

PARIS MATCH

N° 58

HEBDOMADAIRE
19 AVRIL 1950

10 F. (y compris
0,20 F. de taxes)

50 Fr.

DANS CE NUMÉRO :

RÉMY et PÉTAÏN

●

L'interrogatoire des
228 qui ont vu des
soucoupes volantes

●

Pourquoi Homme ?
Pourquoi Femme ?

●

DUKE ELLINGTON

Voir page 25 :
*Comment
l'homme-oiseau
va voler*

Match les documents photographiques représentant l'empreinte du corps du Christ sur le Saint-Suaire conservé à la cathédrale de Turin, nous recevons du Comité français des Cultores Sanctae Sidonis, ce nouveau document : la photographie à plus grande échelle d'un détail de l'image que nous avons publiée, représentant, seule, l'empreinte du visage divin qui, ainsi isolé, apparaît dans toute sa beauté.

Photo G. Enrie.
Reproduction interdite.



ATTENTION AU TETRACHLORURE DE CARBONE !

Monsieur le Rédacteur en chef,

Je lis dans le numéro 55 de *Paris-Match* : un coiffeur « conseille » contre les pellicules le tétrachlorure de carbone.

Le tétrachlorure de carbone est employé quelquefois dans les salons de coiffure. Mais... c'est un toxique.

La preuve (Archives des maladies professionnelles) : un marin prend du tétrachlorure de carbone pour nettoyer une casquette. La bouteille plus ou moins bien bouchée reste dans la cabine. Parmi les occupants de la cabine et de la cabine voisine : deux morts et une intoxication extrêmement grave.

Docteur X..., Paris.



BOGOMOLETZ AVAIT UN PRECURSEUR : LE PROFESSEUR BUSQUET

Monsieur le Rédacteur en chef,

Votre article sur le sérum de Bogomoletz est extrêmement intéressant.

Sans vouloir diminuer le mérite de ce savant, je tiens cependant à vous faire savoir qu'il a eu un précurseur en la personne du professeur H. Busquet de la Faculté de Médecine de Paris qui, en 1928, a mis au point sous le nom de sérodausse, le premier sérum de rajeunissement.

Henri GENOT, Paris.



PLUS QU'UNE GUERRE AVANT L'AGE D'OR !

Monsieur le Rédacteur en chef,

Vous pourriez intéresser vos lecteurs en leur disant : que la guerre va venir car elle est annoncée dans les Ecritures depuis 2.700 ans.

Ce ne sera pas, comme on l'a dit, une guerre d'apocalypse, mais la guerre annoncée par l'Apocalypse. La civilisation actuelle disparaîtra complètement, mais après cette guerre, ce sera le commencement de l'âge d'or et le règne du Christ.

Que la fin du monde ne viendra que dans 1.000 ans.

Que la destruction viendra non de l'Occident mais du Septentrion.

J.-J. S...
Ex-cavaliere au 6^e cuirassiers.

N.D.L.R. — Notre correspondant a parfaitement raison. Nous nous excusons d'avoir attenté à la noblesse du cheval en employant à son propos le mot : pattes.



