

SCIENCE ET VIE

AVRIL 1951

N° 403

75 FRANCS



LES SOUCOUPES VOLANTES

VÉRITÉS POSSIBILITÉS ILLUSIONS

Voici un article qui nous a été demandé avec insistance par de très nombreux lecteurs. Mais il n'est pas possible de traiter de façon absolument satisfaisante une question que n'a pu résoudre une commission officielle désignée par le Gouvernement des États-Unis (et que n'élucident pas les déclarations de savants suédois et américains prétendant que les soucoupes sont leurs ballons stratosphériques). Nous avons donc jugé plus sage de réunir les opinions de quelques personnalités éminentes et, d'autre part, de prier M. Alexandre Ananoff, qui, en octobre dernier, présida le premier Congrès international d'Aéronautique, à Paris, de résumer les données principales du problème.

216 données principales du problème.

IL N'Y A PLUS DE MYSTÈRE
des "soucoupes volantes"

« Ce sont d'énormes ballons lancés par mes services pour l'étude des... »

LES « SOUCOUPES VOLANTES »
seront bientôt fabriquées industriellement
ASSURE UNE REVUE AMÉRICAINE

LA MARINE DES ÉTATS-UNIS RECONNAÎT
PROCÈDE À DES EXPÉRIENCES

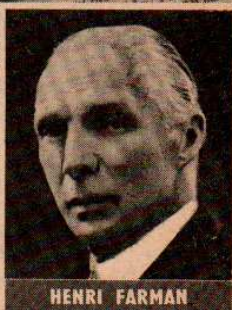
Une soucoupe
(ou un Vampire)
sur les Alpes

Truman Has No Knowledge
Of Any U.S. 'Saucer'
Johnson Says He Would Like to
But He Doesn't Think There
Is One

Three-Foot Circular Object
Found in Pasture in
England



SIR G. DE HAVILLAND



HENRI FARMAN

SIR GEOFFREY DE HAVILLAND

le constructeur des « Comet »

Il m'est impossible de développer ce sujet parce qu'il se résume, à mon sens, par la phrase suivante :

« Je n'ai pas connaissance d'une preuve digne de foi à l'appui de l'existence des soucoupes volantes. »

HENRI FARMAN

pilote et constructeur d'avions

Je ne crois pas aux soucoupes volantes, surtout si elles sont censées venir d'une autre planète.

Ce n'est pas la première fois que beaucoup de personnes ont pensé voir des choses qui, en réalité, n'existent absolument pas, et je citerai ci-après quelques exemples.

— A la suite de la perte de l'avion de Nungesser et Coli qui tentaient de franchir l'Atlantique, des témoignages arrivèrent de nombreux points très éloignés les uns des autres d'après lesquels on affirmait avoir aperçu l'appareil. Malheureusement, toutes ces nouvelles se révélèrent fausses.

— Vers 1902, dans la région de Brest, de nombreuses personnes affirmèrent avoir vu arriver des ballons dirigeables présumés venir d'Amérique, mais cela était également inexact.



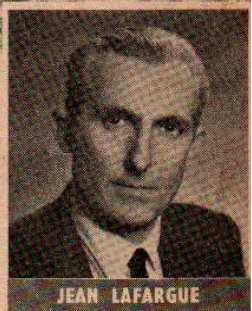
R. ESNAULT-PELTERIE



PROFESSEUR PICCARD



RAOUL DAUTRY



JEAN LAFARGUE

— A une époque éloignée, avant que je n'aie volé moi-même (kilomètre bouclé effectué le 13 janvier 1908), on affirmait avoir vu voler un avion pendant longtemps parallèlement au train allant de Marseille à Paris, ce qui était certainement faux.

— Enfin, plus près de nous, nous avons le monstre du Loch Ness qu'un très grand nombre de personnes ont aperçu, mais qui ne doit certainement pas exister.

En conclusion, je pense que la question des «soucoupes volantes» est un cas de psychose collective.

ROBERT ESNAULT-PELTERIE

de l'Académie des Sciences

N'ayant jamais vu de mes yeux aucune soucoupe volante et sachant ce que valent les observations des profanes, il me serait bien impossible de vous donner aucune opinion, sauf celle que, « si elles existent », elles doivent être fort loin de la forme de soucoupe.

AUGUSTE PICCARD

l'explorateur de la stratosphère

Je regrette de ne pas être assez documenté à ce sujet.

J'ai bien vu l'autre jour dans le ciel un objet brillant correspondant à peu près à une «soucoupe volante», mais c'était un simple météoroïte. De fait, je ne crois pas aux soucoupes volantes.

R. DAUTRY

administrateur général du Commissariat à l'Energie atomique

Comme l'a dit M. Parodi lors de la déclaration qu'il a faite le 25 juin 1946 à la Commission de l'Energie atomique des Nations Unies, le Commissariat ne poursuit que des recherches d'ordre pacifique. Je vous rappelle ses termes mêmes :

« Je suis autorisé à dire que les buts que le gouvernement français a assignés aux recherches de ses savants et de ses techniciens sont purement pacifiques. »

Dans ces conditions, ni moi, ni mes collaborateurs scientifiques ne sommes qualifiés pour avoir une opinion sur les soucoupes volantes.

JEAN LAFARGUE

ingénieur général des Fabrications d'Armement

Parmi les observations de soucoupes volantes relayées par la presse de tous les pays—tant en Europe qu'au Nouveau Monde—il y en a qui relèvent certainement de l'hallucination, ou même de la mystification. Toutefois, certaines descriptions précises sont troublantes; elles font penser à des projectiles guidés mus par fusées ou par statoréacteurs.

Attendons, pour aller plus loin, que le hasard fasse tomber entre nos mains un de ces mystérieux projectiles. Si le fait se produit, il y a fort à parier que le mystère se dissipera bien vite...

ÉTIENNE ŒHMICHEN

professeur au Collège de France

Je n'ai, sur ces machines, que des indications fragmentaires et dont je ne puis garantir, de surcroît, l'authenticité.

