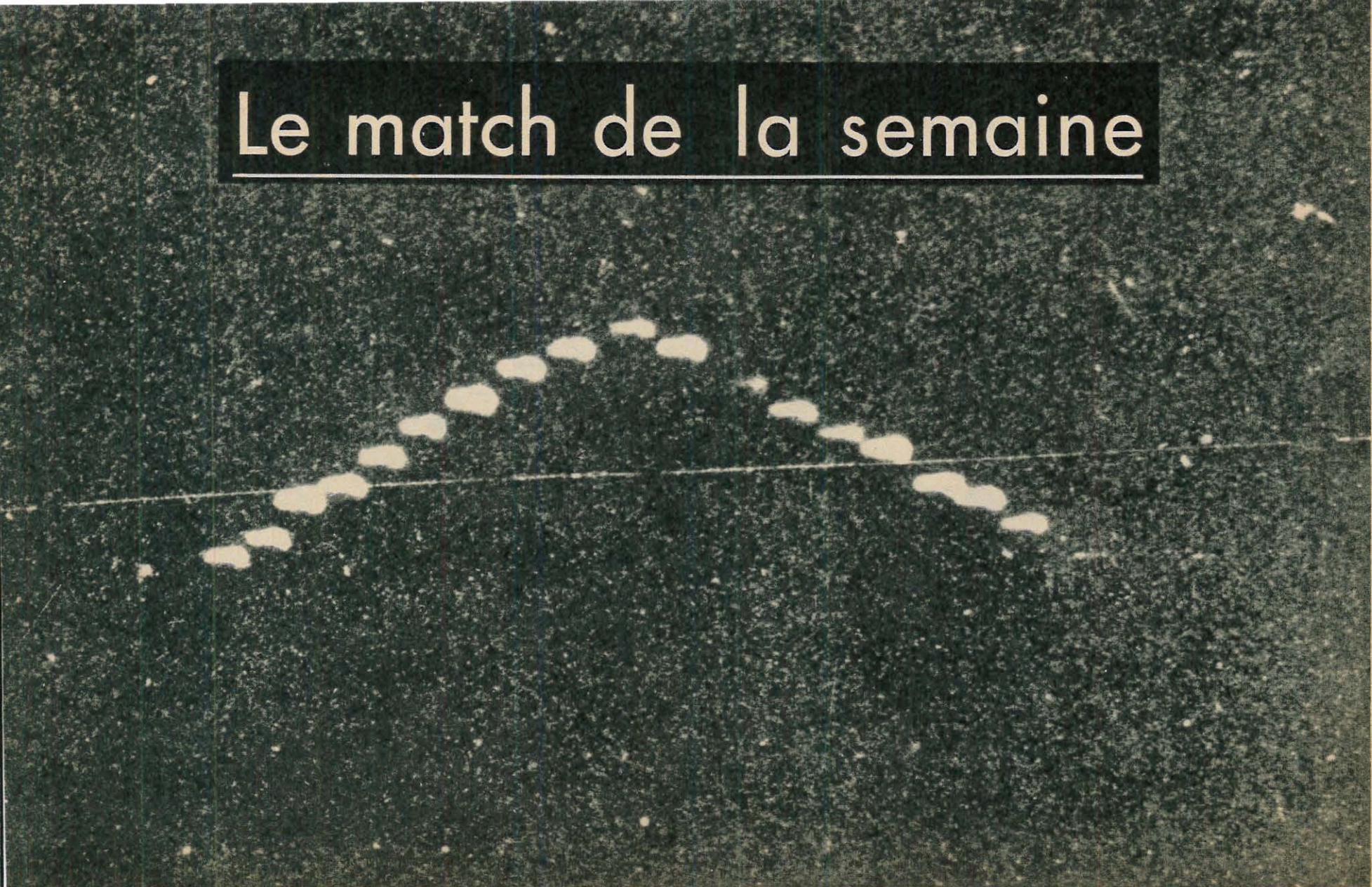


Le match de la semaine



UN ETUDIANT DE 18 ANS, CARL HART, A PRIS LE 30 AOUT 1951, DANS LE CIEL DE LUBBOCK (TEXAS), CETTE PHOTOGRAPHIE D'UNE FORMATION DE SOUCOUPES VOLANTES.

