, mais ahuri :

— N'oubliez pas mon petit service ! lui dit-elle.

LA CHASSE AUX GRANDS FAUVES

Dans un café de la Canebière où on ne l'a pas vu depuis huit jours, l'illustre chasseur Marius Bouzigues raconte à ses amis et admirateurs que, pour rassurer le département du Lot-et-Garonne terrorisé par une invasion de lions, il s'est rendu à Agen avec ses six carabines à répétition, et 3.000 cartouches explosibles dans sa ceinture.

— Ah ! ç'a été un fameux massacre ! s'écrie triomphalement le héros... Figurez-vous que j'étais à l'affût dans la jungle depuis cinq minutes, lorsque soudain je vois sortir d'un fourré un superbe lion à crinière noire. Aussitôt je le mets en joue, je tire, pan ! pan ! et je le tue... Je fais cinquante pas vers un petit ruisseau qui se trouvait sur ma droite, et là j'aperçois un autre lion encore plus gros, qui me regardait en ricanant. Ça ne traîne pas. Aussitôt, je le mets en joue, je tire, pan ! pan ! et je le tue... Mais attendez, ce n'est pas fini... Au même instant, j'entends derrière moi un rugissement terrible qui fait trembler les arbres de la forêt. Je me retourne, et je vois un quatrième lion à crinière rouge qui se ramassait pour bondir. Aussitôt, je le mets en joue...

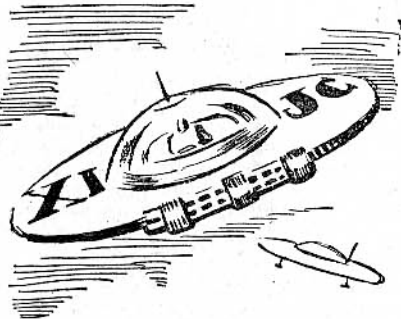
Ici, le narrateur prend un temps pour laisser palpiter son auditoire. Mais à la table voisine, un consommateur étranger, agacé par ces fanfaronnades — (c'est sans doute un « homme du Nord » qui n'est pas habitué au climat de Marseille), — déclare à haute voix au garçon qui lui rend la monnaie :

— S'il tue encore ce lion-là, je lui flanque mon pied dans le derrière !

Alors Marius, simplement, noblement, achève son récit :

— Je tire, pan ! pan !... et... je le manque.

DEMAIN
dans le
SOLEIL
par
PAUL ALPÉRINE.



la science pour admirer le clair de lune.

Ici, un rayon laiteux inondait la pelouse et là, par un brutal contraste, l'ombre du garage semblait une tache d'encre. Par endroits, grisailait une fantomatique muraille clôturant la propriété. Ailleurs, un reflet de l'astre qui ressemble à une lentille d'optique rendait acièreuses toutes les fenêtres d'une villa.

A l'aspect de cette maison, vaste et belle, Hippolyte ne put réprimer un mélancolique soupir. Sa mère, il l'avait perdue à un âge trop tendre pour qu'il lui fût possible de l'évoquer. Cette image regrettée demeurait floue dans la mémoire du jeune homme. Mais il conservait un tout récent souvenir du célèbre physicien dont il était le fils et le disciple. Depuis dix-huit mois environ le grand Arnold avait disparu, épuisé par une tâche écrasante, sacrifiant ses dernières forces pour doter encore la Science du fruit de ses recherches. Il succomba en pleine gloire et dans la maturité de son génie, laissant une œuvre impérissable.

Orphelin à vingt-cinq ans, Hippolyte promettait de remplir une carrière aussi brillante que celle du grand Arnold. Très vite, il s'était classé à la tête des ingé-

I. — Dans la nuit du 13 mars 3003

Malgré l'heure tardive, les globes à hélium brûlaient encore dans le laboratoire tandis qu'un four volcan 22 élevait son monotone bourdonnement.

Hippolyte repoussa, d'un geste surmené, les instruments de précision rangés sur la table d'expérience.

— Allons, assez de travail pour ce soir, murmura le jeune homme, en se dirigeant vers la porte.

Sur le seuil, il prit soin de tourner deux commutateurs. Aussitôt, le four cessa de faire entendre sa voix de guêpe et les orbes lumineux s'éteignirent.

Alors Hippolyte sortit du pavillon occupé par le laboratoire.

La nuit, d'une subtile fraîcheur, ventila doucement ses tempes moites. Et, comme il possédait une âme encline à la rêverie, cet aimable garçon oublia un instant

combustion du pétrole entretenait un couple de forces réactives qui faisait tourner rapidement le disque sur lui-même et assurait sa sustentation à une vitesse voisine de la vitesse du son.

Suivant le diamètre du disque et le poids de la charge en explosif la portée pouvait varier de 1.000 à 4.000 et même 5.000 kilomètres. La chute se produisait quand la réserve de combustible était épuisée.

De la révélation de M. Belluzzo on peut conclure que des disques volants sont à nouveau étudiés et expérimentés quelque part dans le monde.

Mais de quel pays furent lancées les soucoupes aperçues dans le ciel du Maroc, du Portugal, de l'Italie, de l'Argentine ? Si la portée des disques volants atteignait déjà 5.000 kilomètres d'après les plans de 1942, il n'est pas invraisemblable que les engins circulaires d'aujourd'hui vagabondent d'un continent à l'autre. Mais ils doivent bien retomber quelque part. A moins que pour les essais du temps de paix les inventeurs n'aient réalisé un dispositif moteur qui confère aux soucoupes la propriété du boomerang de revenir au point de départ.