YVES ROCARD

directeur du Laboratoire de Physique de l'Ecole Normale Supérieure

Il m'est impossible d'exprimer une opinion quelconque sans avoir connaissance d'informations certaines, même très fragmentaires.

L. TOUSSAINT

directeur de l'Institut aérotechnique de Saint-Cyr

Vous me demandez mon opinion au sujet des « soucoupes volantes », j'ai le regret de ne pouvoir vous donner satisfaction.

Car mon opinion sur la question serait nécessairement basée sur les recherches et les essais qui sont effectués dans mon laboratoire.

G. HARLANT

directeur de l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique

La question posée tombant sous le coup du secret de la Défense Nationale, mes fonctions d'officier général en activité de service m'interdisent d'y répondre.

R.-G. DESGRANDSCHAMPS

ingénieur civil de l'Aéronautique

Les soucoupes volantes existent-elles ? A mon avis, cela n'a aucune importance ; il suffit qu'elles soient

possibles et qu'elles présentent des avantages. Donnons-en d'abord une définition :

Dans l'esprit du public, la « soucoupe volante » est une sorte d'avion à aile circulaire doué d'une très grande vitesse. Si l'on s'en tient là, on peut la concevoir :

1° Sous la forme d'un avion ou d'un projectile à aile ronde, à vitesse subsonique, mais avoisinant celle du son. Les avantages consistent dans le retard à l'apparition des ondes de Mach grâce à la forme circulaire et surtout dans l'absence de vibrations. L'inconvénient qui résulterait, pour un avion lent, du faible allongement n'existe pas ici puisque l'on fonctionne à un très faible coefficient de portance.

Mais un appareil subsonique ne semble pas assez révolutionnaire pour mériter l'émotion que soulèvent les soucoupes volantes.

2° Ce sera plutôt un engin de forme circulaire, non habité, lancé par fusée et progressant ensuite à vitesse nettement supersonique au moyen d'un turbopropulseur, télécommandé et emportant une charge d'explosif.

On peut donc dire que, demain, l'engin-robot dont nous venons de parler sera susceptible, tel un avion bombardier, d'accomplir une lointaine mission et de revenir à son point de départ (guidage par avion, freinage par déviateur et par fentes...).

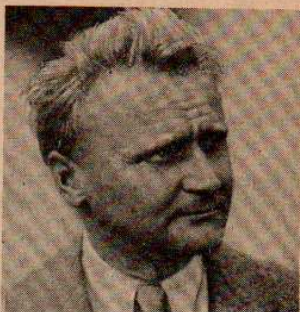
3° Une autre sorte de soucoupe volante imaginable serait l'avion habité, à aile circulaire et doté d'une vitesse nettement supersonique. Dans l'état actuel de notre technique, on ne peut guère l'envisager que comme lancé d'un avion kangourou à très grande altitude.

Dr EUGEN SÄNGER

président du Comité international pour le développement de la navigation interplanétaire

Si l'on admettait la réalité des observations, et en excluant les illusions d'optique ou les confusions, on ne pourrait encore décider s'il s'agit de véhicules combinés terre-air, d'aéronefs purs ou de corps remorqués par des avions à très haute altitude.

Tous ces appareils auraient, en utilisant des combustibles chi-



EUGEN SÄNGER

miques, un faible rayon d'action et, s'ils employaient des matériaux atomiques, leurs constructeurs ne se risqueraient pas à perdre leur avance technique en exposant, pour des vols au-dessus de territoires sans intérêt pour eux, leurs machines à des accidents ou à des révélatrices analyses de gaz.

La possibilité qu'il s'agisse de corps remorqués, soit dans un but d'observation ou pour alarmer les populations, paraît la plus simple à réaliser, mais la forme et la grosseur des objets qu'on dit avoir observés paraissent peu appropriées à ces emplois.

Jusqu'à preuve du contraire, le technicien de l'aviation et du vol interplanétaire doit par conséquent admettre qu'il s'agit d'une arme, vraisemblablement immatérielle, de la guerre des nerfs.

GABRIEL VOISIN

le constructeur du premier hydravion

Le nombre et la diversité des renseignements, la coïncidence de certaines déclarations semblent prouver qu'il a été observé dans l'atmosphère terrestre des corps d'apparence circulaire probablement animés d'un mouvement de rotation et capables de déplacements verticaux et horizontaux très rapides.

L'application de la réaction dans le domaine aéronautique peut à la rigueur expliquer le fonctionnement des « soucoupes volantes », mais, dans l'état actuel de nos connaissances aérodynamiques, la forme circulaire adoptée pour la conception d'un avion apparaît comme une erreur.

Nous sommes donc réduits à des conjectures pour trouver une



R.-G. DESGRANDSCHAMPS

explication plausible à la forme généralement observée.

L'hélicoptère, tel que nous le connaissons, est bien loin des descriptions enregistrées de « soucoupes volantes », mais il est permis de supposer que des transformations successives pourraient l'amener à des formes différentes.

Un disque garni de pales à sa périphérie, et tournant sur lui-même permettrait des déplacements verticaux et horizontaux à des vitesses élevées. Cet ensemble, en marche, se rapprocherait de la forme observée, l'utilisation des forces gyroscopiques permettant le maintien facile dans une position déterminée de la machine animée d'un mouvement circulaire.

Le problème des forces indispensables à la marche de cet appareil est évidemment difficile à résoudre, mais les découvertes nucléaires sont de nature à permettre, sous un poids et un volume réduits, des réserves d'énergie dont l'importance et la durée peuvent être considérables. L'utilisation de l'énergie atomique actionnant par des réactions dirigées une machine rotative expliquerait techniquement les soucoupes volantes, fonctionnant à peu près comme font les « soleils » dans nos feux d'artifice.

Mais le problème technique n'est pas le point le plus étonnant de nos soucoupes.

D'où proviennent ces machines ? Où sont-elles construites ? Comment et par qui sont-elles contrôlées ? C'est là qu'est le côté surprenant.

Il est en effet extrêmement difficile de conserver un secret absolu en matière d'aéronautique ou même d'astronautique. La construction d'un prototype peut à la rigueur être cachée, mais les essais en sont inévitablement aperçus quand ils revêtent quelque importance.