Grâce au radar d'Orly mystérieusement alerté et au rapport du major

LES SOUCOUPES VOLANTES

DEPUIS des mois, on n'« y » pensait plus. Aussi, l'homme n'eut-il aucune raison de penser à cela en premier lieu. Cette nuit du 19 février était d'ailleurs une nuit comme les autres.

Dans la tiédeur confortable de la cabine-radar, la veille commençait. Son paquet de gauloises à portée de la main, l'opérateur était penché sur l'écran vert, et la douce fluorescence du radar baignait un visage ni plus ni moins attentif qu'à l'ordinaire. Routine du « personnel à terre » de la navigation aérienne, la même à Orly que dans tous les grands aéroports du monde. Il était 22 h 50 exactement lorsque la « chose » apparut : une simple tache, mais anormalement importante. Dans la lumière morbide de l'écran vert, le front de l'homme se plissa subitement : non seulement l'« écho » avait deux fois les dimensions de celui que peut produire le plus gros avion connu, mais il ne correspondait à aucun appareil signalé. Bien plus étrange encore, il évoluait d'une façon totalement inhabituelle. Changeant continuellement de cap, il ralentissait jusqu'à s'immobiliser complètement, un peu à la façon d'un hélicoptère, pour démarrer en trombe, à une vitesse proprement incroyable. Peu après son apparition, la tache était située à la verticale de Gometz-le-Châtel, en Seine-et-Oise. Trente secondes plus tard, elle survolait Boissy-Saint-Léger, à 30 kilomètres de là. Pas besoin de règle à calculer : un kilomètre à la seconde, cela donnait du 3 600 à l'heure...

Ce bref calcul, tous les hommes du poste

l'avaient fait en même temps. Alertés par leur collègue, ils s'étaient penchés sans un mot sur l'écran, épaule contre épaule. Ils étaient des fonctionnaires, c'est-à-dire que l'extraordinaire ne hantait pas leur existence. Et par surcroît, des techniciens, ce qui les faisait assez mauvais public pour l'extraordinaire. Pourtant, quand la « chose » fit cet invraisemblable bond dans l'espace, ils eurent tous le même sursaut crispé qui les courba un peu plus vers l'écran dépoli.

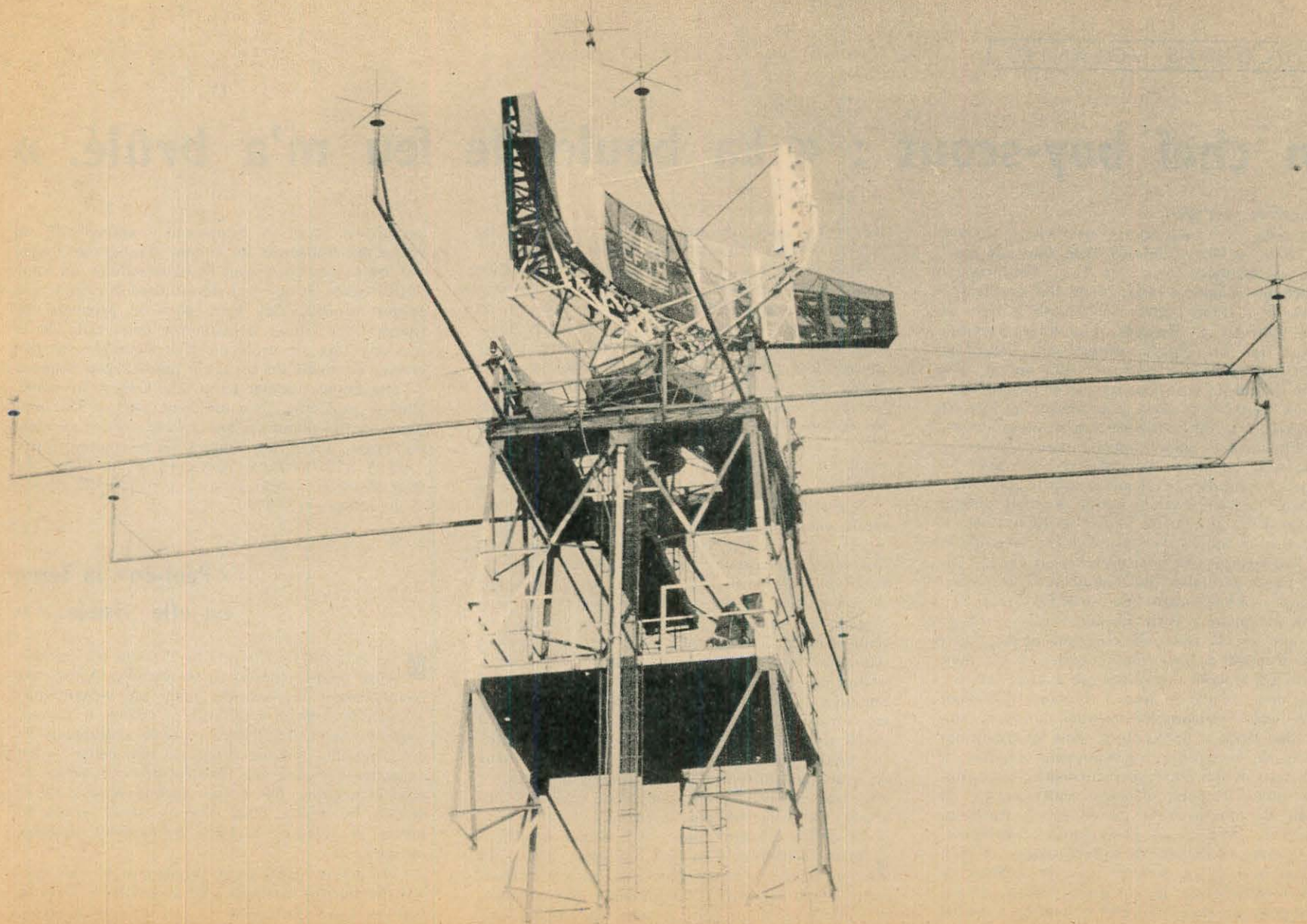
A travers le hublot, une masse sombre aux reflets rouges

