

PARIS MATCH

N° 56

HEBDOMADAIRE
15 AVRIL 1950

10 Fr. belges
0,90 Fr. suisses

50 Fr.

Dans ce numéro :

LE TESTAMENT DE BOGOMOLETZ

U. S. News révèle :

LA VÉRITÉ SUR LES SOUCOUPES VOLANTES

Le document
intégral

Et la suite
du reportage
qui passionne
l'Angleterre :

ELIZABETH femme inconnue

BETTINA
la femme
la plus
photographiée
de France

TEXTE INTÉGRAL DU DOCUMENT QUI MET FIN AU MYSTÈRE DES SOUCOUPES VOLANTES

LA véritable histoire des soucoupes volantes vient enfin à la lumière.

Ce que sont les soucoupes, comment elles fonctionnent et comment elles ont été expérimentées aux Etats-Unis, tout cela peut maintenant être révélé.

Sans violer les lois actuelles sur le secret militaire, cette histoire met en valeur les conclusions suivantes telles qu'elles sont formulées par les ingénieurs en mesure d'apprécier les rapports établis par les observateurs qualifiés :

Les soucoupes volantes aperçues par des centaines d'observateurs qualifiés sur presque toutes les régions des Etats-Unis doivent être considérées comme une réalité. Ce sont des aéronefs d'un type révolutionnaire, une combinaison d'hélicoptère et d'avion à réaction. Elles se conforment aux principes connus de l'aérodynamique. Un premier modèle de ces soucoupes fut construit en 1942 et réalisa plus de cent essais couronnés de succès. Pendant la guerre, le projet fut pris en charge par la marine. Des modèles beaucoup plus perfectionnés ont été construits depuis.

Pour entrer dans plus de détails, voici l'histoire telle qu'elle résulte de témoignages non soumis au secret et émanant de savants américains responsables, d'observateurs privés et d'officiers : les premiers modèles de soucoupes volantes ont été construits par des ingénieurs de l'Etat du comité consultatif aéronautique. Des projets similaires étaient poussés, à la même époque, en Allemagne et en Italie.

Le premier modèle américain dessiné par Charles H. Zimmerman était de forme oblongue, muni de deux moteurs à pistons et entraîné par deux hélices jumelles. La vitesse maxima était entre 400 et 500 milles à l'heure. Un fait plus important était qu'il pouvait monter presque verticalement et la vitesse minimum d'atterrissage était seulement de 35 milles à l'heure — avantage de premier ordre pour des appareils militaires et navals. Il était en outre beaucoup plus maniable que les avions militaires ordinaires.

L'idée à la base du projet original des soucoupes volantes en Amérique comme en Allemagne et en Italie était de surmonter les difficultés chroniques de l'aviation ordinaire, par de nouvelles techniques. L'appareil pouvant s'élever presque verticalement ne nécessitait pas de grands aérodromes et pouvait être utilisé dans un simple terrain dégagé immédiatement à l'arrière des troupes au combat ou du pont de n'importe quel navire. Si l'appareil, en outre, avait une grande vitesse et une grande maniabilité, il était probable qu'il pourrait surclasser tous les avions classiques. En Amérique, les premiers modèles parurent remplir ces conditions, mais la stabilité moindre de l'appareil sans ailes obligea à de nouvelles recherches.

Les soucoupes volantes actuelles paraissent avoir surmonté ce problème de stabilité, par l'application de principes très avancés. L'analyse des rapports établis par les observateurs compétents fait ressortir les faits suivants : en premier lieu, la forme des soucoupes volantes résulte clairement d'observations concordantes et complètes. Ces observations établissent que les soucoupes ont un diamètre de 145 pieds (35 mètres) et sont de forme circulaire. A leur périphérie extérieure, juste sous leur centre de gravité, elles sont munies d'un dispositif qui paraît être des tubes moteurs à réaction. Elles sont faites d'un alliage métallique de couleur blanche et sans reflet. Elles ne possèdent pas de gouvernails ni d'ailerons, ni aucune espèce de surface saillante. Vue de côté, elles paraissent épaisses de 10 pieds (environ 3 m. 50). Les rapports rendus publics n'indiquent sur ce point aucune mesure exacte. Elles se composent de trois plans concentriques, celui du centre étant légèrement plus grand que les deux autres.