C'est ce qui semble s'être produit, et à de nombreuses reprises, pour les « soucoupes volantes ».

Comment et où les soucoupes volantes ont-elles pris leur essor ? Il est douteux que le lieu de départ soit l'Amérique. L'un de ces appareils, s'élevant d'un point quelconque du territoire américain, aurait été signalé peu après les observations.

L'Europe ne peut pas être le

lieu du départ des soucoupes. La densité de la population n'y permet pas de secret aérien.

Il ne resterait alors qu'un pays possédant les moyens de construire et d'expérimenter des machines volantes importantes dans le secret, et ce pays est la Russie. La Russie dispose d'ingénieurs éminents et de moyens d'investigation importants. Il est possible d'imaginer dans les immenses déserts de Sibérie un laboratoire ou même une usine capable de concevoir, construire et lancer des machines résultant de recherches dirigées dans un sens que nous n'avons pas encore envisagé. Avec les moyens voulus, un seul homme de génie, entouré d'une équipe sélectionnée, suffirait pour cela.

Cette hypothèse n'explique pas encore pourquoi les créations de cet organisme, s'il existait, ne seraient pas expérimentées dans les régions désertes du Nord et pourquoi ces travaux seraient déflorés par des trajets au-dessus de continents peuplés et munis d'appareils d'observation perfectionnés.

On se trouve alors — comme les enquêteurs américains — contraints de se tourner vers une explication qui, confinant au merveilleux, peut à peine être exprimée.

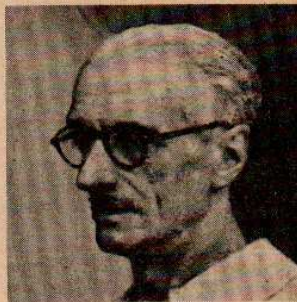
Les « soucoupes volantes » ont donné naissance à des informations qui doivent être fantaisistes, mais dont l'imagination s'autorise pour concevoir une explication extraterrestre.

Il est admis que notre seule galaxie doit contenir une incroyable quantité de planètes semblables à notre terre — et de formation géologique à peu de chose près identique.

S'il en est ainsi, on peut admettre également que, parmi ces mondes, il s'en trouve non seulement qui sont semblables au nôtre, mais aussi de plus évolués, et, par conséquent, dont l'avance technique sur nous est énorme.

Or, nous en sommes, nous, à l'astronautique. Dans la seconde moitié de notre siècle, il est certain que des projectiles seront envoyés dans la Lune. On peut même affirmer qu'en l'an 2000 il sera possible d'expédier sur notre satellite une machine capable de transporter des observateurs.

Il est donc possible d'imaginer une planète envoyant dans l'at-



GABRIEL VOISIN

mosphère de la Terre des explorateurs curieux de connaître notre globe, mais incapables pour l'instant d'entrer en liaison avec nous, parce que nous ne possédons pas encore leurs moyens de communications.

Je m'explique : un avion passe en Afrique au-dessus de la case d'un chef zoulou. L'appareil émet à l'intention de ce chef des renseignements, pour lui de la plus haute importance, sur la façon de traiter la maladie du sommeil. Les ondes traversent la case de l'Africain, mais le malheureux les ignorera tant qu'il ne disposera pas du récepteur sans lequel on ne peut recevoir la communication.

S'ils existent, nos voyageurs astronautiques, à bord de leurs soucoupes volantes, nous observent peut-être avec stupeur et cherchent, sans y parvenir, les moyens de communiquer avec nous, séparés qu'ils sont de la Terre et de ses habitants par une barrière plus haute et plus impénétrable qu'un gigantesque Himalaya, par notre retard technique et notre orgueilleuse ignorance.

J. GAUZIT

astronome à l'Observatoire de Lyon

Maintes personnes ont certainement cru voir des soucoupes volantes alors qu'elles avaient devant les yeux un simple météore ou quelque objet atmosphérique plus rare, comme par exemple un éclair en boule. Je rappelle que l'on a prétendu avoir vu des éclairs en boule de plusieurs mètres de diamètre, dont la disparition a été accompagnée d'une très violente explosion.

SCIENCE ET VIE

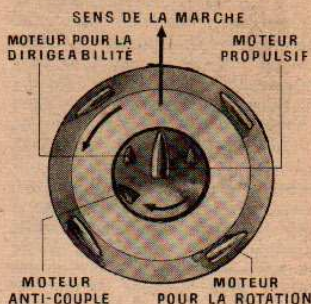
L'étude des météores que l'on appelle vulgairement des étoiles filantes a précisément montré aux astronomes avec combien de précautions on doit accepter les observations populaires en ce qui concerne notamment les estimations de l'éclat, des points d'apparition et de disparition, de la vitesse. Des observateurs non exercés arrivent à commettre des erreurs très grossières, d'autant plus que les météores sont plus faibles ou plus rapides. En reproduisant artificiellement l'apparition de météores au moyen d'un planetarium, on a constaté que les erreurs d'estimation deviennent importantes, même pour des observateurs exercés, dès que l'objet lumineux s'écarte à plus de 20 ou 25 degrés de la direction déterminant le centre du champ de visée de l'œil au repos; des recherches expérimentales

d'optique physiologique avaient déjà mené à ces conclusions.

D'autre part, j'ai lu plusieurs articles où l'on examinait si les soucoupes volantes avaient une origine terrestre ou extraterrestre... Cette dernière hypothèse n'est guère acceptable pour un astronome. Ce serait déjà une coïncidence très surprenante que, depuis que le monde existe, les « habitants » des autres planètes songent à envoyer vers nous des projectiles au moment précis où l'on a construit les premières fusées et où l'astronautique commence à être sérieusement étudiée. Mais, surtout, les astronomes savent que les recherches spectroscopiques sur les atmosphères des planètes ont montré l'impossibilité, sur les autres planètes du système solaire, d'une vie comparable à celle existant sur la Terre.