C'EST à ce moment qu'apparut une deuxième tache, aussi familière, celle-là, que l'autre était insolite : le postal Paris-Londres, qui emportait son chargement quotidien. Tel qu'il apparaissait sur l'écran, le « F.B.A.N. », un solide avion cargo, devait ronronner dans la nuit claire et froide, quelque part au-dessus des Mureaux. On pouvait évaluer son altitude à 1 300 mètres, soit 200 mètres de moins que celle où se tenait alors la « chose ». Mais en langage aéronautique, il n'y a pas de « choses ». Comme toutes les sciences, celle de l'air masque toujours ce qu'elle ignore provisoirement derrière une étiquette aussi vague qu'impressionnante. La médecine de Molière parlait d'« humeurs peccantes », l'aéronautique du

xx^e siècle parle d'« U.F.O. » ou de « M.O.C. ».

En anglais, U.F.O. signifie : Unidentified Flying Objects, c'est-à-dire : objet volant non identifié ; en français, M.O.C. est l'abréviation de Mystérieux Objets Célestes.

Orly prévint donc le « F.B.A.N. » de l'existence d'un appareil non identifié sur sa route. Ce qui fit sursauter le radio Beaufort à peu près aussi fort que l'eût fait un brigadier de police parisienne apprenant qu'une auto circulait sur les trottoirs de la rue de la Paix. C'est qu'aujourd'hui, pour les voyageurs du ciel, les sentiers de l'aventure ne sont plus que de paisibles avenues à sens unique, sur lesquelles on ne se croise jamais. Beaufort faillit s'étrangler : au moment même où il venait d'avertir son chef de bord du message d'Orly, la « chose » — l'U.F.O. — apparut à travers le hublot, en plein sur sa droite. Une énorme masse sombre aux contours indistincts que désignaient çà et là des lueurs rouges. « Pendant trente secondes, devait déclarer plus tard le commandant Desavoi dans son rapport au Secrétariat d'Etat à l'Aviation civile, nous avons observé l'objet sans pouvoir nous faire une idée exacte de son volume, ni de ses formes. En altitude, il est impossible d'évaluer les distances. Pourtant, il ne pouvait s'agir d'un appareil commercial régulier, car nous n'avons remarqué aucun des feux de position réglementaires. Le radar précisant que l'objet se maintenait à mon côté, j'ai dégagé sur la gauche. La tour de contrôle me rappela alors pour me signaler qu'il filait en direction du Bour-



L'ANTENNE DU RADAR D'ORLY A CAPTE LE 19 FEVRIER 1956, A 22 H 50, LES TRACES D'UN ENGIN MYSTERIEUX EVOLUANT A 3 600 km/h. IL DISPARUT AU BOUT DE QUATRE HEURES.