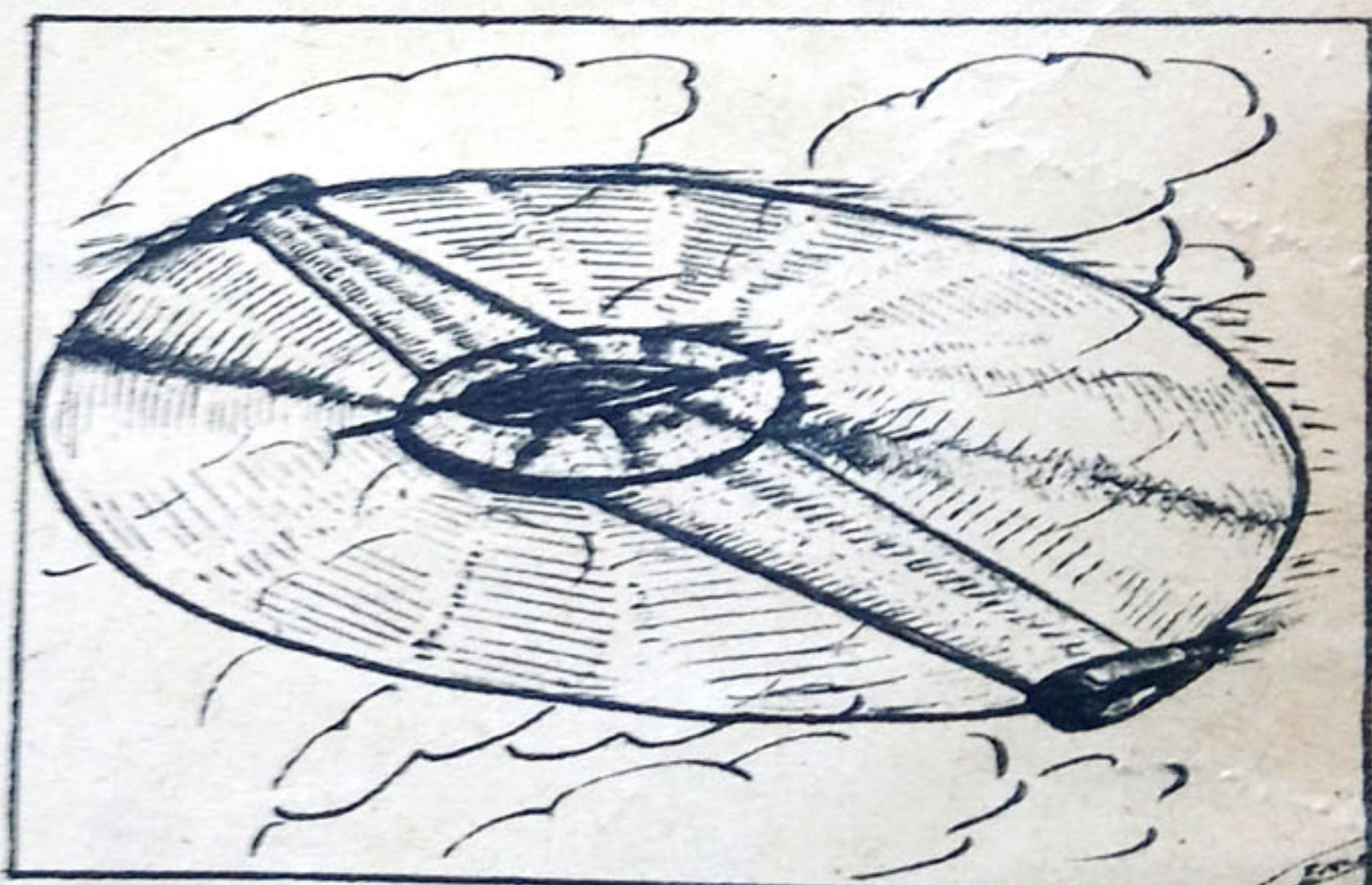
UNE IDEE SUR LES SOUCOUPES...

Monsieur le Rédacteur en chef,

A la suite de votre article sur les soucoupes volantes (*Paris-Match* numéro 55), je viens vous donner une idée qui m'est venue, il y a déjà quelques mois et qui vient d'être renforcée par l'article de l'hebdomadaire américain *U.S. News and World Report*, selon lequel les soucoupes volantes existeraient et seraient un compromis entre l'hélicoptère et l'avion à réaction. Cela pourrait donc coïncider avec l'engin que j'ai imaginé :

Il s'agirait d'une aile ayant à ses extrémités deux moteurs à réaction. Cette aile d'un seul tronçon sur toute son envergure serait montée sur une coupole et fixée de telle manière qu'elle pourrait tourner autour, bien que cette coupole reste fixe. Celle-ci recevrait les servitudes du bord et le pilote. Dès lors, les moteurs d'extrémités d'ailes étant montés en sens inverse l'un de l'autre et étant mis en marche, l'aile elle-même, tournerait à la façon des rotors d'un hélicoptère — comme le nouvel hélicoptère expérimental français S O 1.100 « Ariel ».