M. MARCEL CHABONAT

Directeur du laboratoire Eiffel



Si l'on accorde aux soucoupes volantes une existence éventuelle, ce croquis, les gratifiant de quatre variétés de moteurs, constitue une suggestion relative à leur hypothétique fonctionnement.

PROPOS AUTOUR D'UN PROBLÈME ET HYPOTHÈSES SUR UNE FORMULE

SIL est déjà malaisé de parler de ce que l'on connaît, il est plus difficile (aux auteurs scrupuleux) de parler de choses que l'on ne connaît pas ou que l'on connaît bien peu.

Notre exposé n'a qu'une excuse : personne ne peut se flatter d'être spécialiste du sujet et nous ne prétendons nullement apporter une solution. Tout au plus risquerons-nous — non sans hésitation — quelques explications plausibles.

Cet article — nos lecteurs voudront bien nous en excuser — sera donc plus un propos qu'une étude.

Les prosoucoupistes... les antisoucoupistes...

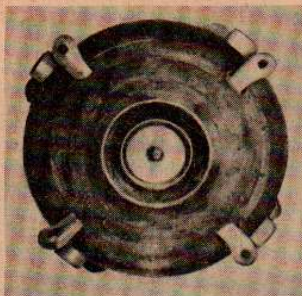
Depuis trois ans, il existe de par le monde des *prosoucoupistes* et des *antisoucoupistes*... Les premiers, en l'absence de renseignements précis



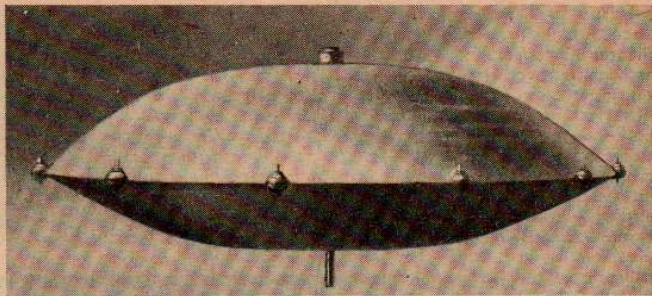
● Une illustration de Robida pour « La Guerre infernale » de Mericant publiée en 1905. Comme la suivante, la conception de cette machine volante s'inspirait du projet de dirigeable lenticulaire (1889) de L. Capazza. (Coll. Gras).



● Une image du roman « L'Invasion noire » (1896) par le capitaine Danrit (1855-1916). Plus connu sous son vrai nom de Driant, député de Meurthe-et-Moselle, celui-ci mourut sous Verdun, à la tête d'un bataillon de chasseurs.



● Vue de dessous d'une « soucoupe-dirigeable-hélicoptère » de M. Dreux-Hazard, expérimentée au laboratoire Eiffel à Paris, en 1925.

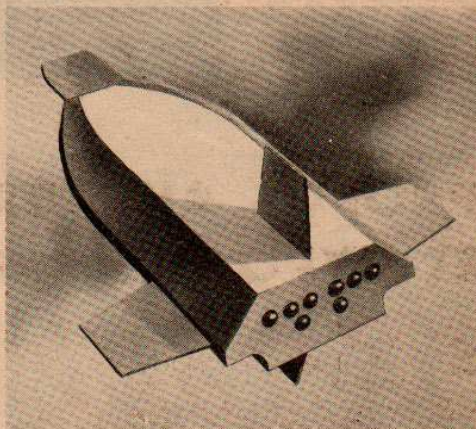


● La même, vue de côté. Depuis, plusieurs inventeurs ont assuré avoir construit, à la même époque ou avant, des appareils circulaires. Le Hollandais Weygers fait remonter ses travaux à 1924 ; l'Anglais Richards assure qu'avant 1914 M. Churchill assista aux expériences de son « monoplan annulaire ».

et indiscutables, échafaudent des hypothèses : se fondant sur les éléments qui leur sont fournis par les expériences pratiques et sur certaines lois de la physique et de la mécanique, ils s'efforcent, avec une louable persévérance, de faire « voler » des engins dont ils ne connaissent que l'aspect extérieur — et encore avec une approximation très relative.

Quant aux antisoucoupistes, voulant sans doute paraître plus positifs, ils condamnent d'emblée, avec intransigeance, toutes les observations recueillies, en les mettant au nombre des « hallucinations collectives ». Ils ont d'ailleurs beau jeu, puisque, depuis trois ans, on n'a pu mettre la main sur aucun engin ayant de près ou de loin l'aspect d'une soucoupe (ce qui, soit dit en passant, renforce de jour en jour leur position).

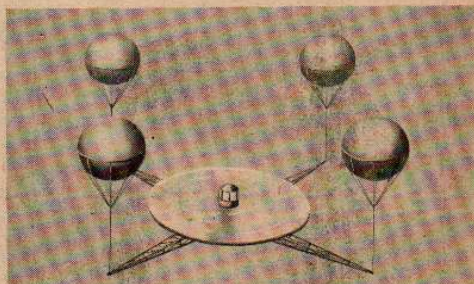
Pour notre part, le fait d'admettre sans discussion, comme des témoignages irréfutables, toutes les observations faites (il y en a eu jusqu'à ce jour 400 environ) nous paraît une attitude aussi peu scientifique que celle qui consiste à prendre la totalité de ceux qui ont fait ces observations pour d'aimables plaisantins. Nous nous garderons



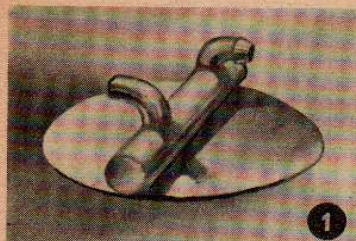
● En 1928, l'ingénieur allemand Frantz Van Hœfft proposait pour aider l'envol de sa fusée cosmique d'utiliser un astronef de très grande surface portante. (Longueur : 32,5 m ; largeur : 21,6 m ; surface portante : 100 m²).



● Un ancêtre plus lointain encore : en 1889, les Français Faure et Graffigny songeaient à utiliser la pression du rayonnement solaire pour la propulsion dans l'espace de ce ballon sphérique qu'encercle une sorte de soucoupe.