Ruppelt, chef de la commission d'enquête de l'armée de l'Air américaine

FONT UN RETOUR OFFICIEL

get. Une dizaine de minutes plus tard, la radio me prévenait à nouveau de sa présence à quelques milles au-dessus de nous. Mais nous n'avons plus rien vu. »

Dans le même temps, ni le radar du Bourget, ni l'Observatoire de Paris ne devaient rien enregistrer. Mais à Orly, la valse fantastique se poursuivait sur l'écran du radar. Dans tous les sens, sur plus de cinquante kilomètres de rayon, l'U.F.O. allait évoluer au-dessus de la région parisienne durant près de quatre heures. A la fin, les observateurs de la cabine se redressèrent lentement dans la lueur verdâtre de l'écran qui leur faisait des visages d'outre-tombe. Pendant quelques secondes, les regards n'osèrent se chercher, et les bouches restèrent closes. Cette fois, tout le monde « y » pensait.

Le lendemain, tout le monde « en » parlait. Et les jours suivants, la fièvre ne cessait de monter. A la même heure, un habitant d'Etiolles, en Seine-et-Oise, M. Devot, avait observé « un point rouge lumineux d'environ cinq fois la grosseur d'une étoile. » Son témoignage, qui allait apparaître quelques jours plus tard dans la presse après ceux des radaristes d'Orly et de l'équipage du « F.X. B.A. » précisait que le mystérieux objet « donnait l'impression d'une lampe à pétrole allumée en plein vent ».

Si la « lampe à pétrole » de M. Devot n'éclairait rien, elle rallumait une querelle qui divise depuis sept ans le monde entier (à l'exception des

pays au-delà du rideau de fer où, comme on sait, le black-out règne dans ce domaine).

A vrai dire, il y a beaucoup plus de sept ans que le ciel apparaît à l'humanité comme le théâtre des plus étranges manifestations : même le grand « cigare » de 1882, avec ses 130 kilomètres de large, ou le « navire volant » de 1897 ne peuvent être considérés comme les ancêtres de ces phénomènes, lesquels, depuis la célèbre « roue de feu » du prophète Ezéchiel, constellent littéralement la nuit des temps. Mais « la raison », la raisonnable comme la raisonnée, avait cru pouvoir venir progressivement à bout de ces formes célestes de l'irrationnel. Et c'est en plein xx^e siècle, au moment où la science, servie par des moyens que les temps n'eussent même pu imaginer, pensait affirmer sa maîtrise définitive de la terre et du ciel, qu'apparaissait l'un des plus formidables points d'interrogation auxquels elle ait jamais eu à s'attaquer.

1954 grande année des soucoupes : 90% des cas sont explicables

DEPUIS 1947, l'apparition s'est répétée une bonne vingtaine de milliers de fois, avec une fréquence variable : après l'épidémie des premiers temps, suivit une période relativement creuse, jusqu'en 1952, qui fut, avec ses 1700 cas, une excellente année. Nouvelle baisse de régime en 1953, jus-

qu'au printemps 1954, qui ouvrit l'ère la plus faste qu'on n'ait jamais connue. Cette année-là, Raymond Cartier publia dans *Paris-Match* une étude qui reste, jusqu'à maintenant, le bilan le plus complet et impartial qu'on ait fait dans la presse du mystérieux horizon des soucoupes. S'il y a les plus fortes raisons, concluait cette étude nourrie aux meilleures sources, de croire que la plupart des « observations » enregistrées témoignent surtout de la faillibilité du témoignage humain, il n'existe que des chances infinitésimales pour que les « soucoupes » soient ce que certains croient qu'elles sont ! Les statistiques invoquées faisaient en effet ressortir que dix pour cent à peine des « cas » avaient résisté aux diverses explications : météores, halos solaires, mirages, oiseaux, ballons-sondes ou, plus simplement, mystifications.