A moins encore que l'idée du disque volant sans pilote n'ait conduit les techniciens à l'avion circulaire piloté.

Il n'est pas invraisemblable non plus que les soucoupes soient munies d'un mécanisme qui les détruit automatiquement en vol au bout d'un temps déterminé.



On le voit, de nombreuses explications ont été données. Il faut noter que les gouvernements

n'ont pas pris position d'une façon officielle. On se rappelle que Gromyko, délégué de l'U. R. S. S. à l'O. N. U. avait déclaré avec humour : « On peut rendre les Anglais responsables des soucoupes parce qu'ils exportent trop de whisky en Amérique. On peut aussi penser qu'il y a simplement quelque part un Russe qui s'entraîne pour les Jeux Olympiques au lancement du disque et qui ignore sa force. » Truman de son côté a déclaré que les observateurs de soucoupes lui rappelaient les contes du XIX^e siècle où il était question des personnes qui assuraient avoir vu des habitants dans la lune !

Nous restons donc sur notre curiosité. Demandons à notre collaborateur Pierre Devaux son avis. Il nous dit dans la *Bataille* que « l'émotion fut grande après la mort de Mantel. Des savants audacieux ne craignirent pas d'affirmer que les soucoupes géantes sont des engins interplanétaires, venus de la planète Mars pour espionner les Terriens ! A la frontière mexicaine, où venait de s'abattre un volumineux vaisseau aérien, d'origine inconnue, la police trouva le corps d'un « humain » mesurant 92 cm., avec une tête énorme et bestiale. S'agirait-il d'un Martien ou d'un habitant de la mystérieuse planète Wolf 369... dont les Américains semblent être les seuls à avoir entendu parler ?

Les autorités américaines gardent là-dessus le silence, comme elles le gardent sur l'équipée de ce journaliste qui assista à l'« interrogatoire » d'un gnome analogue, capturé vivant par des policiers.

Roman scientifique à part, l'astrophysique nous laisse peu de

choix pour le point d'origine des soucoupes volantes... en admettant, bien entendu, qu'il s'agit d'engins interplanétaires. Mars est quasi inhabitable, et, au surplus, bien connue de nos télescopes ; on peut songer à Vénus, relativement proche (de l'ordre de 42 millions de km.) et dont le sol, perpétuellement masqué à nos yeux par un épais manteau de vapeur carbonique, ne nous est pas connu.



Résumons-nous. L'hypothèse « bolides » est insoutenable. Un observateur, dix, vingt, se trompent, mais non des centaines d'observateurs prévenus, des officiers, des commandants d'aérodromes ; on ne se trompe pas avec le contrôle du radar. On ne confond pas un engin mécanique avec un bolide quand on le poursuit avec un avion de chasse et qu'on l'approche à 50 mètres. Quant à la « suggestion collective » — conclusion commode des sceptiques — on sait depuis les travaux de Morselli et de nombreux autres psychologues que c'est une expression vide de sens.

Il y a donc quelque chose, et ce « quelque chose » ressemble singulièrement à une collection variée d'engins fabriqués de main d'hommes, suivant des techniques perfectionnées mais point très éloignées des nôtres, et qui ne sont pas montés, c'est-à-dire pilotés par des êtres en chair et en os, mais téléguidés. Le tout récent témoignage de quatre aviateurs mexicains, qui rencontrèrent une soucoupe à 6.000 mètres d'altitude, ne laisse aucun doute à ce sujet. Les accélérations auxquelles était soumis l'engin étaient

très supérieures au grand maximum de ce que peut supporter l'être humain (environ dix-sept fois l'intensité de la pesanteur). Autrement dit, les freinages et les « reprises » des soucoupes sont trop vifs pour qu'un être vivant, analogue aux hommes, puisse se trouver à bord.

Ceci dit, le problème se circonscrit sérieusement. Les seules observations incontestables de soucoupes, pratiquement, ont été faites dans le ciel des Etats-Unis. L'hypothèse la plus simple, dans ce pays où se poursuivent des recherches extrêmement avancées sur la navigation stratosphérique et interplanétaire, n'est-elle pas que les soucoupes sont la dernière réalisation d'un organisme scientifico-militaire américain, qui, de White-Sands ou de quelque station perdue dans les Montagnes Rocheuses, lance ces... ballons d'essais ? Mettez-vous à la place de ces gens-là : vont-ils vendre la mèche, avouer que leur pays possède des engins téléguidés d'une incroyable puissance ? Non certes, ils redoutent trop les Fuchs de tout poil ! Mieux vaut, pensent-ils certainement, garder le silence et continuer en paix leurs travaux tandis que la presse brode des fables !

Les soucoupes, dans ce cas, ne seraient que la version amplifiée et améliorée des fameuses *Bombes volantes à télévision*, qui ont été effectivement réalisées en Amérique ; la Science, tout comme la nature, procède par progrès continus. Et notre explication... terre-à-terre a des chances d'être plus véritable que les glorieuses hypothèses astrales qui nous menacent d'une attaque de la planète Wolf 369 ! »

L'avenir nous fixera sans doute...