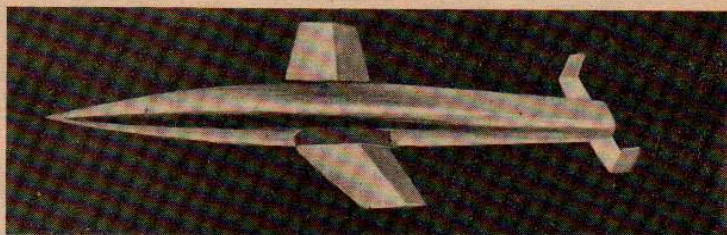
● En 1913, le Jules Verne russe, Krasnogorsky, reprenant l'idée de Faure-Graffigny, attelaient une soucoupe de 35 m à des ballons qui l'enlevaient jusqu'à la très haute atmosphère où elle prenait son autonomie de fonctionnement.



1 Disque mis en rotation par des tuyères (expériences Riabouchinsky, 1924). Poids : 533 g ; charge de poudre : 50 g ; angle de lancer : 25° ; portée : 110 m en plusieurs ricochets.

2 Un des premiers projets d'appareil à double stato-réacteur à grande surface portante conçus par l'ingénieur allemand Lippisch, spécialiste notoire des grandes vitesses.

● Aspect général de l'avion-fusée conçu par E. Sänger et I. Bredt. Avec sa proue en demi-ogive, ses parois verticales à hauteur des ailes, son fuselage non profilé à l'arrière et surtout la grande surface portée de sa cellule, il fit l'objet d'études tenues secrètes jusqu'en 1944. Poids à vide : 10 t ; poids en charge : 50 t.



donc de ces deux attitudes extrêmes et nous ne refuserons pas d'accorder notre confiance à quelques observateurs sérieux, familiarisés avec les choses de l'air, doués d'un parfait équilibre mental et — disons-le — faisant preuve d'une grande sobriété, ensemble de qualités qui devrait suffire à les préserver des extravagances de l'imagination.

Partant de là, on verra qu'un certain nombre de témoignages tendent à attester l'existence d'engins d'aspect circulaire, ayant certaines caractéristiques étrangères aux engins connus, ce qui nous amène naturellement à supposer qu'il s'agit de « recherches secrètes ».

Les données du problème

Des nombreuses observations effectuées dans les régions les plus diverses de notre planète et rapportées par des témoins « dignes de foi », nous ne retiendrons que celles qui furent faites par des aviateurs chevronnés, parce qu'elles offrent à notre avis les plus grandes garanties.

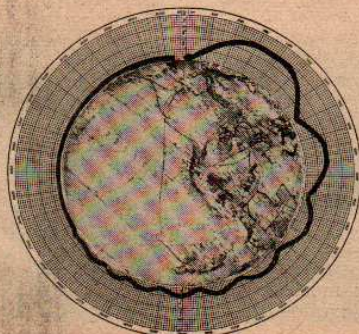
La longue liste de ces observations commence au 24 juin 1947, avec le rapport du pilote américain Kenneth Arnold, qui soutint avoir rencontré neuf disques volant en formation.

Le 7 janvier 1948, le pilote de chasse Thomas Mantell, de la base aérienne de Godman-Field, dans le Kentucky, volant en formation avec deux autres appareils, aperçoit, marchant à bonne

allure, un « objet » métallique de grande dimension — il en estima la longueur à 130 m — ressemblant à un « cône de crème glacée couleur d'argent et couronné de rouge ». En dépit de ses efforts, il ne put atteindre l'objet qu'il avait pris en chasse. Abandonné par ses coéquipiers, Mantell continua seul une poursuite qui le mena à 8 000 m d'altitude. Peu après, on devait retrouver son corps près des débris de son avion. La chasse n'avait pas duré moins de trente-cinq minutes, pendant lesquelles nombres de renseignements furent transmis à la base de Godman-Field par le malheureux pilote.

Plus près de nous, le 27 avril 1950, l'avion régulier de la TWA, sur une ligne rayonnant de Chicago, croisa en route un « objet rond, rouge, comme du fer surchauffé ». L'apparition fut observée pendant sept minutes par le pilote, le copilote et les deux passagers.

Au mois de juillet de la même année, les capitaines Chiles et Whitted, pilotant un DC-3, aperçurent, en survolant la nuit et par temps clair les environs de Montgomery (Alabama, E.-U.), un objet d'environ 30 m de long, formé de deux ponts garnis chacun de « fenêtres » nettement visibles. A l'approche de l'avion — Mantell avait déjà signalé quelque chose d'analogue — l'objet laissa échapper des flammes et monta à angle aigu. La vitesse fut estimée par les deux témoins à 1 500 km/h, et son passage à proximité créa un remous que ressentit le DC-3.



● Principe des ricochets sur les couches supérieures de l'atmosphère (d'après les recherches de E. Sänger et I. Bredt).

C'est encore la même année, le 31 septembre, que le capitaine Jack Adams, titulaire de 7 000 h de vol, et son copilote, Anderson, ayant 6 000 h de vol à son actif, aperçurent non loin de Memphis, vers 21 h 30 et par beau clair de lune, « un disque orange, se déplaçant à une vitesse supersonique ». Ils distinguèrent les « deux ponts », avec, sur leur face circulaire inférieure, « plusieurs lumières, sortes de fenêtres ». Ils aperçurent en outre, dans la partie centrale du disque (le moyeu), une « petite lumière intense ».

Nous bornerons là notre énumération, après avoir encore cité, pour mémoire, les témoignages de B. Totem, pilote civil depuis plus de huit ans et ancien inspecteur de l'Air Force ; de D. Courley, ancien observateur de l'Air Force ; du capitaine Smith, qui, tout comme K. Arnold, vit plusieurs disques volant en formation, avec, en leur « moyeu », une « petite lumière intense ». Retenons enfin la première observation réalisée par un homme de science : celle de M. Hess, de l'Observatoire de Lowell, qui, le 20 mai 1950, observa à la jumelle, en plein jour, durant cinq minutes et « sans confusion possible », un petit disque, se déplaçant sans bruit à une vitesse qu'il évalua à 300 km/h.