L'année suivante, qui fut particulièrement creuse en apparitions, devait engager tacitement les Terriens à laisser ces dix pour cent rejoindre la part des anges.

Et ce fut l'affaire d'Orly. Outre que les observations avaient été faites par des gens aussi riches de crédit sur le plan technique que sur le plan moral, c'était la première fois, du moins en France, que se trouvaient réunies les conditions d'une preuve « triangulaire » : l'objet avait été observé à terre par un œil et par un radar appartenant à des témoins entièrement distincts et situés en deux points différents, en même temps qu'il avait été observé en l'air et cela par plusieurs personnes à la fois. Au même moment, un vent de tempête

(Suite page 70.)

Un chef boy-scout : « La boule de feu m'a brûlé. »

(Suite de la page 69.)

venait attiser ce nouveau feu du ciel : il arrivait des U.S.A. où l'on a toujours vécu dans une familiarité particulière avec les S.V. (l'expression « soucoupe volante » n'est, on le sait que la traduction de « flying saucer ») : c'était le livre du major Edward J. Ruppelt. L'ouvrage s'intitule *Rapport sur les objets volants non identifiés*, ce qui fera peut-être suspecter son auteur d'un certain défaut de sens commercial, et même d'imagination tout court. C'est précisément qu'Edward J. Ruppelt, à la différence de tant d'autres auteurs plus séduisants — mais beaucoup moins sérieux — ne travaille ni dans l'imagination, ni dans les affaires. A vrai dire, c'est même tout le contraire : ingénieur de son état, le major Ruppelt dirigea jusqu'en 1953 le fameux projet « Blue Book », c'est-à-dire la commission de l'A.T.I.C. (Air Technical Intelligence Center) spécialement chargé par l'U.S. Force de l'étude des témoignages se rapportant aux « objets volants non identifiés ».

Tout ce qu'on a écrit jusqu'à ce livre n'a pu l'être que sur la base des renseignements que le major Ruppelt a bien voulu confier. C'est donc aujourd'hui le saint des saints qui s'ouvre enfin.

Que nous révèle le livre ? D'abord, l'ampleur typiquement américaine des moyens mis au service de « Blue Book », dont l'objet, dans les conditions actuelles de la tension internationale, dépasse de loin la satisfaction d'une pure curiosité : c'est ainsi que le major Ruppelt disposait, entre autres, du contrôle de tout le trafic aérien sur le territoire des U.S.A., de tous les observatoires astronomiques, de tous les lâchers de ballons-sondes, et qu'il avait en plus à son service tous les fichiers de police constitués avec le plus grand luxe de détails sur les gens qui étaient appelés à témoigner devant lui. Pourtant, le plus saisissant du livre n'est pas dans les témoignages recueillis, mais dans les statistiques établies : des 44 000 déclarations dont la plupart ont été faites selon un questionnaire-type de 8 pages, et des 1 593 rapports qui en ont découlé, il résulte que 26,94 % des cas, après toutes les épreuves et contre-épreuves subies, demeurent inexplicables.

« Des U.F.O. ? Nous en avons tellement vu !... »

Nous sommes donc loin, maintenant, des 10 % provisoirement avancés en 1954. Il est vrai que, tandis que le goût des « soucoupes volantes » s'évanouissait chez nous avec la même facilité qu'une mode de gilets ou de cravates, un Gallup révélait que 94 % des Américains persistaient à « y » croire. Le rapport Ruppelt tend aujourd'hui à leur donner raison, et bien plus nettement encore que ce chiffre de 26,94 % ne le laisserait supposer, puisqu'il fait par exemple apparaître que le pourcentage de 18,51 % attribué à des ballons-sondes, ne comporte que 1,57 % de cas d'identification certaine, pour 4,99 % de « probable » et 11,95 % de « possible ».