A très grande vitesse, le cercle balayé par l'aile pourrait provoquer l'effet de



soucoupe. Le phénomène beaucoup moins marquant se reproduit quand l'hélice d'un avion tourne à grande vitesse. On ne voit plus les pales mais un cercle translucide.

Le point de vue technique arrête évidemment en bien des points cette idée : c'est avant tout le moyen d'arriver à monter l'aile tournante au fuselage central, fixe. Peut-être serait-ce réalisable par un roulement à rouleaux ou encore un système de rails circulaires.

Tout cela n'est peut-être qu'une utopie, c'est en tous les cas une idée que vous m'avez amené à vous envoyer après votre article sur les soucoupes volantes.

Pierre E. ESNEAULT, élève à E.T.A.C.A., Paris.

P.S. — Ci-joint un dessin où j'ai essayé de vous représenter ce que je viens de vous décrire.

Notre envoyé spécial à
depuis plus de quatre a

PO

AU

L'II

Photo René VITAL

EXCLUSIF

L'INTERROGATOIRE D QUI ONT VU DES SOUCO

AU débat qui passionne l'Europe autant que l'Amérique, "Paris-Match" est en mesure d'apporter un nouveau document de première main. Il s'agit du rapport de la commission chargée d'enquêter sur les apparitions des soucoupes volantes signalées en 1947, 1948 et 1949. Jusqu'à ces dernières semaines, ce rapport était « classifié », c'est-à-dire secret, et le seul fait d'en prendre connaissance eut constitué un crime d'espionnage puni par la loi. La « déclassification » ayant été ordonnée, j'ai pu, pendant plusieurs heures l'étudier et le dépouiller. Il se présente sous la forme de plusieurs centaines de feuilles dactylographiées réunies dans deux classeurs aux épaisses couvertures noires. Ce qui suit en est essentiellement le résumé.

Six spécialistes devant le mystère des apparitions

Les premières soucoupes volantes ont fait leur apparition dans l'histoire, le 24 juin 1947, au-dessus de l'Ouest des Etats-Unis. Elles ont été si nombreuses au cours de l'été et ont si fortement intrigué l'opinion que le gouvernement américain s'en est préoccupé dès le mois de septembre. Le 30 décembre, le secrétaire d'Etat pour l'Aviation donna l'ordre à l'« Air Material Command » de constituer une commission chargée de rassembler les faits et de les étudier.

La constitution de cette commission était la suivante: un astronome (engagé par contrat); un avocat; un représentant du bureau météorologique de l'Aviation; un technicien de la société de constructions aéronautiques « Rand Corporation »; un technicien des laboratoires électroniques « Cambridge » (Massachusetts) et un membre du laboratoire Army Medical. Ces spécialistes ont travaillé jusqu'au 30 décembre 1949. L'enquête fut arrêtée parce que les enquêteurs ne trouvaient plus de faits nouveaux à évaluer.

Le dossier de la commission énumère les 228 apparitions de soucoupes volantes qui lui ont été signalées et les discute toutes. 164 s'expliquent normalement par des phénomènes astronomiques ou des erreurs d'identification d'objets connus (ballons-sondes, ailes volantes, etc.). Mais il reste 64 cas au sujet desquels aucune explication satisfaisante ne peut être fournie. Dans la rubrique « erreur d'identification », voici un incident typique: le 7 juillet 1947, vers 20 h. 30, à Phoenix, dans l'Arizona, un homme, qui prenait le frais, vit dans l'air des engins extraordinaires. Ils évoluaient par groupes avec une vélocité surprenante, descendaient et remontaient en spirales, à une vitesse voisine de 1.000 kilomètres-heure et ne ressemblaient

à aucune machine volante connue. L'homme se précipita dans un garage voisin et emprunta un Kodak avec lequel il prit deux photos. Celles-ci montrèrent des objets noirs, circulaires, creusés en leur centre d'une cavité. L'affaire ayant été racontée dans les journaux, un agent du service de renseignements se présenta quelques jours plus tard, se fit remettre les pellicules et les envoya à Washington. Elles furent étudiées par un des plus grands savants américains, le professeur Irving Langmuir, prix Nobel. Sa conclusion fut la suivante: « Les soucoupes volantes » étaient des morceaux de papier qui se déplaçaient sur des courants d'air ascendants et descendants. » Les services météorologiques confirmèrent que la tornade était passée quelques moments auparavant près de Phoenix et avait laissé dans l'atmosphère d'intenses effets tourbillonnaires. Mais le photographe amateur de soucoupes volantes fut si mortifié qu'il essaya de poursuivre le gouvernement en confiscation et falsification de documents.