Tous ces hommes dont nous venons de citer les noms sont des hommes expérimentés, dignes de foi, et dont l'équilibre physique (pour les aviateurs) est périodiquement contrôlé. Il est d'ailleurs très remarquable que leurs observations concordent sur bien des points (y compris la forme de « cigare » vue par les uns et celle de « disque » observée par les autres, car il faut dire, tout bonnement, que rien ne ressemble plus à un « cigare » qu'un « disque lenticulaire » vu par la tranche).

Bref, nous pouvons résumer comme suit l'ensemble des observations :

1. L'objet a la forme d'un disque renflé à sa partie supérieure ;
2. Presque tous les objets possèdent un double pont et des « fenêtres » ;
3. Tous sont entourés d'une lumière fluorescente, parfois brillante ;
4. On constate un point lumineux dans le sommet du disque ;
5. La dimension varie suivant les observations et va de 30 cm, suivant les uns, à 130 m, suivant les autres ;
6. Parfois, il se produit une flamme rouge lors du déplacement ;
7. La mobilité des engins est très grande et leur vitesse élevée.

Quelques explications plus ou moins satisfaisantes

De telles observations n'allèrent pas sans soulever des commentaires, et la presse mondiale, parfois en « complicité » avec quelques personnalités, essaya tant bien que mal d'expliquer l'origine des engins observés, d'en définir la nature et le fonctionnement.

Il nous paraît intéressant, avant de pousser plus loin notre étude, de rappeler brièvement quelques-unes des explications proposées.



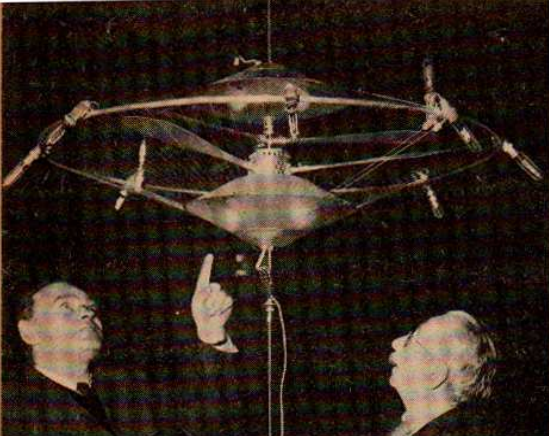
● Le 11 mai 1949, le fermier Trent prit à McMinnville (Oregon) deux photographies d'une soucoupe volante qui passait au-dessus de sa maison. (D'après « Life ».)



● Engin insolite trouvé à Horsehead (État de New York) le 8-4-1950, quatre jours après l'annonce (démentie) qu'on fabriquait des soucoupes aux U. S. A.



● Au début d'avril 1950, M. Muller, reporter de cinéma, prit à trois heures du matin, aux îles Baléares, ce cliché d'une soucoupe en vol publié par « Informaciones ».



● Un modèle de soucoupe construit outre-Rhin, en 1950, par M. Galonska (à gauche). Il est attaché parce que la fabrication d'appareils volants reste prohibée en Allemagne.



● Conçu un peu avant la seconde guerre mondiale par l'Italien F. Tallei, cet appareil devait avoir 50 m de diamètre. Son principe s'inspirait de celui des hélicoptères.

Tout d'abord, les prosoucoupistes semblent admettre unanimement que nous nous trouvons en présence d'au moins deux types de soucoupes :

1° Les unes de petite taille (30 cm), animées d'une grande vitesse, et pouvant, en plein déplacement, changer brutalement de direction à angle droit. On suppose qu'elles seraient téléguidées.

2° Les autres, de dimensions plus grandes (de 30 m à 130 m), moins rapides, et que piloteraient des êtres se trouvant à bord.

La principale faiblesse de cette classification simpliste paraît consister dans les dimensions qu'on attribue ici aux soucoupes avec un peu trop d'assurance : nous ne croyons pas qu'il soit tellement facile, même pour un pilote expérimenté, d'apprécier la distance et, par suite, le diamètre apparent ainsi que la vitesse de déplacement d'un objet, surtout lors d'une observation nocturne.

Cela n'exclut pas l'existence des soucoupes, mais rend bien précaire l'affirmation selon laquelle il existerait toute une gamme de dimensions.

Quant au mode de fonctionnement, là encore, deux opinions s'affrontent :

1° Il s'agirait d'un appareil mixte, fonctionnant à l'instar des hélicoptères, c'est-à-dire à l'aide de pales tournantes, mues peut-être par des moteurs à réaction ;

2° L'appareil pourrait être, plus simplement un disque propulsé par un turbo-réacteur, un statoréacteur ou un moteur-fusée.

La question d'origine

En ce qui concerne l'origine des soucoupes, on s'en tient, jusqu'ici, à deux hypothèses :

1. *Origine terrestre* (et, sans doute,engin secret). — Cette opinion s'appuie sur l'affirmation d'un journaliste américain, Henry Taylor, qui, en octobre 1950, annonça la découverte au Texas, dans la baie de Galveston, d'un engin de 50 cm de diamètre, portant l'inscription suivante :

« Secret militaire des U. S. A.

» Forces aériennes (n°...). »

« Quiconque endommagera cet appareil ou relèvera des détails de sa construction est pas-

sible de poursuites de la part du Gouvernement des U. S. A.

» Prière de téléphoner d'urgence pour enlèvement (suit le n° d'une base aérienne).

» Non explosif. »

2. *Origine extraterrestre*. — Les tenants de cette hypothèse se réfèrent à une information venue de Hamlet, dans la Caroline du Nord, en janvier 1950 : « Une soucoupe volante se serait écrasée au sol. On aurait trouvé à son bord deux êtres lilliputiens de 40 cm, tués par le choc ; ce seraient des habitants de Jupiter. On procède à leur autopsie. » Il s'agissait d'une mystification.

En novembre 1950, un fait identique se produit quelque part aux États-Unis et, cette fois, on nous annonce l'anéantissement d'un équipage de nains à « apparence humaine, habillés à la mode de 1890 (?) ».