Même lorsqu'il décrit les exemples dont sa documentation fourmille, Ruppelt garde la même éloquente sécheresse comptable. Naturellement, tous les « classiques » du répertoire y sont. L'affaire du malheureux Mantell, l'une des toutes premières, qui eut pour théâtre le beau ciel du Kentucky : le 7 janvier 1948, le capitaine pilote Mantell fonçait sur un U.F.O. : « J'ai repéré la chose, elle est énorme, je la rattrape... » La tour de contrôle venait d'enregistrer les derniers mots du pilote, dont on devait retrouver quelques minutes plus tard le cadavre carbonisé au milieu des débris épars de son F. 51. L'affaire du pilote du « Sabre » qui, instruit par l'exemple de Mantell, ouvrit le feu de toutes ses mitrailleuses sur un U.F.O., approché à moins de 500 mètres et qui, d'ailleurs, disparut à l'horizon avec la plus vexante désinvolture. Et aussi l'affaire des pilotes Chiles et Whit-

ted, qui virent, durant plusieurs secondes, un U.F.O. frôlant l'aile de leur paisible D.C. 3.

Mais à cet égard, l'intérêt du livre de Ruppelt est qu'il nous donne pour la première fois connaissance de cas tenus jusque-là « secrets », car relevant du personnel de l'armée de l'Air ou de services rattachés à la Défense. Citons, entre mille autres témoignages tout aussi étonnants, cette réflexion débauchée d'un ingénieur du cadre aérien de l'usine General Mills, qui fabriqua puis lâcha et suivit tous les ballons-sondes mis en action dans le Middle West : « Des U. F. O. ? Nous en avons tous tellement vu que nous n'y faisons même plus attention ! »

Naturellement, tous les témoignages, même lorsqu'ils émanent des gens les plus qualifiés, sont sujets à caution car ils sont affaire humaine. L'un des plus dramatiques est certainement celui du chef boy-scout de Floride qui, ramenant une équipe de louveteaux dans sa voiture, aperçut une lueur violente au milieu du marécage broussailleux bordant la route. Pensant qu'il s'agissait d'un accident d'avion, il partit en reconnaissance. Parvenu à 150 mètres de la route, il ressentit une vive brûlure sur tout le corps en même temps qu'il percevait une étrange odeur de gaz. Avant de s'évanouir, il eut le temps de voir une boule de feu s'abattre sur lui, tandis qu'un objet circulaire s'élevait au-dessus de sa tête puis disparaissait à grande vitesse. Interrogé par Ruppelt et ses enquêteurs, selon les méthodes de police les plus éprouvées, le chef boy-scout ne laissa aucun doute sur sa bonne foi. Émanant non seulement d'un chef boy-scout, mais d'un citoyen réputé « irréprochable », ancien combattant des « marines » du Pacifique par surcroît, le témoignage allait donc prendre une place d'honneur au florilège de « Blue Book », lorsque Ruppelt apprit que son témoin, grisé sans doute par le retentissement donné à son aventure, venait de s'attacher les services d'un agent de publicité !...

Reprenant son enquête, le major apprit alors que son boy-scout avait été chassé des « marines », qu'il avait volé une voiture et qu'il comptait même quelques années de maison de correction à son actif. Dans le même temps, l'examen de la casquette trouée et des brûlures relevées sur le corps du témoin n'avait pu conclure à des origines anormales. On s'apprêtait donc à classer l'affaire au dossier — copieux — des canulars, lorsqu'un nouveau coup de théâtre survint. Mis en présence de divers gaz, dont il ignorait la nature, le témoin décrivit l'ozone. Après quoi, on examina l'herbe du champ sur lequel le boy-scout prétendait avoir succombé aux sévices de la « boule de feu ». On s'aperçut alors que, si les feuilles étaient intactes, les racines, elles, étaient carbonisées. On tenta de nombreuses expériences pour conclure qu'on ne peut obtenir ce genre de carbonisation qu'à l'aide d'un fourneau à gaz ou, alors, d'un champ magnétique alternatif produit par un courant d'induction. Or, un tel champ magnétique entraîne un dégagement d'ozone. C'était le gaz qu'il avait senti et c'était la réhabilitation du chef boy-scout.

Une telle histoire est aussi intéressante sur le plan technique que sur le plan humain. En effet, elle tendrait à illustrer la théorie du lieutenant de l'armée de l'Air française Plantier, seule hypothèse satisfaisante connue jusqu'ici.