Le mensonge enfantin, si redouté des criminologistes, n'est pas absent de la légende des soucoupes volantes. Personne n'a réussi à savoir ce qu'avaient dans l'esprit deux boys du Minnesota, âgés de dix et huit ans lorsqu'ils racontèrent (cas n° 162) qu'ils avaient vu un engin rond se poser sans bruit à côté d'eux. Il mesurait environ 1 mètre de diamètre sur 30 centimètres d'épaisseur et ressemblait à deux assiettes posées l'une sur l'autre. Lorsque les deux gamins le frappèrent du poing, l'engin fit entendre un sifflement aigu, se souleva, se balança un moment à quelques centimètres du sol et disparut à une vitesse vertigineuse en direction Nord. Mais les mesures et les analyses les plus minutieuses prouvèrent qu'aucun objet pesant n'avait jamais reposé à l'endroit désigné par les deux témoins.

L'avion qui apportait les preuves n'est jamais arrivé

UNE histoire aux conséquences plus tragiques fut lancée par Fred Christman et Harold Dahl, deux citoyens de la ville de Tacoma sur la côte du Pacifique. Pêchant en mer, ils aperçurent des disques blancs au-dessus de leur tête. Un de ces disques fit explosion, criblant leur barque et tuant leur petit chien qui se trouvait à bord. Ils s'adressèrent à un magazine, offrant d'écrire l'histoire et signalant qu'ils avaient recueilli des éclats du mystérieux engin. Le magazine alerta l'aviation qui envoya à Tacoma deux officiers chargés de rapporter les précieuses pièces à conviction, lesquelles constituaient des fragments gris bleu d'apparence métallique. Mais l'avion B25 qui portait à Washington ces débris authentiques d'une soucoupe volante eut un accident en vol. Les deux officiers furent tués et les échantillons perdus. Des coups de téléphone anonymes révélèrent alors aux journaux la mission que le B25 accomplissait, en ajoutant que l'appareil avait été abattu en cours de route par un canon de D.C.A. de 20 millimètres. L'enquête piétina dans d'inimaginables épisodes de conspiration et d'espionnage jusqu'au jour où Mrs. Dahl contraignit vigoureusement son mari à avouer qu'il avait imaginé toute l'histoire pour la

vendre à un magazine et que les prétendus éclats étaient des morceaux de minerai que Dahl et son complice avaient ramassés sur l'île Mary.

Bien entendu, il existe dans la saga des soucoupes volantes des pages impressionnantes. L'une d'elles, qui fut racontée aussi par *Paris-Match* en décembre dernier, a fait monter verticalement le tirage du magazine américain *True*. Elle figure au rapport sous la dénomination « Incident 33 ». Elle comporte comme élément tragique la mort du capitaine Mantell.

«L'incident 33» raconte la mort tragique d'un pilote

Les faits racontés par *True* et *Paris-Match* sont confirmés par le document officiel. Il est bien exact que le 7 janvier 1948, vers 7 heures du soir, le capitaine Thomas Mantell, conduisant la patrouille 4 F51, décolla de l'aérodrome de Godman dans le Kentucky, à la poursuite d'un objet brillant apparu dans l'Ouest-Nord-Ouest, près de la ligne d'horizon. Il est également exact que les trois autres chasseurs se perdirent dans les nuages mais que Mantell avertit la tour de contrôle de l'aérodrome qu'il gardait à vue un objet mystérieux et qu'il s'en rapprochait. Il infirma peu après ce dernier compte rendu en disant que l'objet en question conservait sa distance et qu'il allait être obligé d'abandonner la poursuite ayant atteint l'altitude critique de 6.000 mètres. Il est toujours exact que ce message fut le dernier et qu'on retrouva plusieurs heures plus tard le cadavre de Mantell dans les débris de son appareil. D'où il était inévitable de conclure que la « soucoupe volante », lasse de la chasse qu'elle subissait, avait descendu le chasseur.