Autre supercherie, bien entendu. Néanmoins, c'est le point de départ d'une série d'aberrations. A grand renfort de logique, on veut « expliquer ». Et l'on conclut :

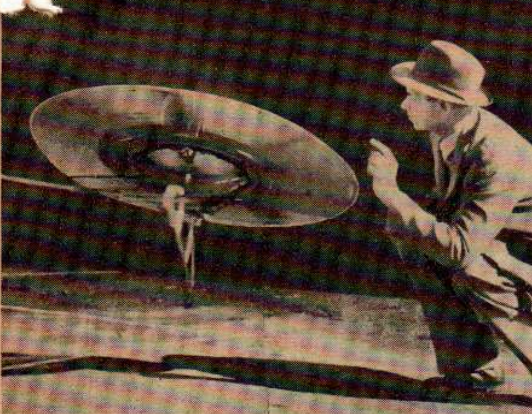
1. Les négroïdes et les pygmées vivant sur notre planète ne sont pas suffisamment évolués du point de vue technique pour construire de tels engins ;

2. Il est possible par contre de créer une race spécifique de lilliputiens par simple ablation de l'hypophyse, glande qui agit sur la croissance et dont la suppression, selon les dires du Dr Pierre-Marie, peut provoquer le nanisme ;

3. L'explication la plus plausible (?) est l'existence d'êtres extraterrestres.

Martiens et Joviens

Une fois admis ce point — fort séduisant d'ailleurs et très en vogue aux États-Unis — l'imagination se laisse aller à un débordement que plus rien ne peut réfréner. On parle d'avant-gardes interplanétaires venant préparer l'arrivée du gros de l'expédition chargée d'envahir la Terre (opinion du physicien Blyn-Fisher), de l'invasion inévitable de Martiens visant à nous expulser (où irions-nous ?) et à s'installer à notre place dans un climat plus chaud que celui de leur



● Disque volant présenté en septembre 1950 (en manège) par l'Américain E. M. Kay. Ce modèle, d'un mètre de diamètre et pesant environ 9 kg, atteignait la vitesse de 115 km/h.

planète (opinion de l'astronome Del Marijo). Enfin, ces conjectures — à force d'être répétées — étant prises pour vérités, les juristes s'en mêlent et demandent — le plus sérieusement du monde : « Si nous ouvrons le feu sur les habitants des autres planètes, notre acte pourrait-il être considéré comme un crime de guerre dont les auteurs pourraient être poursuivis comme assassins ? » (avis de G. Brauheller).

Ces opinions laissent songeurs et on se demande si l'existence éventuelle des soucoupes volantes n'est pas plus dangereuse, pour les humains, par les hypothèses auxquelles conduit leur origine supposée que par leurs effets réels, qui, jusqu'à ce jour, avouons-le, ne furent pas particulièrement néfastes.

D'autre part, nous voulons bien croire à l'existence de l'équipage martien ou jovien, à la condition toutefois que l'astronomie, telle que nous la connaissons, soit sérieusement révisée et qu'aux difficultés rencontrées par les astronautes on propose des solutions victorieuses et totalement différentes de celles préconisées à ce jour. Quant à ces informations — sans développements — des journalistes américains, nous aimerions pouvoir leur accorder créance, comme il paraît indiqué de le faire pour les aviateurs. On aimerait les voir apporter, à défaut d'un fragment de soucoupe (ou du rapport d'autopsie), au moins une preuve photographique.

Il se trouve des gens pour croire à la sincérité des observateurs, mais pas à l'existence des « soucoupes volantes » : ils expliquent les observations signalées soit par les *météorites*, qui laissent très souvent derrière eux une traînée lumineuse, soit par le *reflet*, éloigné de son point d'origine, du rayon solaire ayant frappé la surface brillante d'un avion en marche (?), soit par le *fantôme* provoqué par le passage d'un avion se déplaçant à vitesse sonique, fantôme matérialisé en un halo mobile, ayant vaguement la forme d'un disque (?); très souvent par les ballons sondes et plus souvent encore par les « crêpes volantes », avions expérimentaux de forme ronde ou semi-ronde.

La formule hélicoptère

A la question souvent posée : « Un appareil de forme circulaire peut-il s'élever et voler ? » une réponse positive est possible, si l'on recourt à un disque garni de pales escamotables, à incidence variable.

De tels modèles n'existent pas, mais l'expérience a prouvé que les données techniques ne s'opposent pas à ce qu'ils soient construits et utilisés.

La mise en rotation de tels appareils peut être assurée par une série de moteurs à réaction installés le long du disque.

Rien ne s'oppose non plus à ce que soit disposée, dans la partie centrale une cabine, dont l'immobilité serait assurée soit par un moteur à réaction anticouple (suivant, entre autres, l'opinion de Marcel Chabonat), soit par un gouvernail vertical, placé dans le souffle d'une hélice tractive (expérience du Dr Kay). Cette dernière expérience révéla, pour l'ensemble du dispositif, un rendement des plus médiocre et un manque total de stabilité : il semble bien que cette formule, qui fait intervenir des résistances supplémentaires, ne puisse donner, dans les meilleures conditions, qu'un mauvais hélicoptère (opinion du Dr Alexandre Klemm).

Rappelons enfin qu'en 1925, au laboratoire Eiffel, le Français Dreux-Huzard effectua quelques essais infructueux sur un type d'appareil très « soucoupe volante ». Les résultats obtenus sont consignés, avec documents photographiques, dans un rapport daté du 1^{er} octobre 1925 et signé de M. Lapresle (1). Reprenant sans doute l'idée du dirigeable lenticulaire de Louis Capazza, M. Dreux-Huzard avait imaginé un appareil ayant la forme d'une lentille biconvexe de 100 m de diamètre, pourvue à son extrémité d'un certain nombre d'ailes à sustentation dynamique, devant faciliter par la rotation de l'ensemble la manœuvre d'envol et d'atterrissage. L'intérieur de cette espèce de dirigeable rigide était aménagé pour contenir des ballons d'hydrogène.