Les soucoupes volantes s'attirent en effet de nombreux reproches de la part des techniciens, même à l'échelon le plus modeste. Elles sont en effet sujettes à des accélérations trop fortes pour que l'organisme humain puisse les subir sans être immédiatement liquéfié ; elles vont trop vite pour tous les types de propulsion actuellement connus ; aucun métal ne pourrait supporter de telles vitesses sans que la friction de l'air ne le mit très rapidement en fusion ; enfin, elles sont totalement silencieuses et passent le mur du son sans l'habituel « double bang ».

L'hypothèse du lieutenant Plantier, théoricien français de la soucoupe volante, résout tous les

problèmes posés. « Supposons, explique-t-il, un engin qui utiliserait un champ magnétique fourni par les rayons cosmiques de l'atmosphère, ou toute autre source, et qui deviendrait ainsi le clou de son propre aimant. Dès lors, plus de problème de moteur : la vitesse avoisinerait ainsi celle de la lumière. Plus de problème d'accélération, puisque chaque particule du corps du pilote serait soumise à l'attraction en même temps que l'engin lui-même. Plus de problème d'échauffement, puisque l'air ambiant serait entraîné à une vitesse voisine de celle de l'engin, qui serait fonction de sa proximité par rapport à la surface extérieure de la coque. Et pour la même raison, plus de problème de silence ni de « mur du son ».

« Peut-être la Terre est-elle visitée... »

MAIS cet œuf de Christophe Colomb n'a pas encore reçu la consécration officielle. Astucieux, reconnaissent les savants, mais pas scientifique. Manque le premier maillon de la chaîne, le moyen, supposé connu, d'utiliser les rayons cosmiques. Et nous, savants, savons au moins une chose : c'est qu'aucune science n'a encore mis au point ce philtre magique. Du moins, aucune science de ce monde. Et comme nous n'avons aucun moyen de savoir si d'autres mondes connaissent d'autres sciences...

Cela admis, nous disais récemment un des spécialistes les plus distingués du magnétisme, il serait tout aussi peu scientifique de nier a priori la possibilité d'existence des soucoupes volantes. Car, à celui qui serait venu nous proposer, il y a quarante ans, la théorie nucléaire, nous n'aurions pu faire que la même réponse : pas scientifique.

Le major Ruppelt, lui, ne fait nulle part allusion à la théorie Plantier. Mais les conclusions de son livre n'en font pas moins impression, surtout lorsqu'on songe qu'Edward J. Ruppelt est l'homme vers qui convergèrent, pendant trois années, tous les renseignements recueillis non seulement en Amérique, mais dans le monde entier, en vue d'éclaircir le mystère des U. F. O.

Or, que conclut Ruppelt ? Voici ses propres termes :

« Quant à moi, je ne crois pas que ces « objets volants non identifiés » n'existent pas. Je ne me classe pas non plus parmi les « convaincus » ; j'ai vu trop de rapports s'effondrer à l'examen. Mais lorsque je me sens devenir sceptique, je pense à tous les autres rapports, ceux des pilotes expérimentés, d'opérateurs de radar, de savants, de tous ceux qui nous ont dit : « Je ne l'aurais jamais cru si je ne l'avais pas vu de mes yeux. » Ces rapports, nous eûmes beau les examiner sous toutes les faces, nous dûmes admettre que les phénomènes qu'ils décrivaient étaient inexplicables... »

« Ou plutôt, poursuit Ruppelt, comme il n'est pas d'engin volant sur cette terre qui puisse ainsi, en se jouant, laisser sur place les derniers modèles de nos appareils à réaction, la seule explication est celle-ci : peut-être la Terre est-elle visitée par des engins venant d'autres planètes.

» Seul le temps nous le dira. »

Certains pourront qualifier cette conclusion de prudente.

En réalité, elle constitue un extraordinaire « engagement ».

Il y a très peu de temps, les soucoupes volantes étaient assimilées par les organismes les plus officiels à des ballons-sondes, des oiseaux ou à des phénomènes visuels astronomiques ou météorologiques.

De même, le chef d'état-major de Truman, l'amiral Leahy, il n'y a guère plus de douze ans, assurait à tous les échos que la bombe atomique n'exploserait jamais.



L'ECRAN DU RADAR D'ORLY (A DR.) OU « L'APPAREIL NON IDENTIFIE » A ETE REPERE. L'OPERATEUR ALERTA LE PARIS-LONDRES QUI VOLAIT DANS LE MEME COULOIR AERIEN.