Le rapport de la commission recrée l'atmosphère de cette journée ensanglantée du 7 janvier. Pour une raison ou pour une autre, les apparitions dans le ciel avaient été nombreuses au cours de l'après-midi. De 14 h. 45 à 16 h. 15, le commandant de la base de Godman avait lui-même observé une sorte d'éclat blanc à une altitude impossible à évaluer. Lorsqu'à la nuit tombée, il vit nettement un disque brillant se déplaçant à proximité de l'horizon au milieu des nuages, il crut le moment venu d'éclaircir le mystère. Sur son ordre, Mantell et ses équipiers décollèrent. Vers quoi s'élançèrent-ils ?

Le 7 janvier au soir, on pouvait prendre Vénus pour une soucoupe

Le professeur Joseph Hynek, astronome de l'université d'Ohio, membre de la commission d'enquête sur les soucoupes volantes répond catégoriquement: « Ils s'élançèrent vers la planète Vénus. »

A première vue, cela paraît invraisemblable. Mais Hynek donne ses raisons. Le 7 janvier 1948, Vénus avait une « magnitude » de 3,4, ce qui signifie qu'elle était vingt-neuf fois plus brillante que la plus brillante des étoiles, Arcturus. Proche de l'horizon, elle pouvait paraître relativement énorme — comme la lune en pareille position — et

LES 228 PERSONNES SOUCOUPES VOLANTES

au milieu des nuages en mouvement, elle pouvait paraître animée d'un mouvement de translation rapide, toujours comme la lune en pareil cas. D'autre part, il fut vérifié que la position de la « soucoupe », fatale au capitaine Mantell, correspondait bien à l'emplacement de Vénus le 7 janvier 1948 à 7 heures du soir.

Un autre fait fortifie l'explication donnée :

La « soucoupe » du 7 janvier fut aperçue d'endroits séparés les uns des autres par des distances allant jusqu'à 300 kilomètres. Rien, sinon un corps astral, ne pouvait être simultanément visible de points d'observation aussi éloignés.

Deux mystères restaient à expliquer : l'accident Mantell et la nature des objets qui, dans l'après-midi, avaient préparé les yeux et les esprits à l'halucination du soir. Pour le premier, la suffocation due à la raréfaction de l'oxygène constitue l'explication la plus plausible. Pour le second, on croit pouvoir admettre que les observateurs de Godman Field et d'autres lieux ont entrevu des ballons-sondes évoluant à très haute altitude et rendus extrêmement lumineux par le soleil.

Les ballons-sondes jouent un grand rôle dans le roman des soucoupes volantes. Il existe aux Etats-Unis plus de deux cents stations météorologiques qui lancent dans l'atmosphère un minimum quotidien de cinq cents ballons-sondes. Pour les poètes, ces masses blanches étincelantes de soleil pendant le jour et lumineuses pendant la nuit, peuvent être prises pour des anges, mais par les esprits atteints de la douce hystérie des soucoupes volantes, elles peuvent être considérées aisément comme des aéro-nefs d'un type mystérieux. Selon l'expert du bureau météorologique, 12 % au moins des soucoupes volantes sont nées d'un ballon-sonde. Et c'est probablement aussi un ballon-sonde qui est à la base de l'impressionnante aventure du lieutenant Gorman.