La formule disque

En regard de la formule hélicoptère, celle du disque paraît séduisante, quoique nous manquions encore de données précises sur ses caractéris-

(1) Cette expérience a été révélée par *Les Ailes*.



● Le « Brollycopter » de M. Olen Sipe, dont les essais, en modèle réduit, sont en cours, se compose de deux cônes pourvus de pales qui tournent en sens contraires.

tiques, faute d'une expérimentation méthodique qui apporterait sans doute d'heureuses surprises.

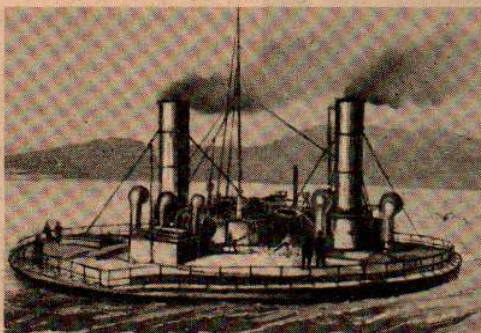
Les seules données existantes sont relatives aux ailes rondes fixes, comme celles de ces « crêpes volantes » qu'on a parfois prises pour des « soucoupes » et que construit pour le compte de la marine américaine Charles Zimmermann (Chance-Vought V173 et XF 5U.) Les essais aux grandes vitesses montrèrent l'avantage de l'aile circulaire sur les ailes de formes classiques, du fait de son faible allongement facilitant notamment l'écoulement de l'air. Par contre, on nota une certaine instabilité, cause prédominante de l'échec des tentatives successives.

Tout autre semble devoir être la formule surface circulaire tournante, car la stabilité gyroscopique serait ici assurée du fait même de la mise en rotation. Là, comme dans le cas précédent, on recourrait aux réacteurs, et la partie centrale — dont l'immobilité serait assurée par un dispositif anticouple — pourrait être pourvue d'un moteur plus puissant pour le déplacement latéral.

Cette formule séduisante donnerait d'abord une explication satisfaisante de certaines « anomalies » présentées par les soucoupes. Leur vitesse élevée et leurs accélérations brutales ne peuvent s'expliquer que par l'emploi de la réaction. En outre, la possibilité qu'elles ont de changer brusquement de direction s'expliquerait par le fait qu'un disque dispose d'un bord d'attaque égal sur toute sa périphérie, qu'il n'a pas besoin de virer lui-même et que la manœuvre peut s'accomplir par une simple orientation du moteur central.

Quant aux dimensions constatées, elles entraînent nécessairement des surfaces portantes considérables, ce qui est très important, car on peut ainsi, sous une faible incidence, réaliser des vols planés sur de longues distances et obtenir des accélérations considérables (l'expérience a pu être réalisée de façon probante sur quelques disques).

Il nous paraît utile de rappeler ici que, vers la fin de la guerre, d'importantes recherches furent entreprises en Allemagne, dans le domaine des engins à grandes surfaces portantes (Irène Bredt et Eugen Sänger) : en utilisant exclusivement les lois encore mal connues de la *superaérodynamique*, on peut réaliser, par « ricochets » successifs sur les couches atmosphériques, des vols circumterrestres avec, pour seule énergie, celle qui était indispensable pour obtenir la vitesse de départ. Pourquoi les « soucoupes volantes » n'utiliseraient-elles pas, pour leurs



● Construit en 1890 par l'amiral Popoff le « Novgorod » était de forme circulaire et jaugeait 3 000 t. Il se propulsait en tournant sur lui-même et pouvait, son tirant d'eau étant très faible, évoluer dans des eaux peu profondes.

évolutions, les mêmes lois, en glissant et en rebondissant sur notre atmosphère?... Les pierres plates lancées avec un mouvement giratoire sur la surface des eaux tranquilles le font bien.

Ajoutons enfin que, si la forme allongée des avions supersoniques et leurs ailes en flèche sont particulièrement propres à « traverser » le plus commodément possible un élément dense et satisfait en cela aux lois de l'aérodynamique, le disque, lui, nous apparaît devoir répondre à celles de la *superaérodynamique*.

A lois nouvelles, engins nouveaux. Et, quoique la comparaison nous semble téméraire, nous ne saurions mieux faire, pour préciser notre pensée, que de dire qu'à nos yeux « la soucoupe volante est à l'avion supersonique ce qu'un bateau plat est à un sous-marin... » L'un est fait pour traverser l'élément, l'autre pour le dominer.

Conclusion

Est-il nécessaire de conclure, de se déclarer prosoucoupiste ou antisoucoupiste ? Nous préférons, ayant exposé l'essentiel des données, laisser nos lecteurs prendre parti, à leur gré.

Si l'on admet que les soucoupes volantes existent, il faut se rendre à l'idée d'engins qu'on désire garder secrets. En ce cas, s'il s'est trouvé des observateurs indiscrets, c'est que l'expérience ne peut — surtout dans ce domaine — se limiter au laboratoire : il faut procéder aux essais en vraie grandeur et envisager le risque de les voir étalés au grand jour. On peut penser que c'est ce qui s'est produit. Mais, dans ce cas, *qui* expérimente ? C'est là une question à laquelle il est bien épineux de répondre.

Dès les premières observations, une commission fut chargée par le Gouvernement des États-Unis d'enquêter sur l'existence des soucoupes. Elle leur trouva d'abord une étroite parenté avec le célèbre serpent de mer ; à présent, cette version désinvolte ayant été fraîchement accueillie par l'opinion publique, elle tend à leur attribuer une origine extraterrestre.

Devant ces conclusions, on peut se demander si les enquêteurs cherchent à masquer les travaux de chercheurs américains, ou à éviter d'alarmer l'opinion en reconnaissant l'existence d'une arme éventuelle qui ne serait pas américaine.

Mais si on accepte l'origine extraterrestre, le problème devient d'ordre mondial, et l'on ne conçoit pas pourquoi l'Amérique aurait l'exclusivité de ces incursions étrangères...

Alexandre Ananoff