

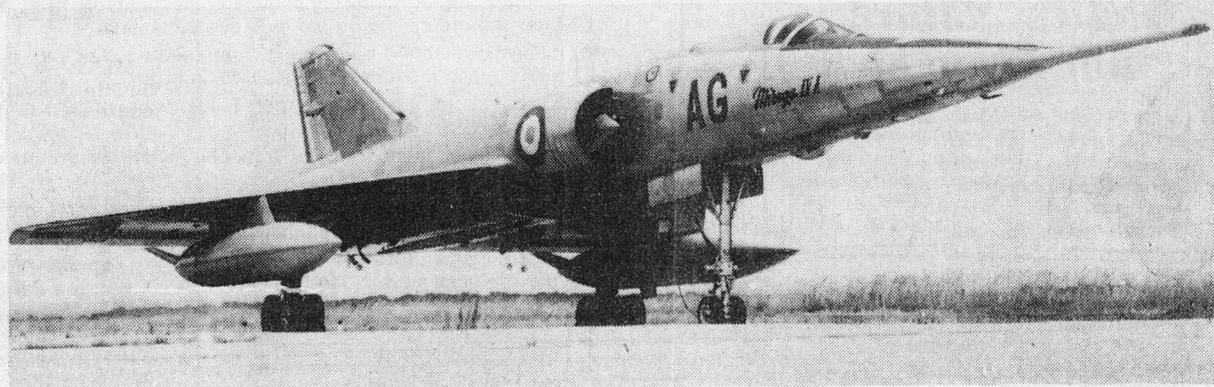
Une révélation de la revue des armées

L'équipage d'un Mirage IV de la base de Luxeuil a observé un OVNI en 1977

LUXEUIL. — Le 7 mars 1977, la gendarmerie de l'air enregistrait le rapport d'un pilote et d'un navigateur rentrant d'une mission d'entraînement sur « Mirage IV » à la base aérienne de Luxeuil-les-Bains.

Le pilote, le commandant R. G. et le navigateur, le capitaine J.-P. A., tous deux de l'escadron de bombardement 3/94 de la BA 116, avaient aperçu au cours de cette mission un objet volant non identifié (OVNI).

Bien que le contrôle radar de la base de Contrexéville et la base de Luxeuil aient suivi par radio les observations des deux membres de l'équipage du Mirage IV et que ces faits aient été consignés dans un rapport officiel de la gendarmerie de l'air, l'affaire n'avait, bien entendu, pas été rendue publique. Dans le numéro du TAM (revue des armées de terre, air et marine) du mois dernier, une bande dessinée fait état de ce fait authentique qu'il nous a semblé intéressant de vérifier.



Bombardier stratégique biplaces, le Mirage IV fait partie de la panoplie de l'escadron 3194 de la base de Luxeuil. Porteur de l'arme nucléaire, le Mirage IV peut voler à 60.000 pieds

Dans son numéro du mois d'avril, le mensuel des armées TAM consacre quatre pages de son magazine à cette anecdote, sous forme de bande dessinée. Les dessins sont de Patrick

Claeys et les textes de Jean-Claude Bourret, journaliste à TF 1 dont on connaît la passion pour les OVNI.

Les auteurs de cette bande dessinée ont retracé à l'aide

d'images et de bulles, toutes les conversations qui se sont échangées entre l'équipage du Mirage IV et la station de contrôle radar au sol.

Nous avons voulu savoir ce

qu'il en était exactement et si cette histoire était véritablement arrivée aux deux officiers de la BA 116, qui ne sont plus en poste à Luxeuil-les-Bains.

Sachant fort bien que le

mensuel des armées est une revue sérieuse, nous avons donc recherché le seul document officiel faisant mention de cette affaire : le procès-verbal de la gendarmerie de l'air, dressé à l'époque des faits, c'est-à-dire le 7 mars 1977.

Ce document fait état des dépositions des deux officiers de la BA 116 qui se trouvaient à bord du « Mirage IV » et dont nous conserverons l'anonymat comme il est d'usage dans ce genre d'affaire. Voici ce que dit très exactement le commandant R. G. dans sa déposition confirmée dans ce même rapport par son navigateur, J.-P. A. :

« Le lundi 7 mars 1977, à 18 h, j'ai décollé de la base de Luxeuil à bord d'un Mirage IV, pour une mission d'entraînement de nuit. A bord se trouvait le capitaine J.-P. A., exerçant les fonctions de navigateur.

« Au retour de mission, à 20 h 45, alors que nous trouvions à la position « travers Dijon », cap direction Chaulmont, à 32.000 pieds, nous avons observé par deux fois le phénomène suivant : « Tout à coup, j'ai vu sur ma droite une lueur intense d'un diamètre équivalent à celui de cinq fois Vénus. Cette lueur arrivait en notre direction et à la même altitude donnant l'impression d'être interceptée par un avion phares allumés.

« Voyant que cette lueur arrivait en secteur arrière de l'avion, j'ai obliqué à droite. Je tiens à préciser qu'avant d'effec-

tuer ma manoeuvre, j'avais contacté le radar de la base de Contrexéville. Cet organisme m'avait répondu qu'il n'y avait aucun point radar à ma droite ni à ma gauche.

« Au cours de cette manoeuvre, le visuel sur la lueur a été conservé quelques instants, puis sa trajectoire a disparu à gauche, direction ouest.

« Deux ou trois minutes après, le même phénomène s'est reproduit. Une lueur de la même dimension est apparue à notre droite et s'est dirigée sur notre appareil.

« J'ai à nouveau contacté les radars de la base de Contrexéville où j'ai obtenu la même réponse, toujours négative, aucun point sur les radars. J'ai également viré à droite et je me suis rendu compte que la lueur me suivait pendant quelques instants, à l'intérieur de ma trajectoire. Puis elle a disparu, toujours en direction de l'ouest. Je précise que cette lueur circulait à une vitesse de l'ordre de 1,5 point de Mach, étant nous-mêmes à 0,9 point de Mach, la radio, le radar de bord et les appareils ont toujours bien fonctionné. C'est la première fois que je remarque un phénomène semblable. »

Comme on le voit, il s'agit d'un rapport très précis émanant d'officiers chevronnés ayant plusieurs milliers d'heures de vol et dont les déclarations ne peuvent être mises en doute.

Enquête de Gérard POIROT.