Le lieutenant Gorman fait la chasse à une lueur fantastique

GEOURGE-F. GORMAN, ex-instructeur des pilotes de la France libre, se posait sur l'aérodrome de Fargo, dans la soirée du 1^{er} octobre 1948. Il vit une lueur à des milliers de mètres au-dessus de lui. Il demanda à la tour de contrôle si un autre avion se trouvait dans les parages. Réponse négative. Gorman, sa curiosité à vif, fonça vers la lueur. A 2.000 mètres d'altitude, elle lui parut piquer sur lui. Il l'esquiva de justesse en plongeant, reprit du champ, tourna autour d'elle mais elle revint sur lui et il dut pour l'éviter faire un virage si aigu qu'il connut le « rideau noir », cécité momentanée due à l'action de la force centrifuge sur le sang. « Je suis en bonne condition physique, déclara-t-il aux enquêteurs, et je doute qu'il existe un seul pilote capable de suivre les évolutions de la lueur que j'ai suivie. » A 4.000 mètres, il abandonna la chasse qui avait duré pendant vingt-sept minutes.

Au témoignage de cet aviateur hautement qualifié, la commission d'enquête répond qu'il est extrêmement difficile au pilote d'une avion rapide d'apprécier l'évolution d'un mobile céleste pendant le jour et que cette évolution devient pratiquement impossible pendant la nuit. Gorman a probablement

tourné autour d'un ballon-sonde stratosphérique à grande vitesse ascensionnelle et le mouvement de celui-ci s'est trouvé amplifié par les mouvements de son propre appareil. En outre, l'objet qu'il poursuivait n'émettait aucune flamme et ne produisait aucune déviation magnétique sur ses appareils de bord, ce qui renforce l'hypothèse du ballon, en excluant presque totalement celle d'une machine volante propulsée par un moteur.

Le cas 133 fait état d'un mystérieux paquebot aérien

LES flammes qui manquent au carrousel fantastique du lieutenant Gorman reparaissent avec éclat dans le cas 133, un des plus dramatiques de la série. Mais cette fois, il ne s'agit plus d'une soucoupe ; il s'agit d'un paquebot aérien. En forme de cigare, plus gros que le plus gros bombardier, plus rapide que le plus rapide des avions à réaction, il était suivi d'une traînée de feu rouge orangé d'une vingtaine de mètres de long. Il paraissait avoir un double pont et les fenêtres dont il était percé brillaient comme un éclair de magnésium. Il fut en vue pendant une demi-douzaine de secondes, il secoua le DC3 qu'il dépassait comme une vague secoue l'esquif et il disparut dans un nuage qu'il empourpra. Ceux qui ont vu le monstre du ciel du 24 juillet 1948 au-dessus de l'Alabama sont deux témoins solides et rassis, les capitaines Chiles et Whitte, des Eastern Airlines, qui n'ont pas la réputation de confier leurs appareils à des éternés.

« Il est incontestable, concède la commission, que ces deux pilotes expérimentés ont vu quelque chose. » Dans la cabine, le seul passager qui ne dormit pas a vu aussi quelque chose. Mais il se trouve que le récit de ce profane, beaucoup plus sobre que celui des deux hommes de l'air, parle seulement de traits de feu traversant le ciel et non d'une double rangée de hublots violemment éclairés. D'autre part, l'apparition fut également entrevue de l'aérodrome de Macon, en Georgie. On crut d'abord qu'une heure environ s'était écoulée entre les deux observations, mais une étude plus attentive montra que les heures de référence n'étaient pas les mêmes et qu'il avait fallu deux ou trois minutes seulement au bolide pour franchir les 400 kilomètres qui séparent Macon de Montgomery. Bolide : le mot, ici, n'est plus symbolique ; il est exact. Le vaisseau aérien de l'Alabama est très probablement, d'après l'astronome de la commission, un météore d'un vif éclat. Si l'explication est bonne, la coque à deux ponts et double rangée de fenêtres est purement et simplement une illusion d'optique de deux professionnels naturellement portés à voir surtout des avions dans le ciel.

Mais l'histoire vient d'avoir une réplique presque exacte et bien singulière, le mois dernier. Car, le 21 mars, les pilotes Jack Adams et G.-W. Anderson, des Chicago and Eastern Airlines, ont vu ou cru voir au-dessus de l'Arkansas ce que leurs collègues Chiles et Whitte avaient vu ou cru voir au-dessus de l'Alabama, un an et demi auparavant. Même lueur, mêmes flammes, même vitesse, mêmes rangées de fenêtres éclairées. Il est naturellement possible qu'il s'agisse d'un autre météore, puisque

Raymond Cartier a pu prendre connaissance du rapport secret établi par la commission d'enquête américaine. Il nous en câble l'essentiel.

la terre en reçoit plusieurs centaines par jour. Toutefois, le temps pendant lequel l'objet aurait été en vue, quarante secondes, rend plus difficilement acceptable cette explication.