Telle est la forme sur laquelle tombent d'accord tous les observateurs qualifiés : pilotes de lignes commerciales, pilotes militaires qui ont pris des soucoupes en chasse, identificateurs d'avions entraînés,

officiers de hauts grades de l'armée et de l'aviation. Ce tableau est confirmé par les mesures exactes faites en avril dernier par un groupe de savants, près du terrain d'expériences de White Sands. Ces savants ayant leurs appareils disposés pour observer des ballons virent brusquement une soucoupe volante et purent l'étudier pendant plusieurs minutes, recueillant ainsi des faits précis sur sa taille, sa vitesse, son altitude et sa maniabilité.

Il est également possible de dire maintenant avec quelques détails comment les soucoupes volantes évoluent. Basé sur la description qui précède, leur fonctionnement est expliqué par un éminent ingénieur aéronautique, de la manière suivante :

DANS son dernier numéro, « Paris-Match » concluait une étude sur les soucoupes volantes en indiquant qu'elles « pourraient être lancées de stations d'essai américaines », cela malgré les dénégations des militaires américains, « auxquelles leur forme étrangement alambiquées — écrivions-nous — ôte une bonne part de leur force ».

Dans le courant de la semaine, l'exactitude de la solution proposée par « Paris-Match » a été confirmée par un article de la revue américaine « United States News and World Report » qui paraît à Washington et à laquelle ses relations avec le gouvernement donnent une autorité incontestée.

« Paris-Match » offre aujourd'hui à ses lecteurs le texte intégral de cet article. Les révélations de la revue américaine sont considérées, malgré les démentis officiels, comme inspirées par les autorités compétentes. Elles ont eu dans le monde le retentissement que l'on sait et semblent annoncer une révolution totale dans la navigation aérienne.

La puissance motrice est fournie au présent stade de développement par un moteur à réaction. Chaque soucoupe paraît avoir une série de tubes moteurs disposés dans des directions variables, avec un système central compliqué de contrôle. Le carburant utilisé est inconnu — les flammes d'échappement observées étant rouge orangé dans certains cas, bleues dans d'autres, et manquant parfois totalement. Les soucoupes paraissent avoir la possibilité de planer pendant de longues distances, économisant ainsi le carburant. La direction de l'appareil et sa vitesse sont évidemment déterminées par l'angle des tubes moteurs, le nombre de ceux-ci en fonctionnement et leur puissance utilisée. En choisissant les tubes qui doivent être dirigés soit vers le haut, soit vers le bas et en déterminant leur angle, le pilote peut faire monter ou descendre la soucoupe verticalement, la faire voler tout droit ou lui faire prendre des virages. Pour tourner à angle droit, le pilote pourrait, par exemple, arrêter tous les tubes arrière et faire donner les tubes avant et les tubes latéraux. La grande vitesse pourrait être obtenue en dirigeant tous les tubes vers l'arrière. Avec tous les tubes pointés vers le sol, la soucoupe pourrait s'élever verticalement et, avec un moindre pouvoir, descendre de la même manière.

Telles sont les explications données par des ingénieurs compétents et basées sur les lois aérodynamiques pour rendre compte du fonctionnement des soucoupes volantes. Elles sont corroborées par les observations directes suivantes : des rangées d'ouvertures périphériques, semblables à des fenêtres, ont été mentionnées par plusieurs rapports relatifs aux soucoupes volant à plus de 500 milles à l'heure. Dans tous les cas, ces « fenêtres » rougeoyaient comme si elles avaient été les orifices de moteurs à réaction. Le plus récent de ces rapports fut fait le mois dernier par deux pilotes des Chicago and Southern Airlines qui passèrent à 1.000 pieds (environ 300 mètres) d'une soucoupe évoluant au-dessus de l'Arkansas. Un autre rapport semblable fut fait par deux pilotes des Eastern Airlines qui faillirent entrer en collision avec une soucoupe, en juin 1948, alors qu'ils pilotaient un DC 3 au-dessus de la Georgie.

La faculté des soucoupes de rester immobiles en l'air, d'accélérer à une vitesse vertigineuse et de monter presque verticalement est attestée par plusieurs rapports dont l'un a été fourni par des officiers

d'aviation du Fort Knock. Cette soucoupe, vue par des douzaines d'officiers fut prise en chasse par deux pilotes, montant de rapides F 51. Elle échappa facilement à ses poursuivants.

La vitesse d'une soucoupe mesurée par des instruments dans le cas des observations faites à White Sands était supérieure à la vitesse du son. Ce qui indiquait qu'un grand nombre de tubes moteurs fonctionnait. En d'autres cas, la vitesse de croisière fut évaluée entre 200 et 600 milles à l'heure.

La conclusion est la suivante : les soucoupes volantes ne sont pas des visiteurs mystérieux venus de la planète Mars, mais des aéronefs bien réels, construits rationnellement suivant les principes établis en Amérique pendant la guerre. En utilisant des procédés nouveaux, elles réalisent des performances dont aucun des avions ordinaires ne peut espérer approcher.

Il n'est pas encore possible de dire qui construit les soucoupes volantes, et cela restera impossible avant qu'un communiqué officiel ne soit publié, ou qu'une soucoupe n'ait d'accident en dehors de sa base — ce qui est hautement improbable car la combinaison des principes du moteur à réaction et de l'hélicoptère rend le vol à peu près complètement sûr. Toutefois, voici ce qu'on peut dire :

Une enquête officielle faite par l'aviation au sujet des observations prouvant, sans l'ombre d'un doute, que les soucoupes volantes étaient réelles, fut sur ordre, interrompue en décembre dernier. Ce fait indique clairement que les chefs de l'aviation savent d'où viennent les soucoupes et qu'ils ne sont pas inquiets à leur sujet, comme ils ne manqueraient pas de l'être si elles pouvaient être des engins venant de Mars ou de l'U.R.S.S. En même temps, ces officiels démentirent catégoriquement qu'un projet secret de l'aviation puisse être mis en cause.

Mais il convient de remarquer que l'usage des soucoupes volantes peut être fait en temps de guerre non seulement par l'aviation mais par la marine. Toutes les opérations navales requièrent aujourd'hui une couverture aérienne, même dans l'hypothèse d'action anti-sous-marine. Un appareil capable de s'élever comme un hélicoptère pourrait être utilisé non seulement d'un porte-avions immense et coûteux mais de n'importe quel navire. C'est la raison pour laquelle le premier type de soucoupe volante fut acheté par la marine en 1942, après ses essais. Le premier appareil complet construit par Chance Vought fut soigneusement expérimenté par la marine. On annonça ensuite que le projet avait été abandonné. Il reste néanmoins établi que les premières tentatives d'utilisation furent faites par la marine.

Les recherches coûteuses sur les « Missiles » sont également confiées à la marine. La marine dépensa l'an dernier deux fois plus que l'aviation dans des travaux secrets relatifs aux « Missiles » radio-guidés. Il n'existe pas de budget public de ces recherches, les seules avec les recherches atomiques qui soient financées dans le plus grand secret.

Ces indications portent donc à présumer que les vastes centres de recherches sur les « Missiles » confiés à la marine, servent aussi aux recherches concernant les soucoupes volantes. Celles-ci ont derrière elles les savants, les ingénieurs, les dollars, etc., de la marine, ainsi que l'expérience de celle-ci, acquise au cours des premiers essais. Cette vraisemblance demeurera acquise en dépit de tous les démentis officiels, jusqu'au jour où le secret sera levé sur le programme des recherches relatives aux « Missiles ».

Mais, abstraction faite de la question de savoir qui construit les soucoupes volantes, il est évident que le développement actuel signifiera un changement radical de l'aviation au cours des décades qui viennent. En guerre, la combinaison du moteur à réaction et de l'hélicoptère surclassera facilement tous les autres types d'appareils. Durant la paix, la sécurité donnée par l'appareil, qui est à peu près à l'épreuve de tout accident, doit révolutionner les conditions des transports aériens. Dans l'un et dans l'autre cas, de grands progrès sont en vue.