La commission des soucoupes volantes n'a pas pu prendre connaissance de cette dernière rencontre aérienne puisque la dite commission était dissoute depuis quatre mois. Mais un communiqué du département de la Défense laisse entendre qu'elle pourrait être reconstituée prochainement, et en tout cas, les services techniques de l'aviation continuent à étudier toutes les apparitions d'engins inconnus qui leur sont signalées à une cadence moyennes d'une douzaine par semaine. Bien que les officiels et les spécialistes soient tous sceptiques, ils ne veulent nier aucune possibilité et ne prétendent conclure que lorsqu'ils tiennent la preuve absolument irréfutable. C'est ainsi que les « soucoupes volantes » des affaires Mantell et Gorman, aussi bien que le vaisseau aérien de l'Alabama, demeurent officiellement non identifiées en dépit des arguments presque concluants de la commission.

Si les soucoupes viennent d'un autre monde, le voyage a duré 80 ans

LES services techniques américains se défendent même de considérer comme absurde l'hypothèse, devenue si populaire, selon laquelle les « soucoupes » seraient des appareils de reconnaissance d'un autre monde. Il est extrêmement improbable, disent-ils, qu'il s'agisse de Mars, car les conditions physiques observées sur cette planète sont très peu propices au développement d'une haute civilisation technique. Mais, après tout, nous connaissons vingt-deux étoiles dont chacune est le centre d'un système planétaire analogue au système solaire. Dans chacun de ces vingt-deux systèmes, il doit y avoir au moins un astre semblable à la Terre. S'il porte des êtres comparables aux hommes, il y a vingt-deux chances pour que nous recevions un jour la visite de ces lointains voisins.

La seule objection réside dans la distance. La plus proche étoile pourvue d'un système planétaire est Wolf 359, distante de huit années lumière. En admettant que les terriens de Wolf 359 aient construit un vaisseau astral capable de voyager au dixième de la vitesse lumière — 300.000 kilomètres-seconde — il leur faudrait quatre-vingts ans pour faire le seul voyage aller. Autrement dit, si les soucoupes volantes viennent d'un autre univers, leurs passagers sont arrivés à résoudre le problème même auquel l'humanité attache le plus de prix : celui de la longévité. C'est le secret qu'ils pourraient nous livrer. Malheureusement, les conclusions de la commission de l'enquête américaine laissent peu d'espoir.

LA SOUCOUBE VOLANTE DU QUARTIER LATIN S'EST DÉGONFLÉE



Mme Brochot : « Une assiette ? » peut-être anglaise.

SAMEDI 15 avril, des habitants du quartier Saint-Jacques ont cru voir, de leurs propres yeux, une soucoupe volante s'élever dans le ciel parisien au-dessus d'un groupe de maisons du Quartier Latin. On a su, le lendemain, qu'il ne s'agissait que d'un ballon publicitaire, lancé par un spécialiste du lâcher de ballons clandestins, M. Paindorge, artificier de profession, et destiné à attirer l'attention sur le film : *Plus de vacances pour le bon Dieu*.

Paris-Match a retrouvé quatre des principaux témoins de ce « phénomène » et leur a demandé de décrire brièvement par une image leurs impressions de soucoupe volante. Voici les réponses d'une ménagère, d'un boucher, d'une jeune fille et d'un concierge :



M. Gauthey : « Un plat ? » de côtes, sans doute à l'italienne.



Mlle Maigne : « Deux pommes ? » probablement du Canada.



M. Hélène : « Une casquette ? » russe. Pourquoi pas.



Plus de vacances pour les soucoupes. Celle du faubourg Saint-Jacques n'était qu'une baudruche qui s'est rapidement évanouie.