

inforespace

**ufologie
phénomènes
spatiaux**

**revue bimestrielle n° 51
mai 1980, 9^{me} année**



<http://laboratoire-aime-michel.com>

Document réservé à l'usage interne du Laboratoire Aimé Michel

Collection Peter EL BAZE peterbob@free.fr

Diffusion strictement interdite

inforespace

Organe de la SOBEPS asbl
Société Belge d'Etude des
Phénomènes Spatiaux

Avenue Paul Janson, 74
1070 Bruxelles - tél. : 02/524.28.48

Président :
Michel Bougard

Secrétaire général :
Lucien Clerebaut

Trésorier :
Christian Lonchay

Rédacteur en chef :
Michel Bougard

Imprimeur :
André Pesesse
Haïne-Saint-Pierre

Editeur responsable :
Lucien Clerebaut

Sommaire

Requiem pour une vague	2
Réalités et limites de la distorsion	22
Le point sur la recherche ufologique	24
L'Ufologie par le petit bout de la lorgnette	29
Nouvelles internationales	30
On nous écrit...	32

Les articles signés n'engagent que la responsabilité de leur auteur.

Requiem pour une vague

Cela dit, l'« **Airship** » était bel et bien un **OVNI** : il en avait les **mouvements** dans le ciel et un certain type de comportement maintenant bien connu vis-à-vis des témoins (ostentation et dérobades, scènes d'atterrissages, etc).

Pierre Guérin
(in Infoespace n° 43)

Si l'on veut bien nous permettre un doux euphémisme, nous dirons que « le phénomène OVNI est constitué d'un ensemble **cohérent** de manifestations **incohérentes** ». Et pourtant, au sein de cette belle ordonnance, il apparaît un hiatus qui a déjà fait couler beaucoup d'encre : nous voulons parler de la trop fameuse vague américaine de 1896-1897 qui avec ses « engins » essentiellement baroques pose bien plus de problèmes qu'elle n'aide en fait à en résoudre. Et Dieu sait pourtant si cette vague exerce une réelle fascination sur **tous** les ufologues, de quelque bord qu'ils soient et qui n'ont jamais manqué de la récupérer pour étayer leurs thèses.

Ainsi, tandis que certains la brandissent triomphalement comme étant la première vraie vague **historique** démontrant à l'évidence l'ancienneté des apparitions d'OVNI, d'autres ne manquent pas de l'utiliser comme illustration flagrante de ce que l'on appelle (un peu à la légère) le « mimétisme » OVNI. Il y a aussi ceux qui y voient la preuve que de tous temps, le phénomène OVNI, réalité à la fois « psycho-physique », a puisé dans nos structures mentales le modèle de ses manifestations... et enfin, tout dernièrement, celui qui l'a retenue comme confirmation du fait que toutes ces histoires ne relèvent que de la pure et simple socio-psychologie... (ou psycho-sociologie).

La fin du siècle dernier a-t-elle vu l'intrusion dans notre environnement d'une intelligence extérieure se manifestant à bord d'engins imitant les maladroites tentatives aérostatiques humaines ou matérialisant la rêverie du moment... Ou tout cela n'est-il qu'un exemple parfait de rumeur mythique enfantée par la soif de conquête de l'espace aérien qui existait à l'époque ?

Pour tenter de répondre à ces questions, nous avons choisi une démarche que tous les ufologues avaient apparemment négligée : **replacer la dite vague dans son contexte exact** ! Et l'étude du dit **contexte** nous a apporté quelques surprises de taille que nous allons maintenant révéler aux lecteurs.

La vague de 1896/1897 telle qu'en elle-même...

Le premier élément capital dont il convient de bien se pénétrer, c'est que la vague en question nous est connue **uniquement par des coupures de**

presse. Or, les ufologues savent bien quel crédit il convient d'accorder aux relations journalistiques. La vague française de 1954 montre à l'évidence l'abîme qui existe le plus souvent entre la réalité des faits telle qu'elle peut apparaître après enquête sérieuse, et la façon dont ils sont relatés par les journalistes en mal de copie. Prudence donc, d'autant plus que la lecture attentive des journaux de l'époque permet de mettre en évidence d'indéniables « canards », tel celui qui suit. Le 14/04/1897, vers 16 h 30, un objet en forme de ballon se serait posé près de Reynolds (Michigan) après être resté suspendu dans le ciel pendant une heure. Un étrange personnage de 3 m de haut, presque nu, en serait sorti et aurait même blessé un des témoins car plusieurs personnes de Morley et Howard City étaient venues sur place pour observer de près le phénomène. Cette relation est extraite du « **Saginaw Courier Herald** » du 17-04. Or, ce qui est tout de même étonnant, c'est que quelques jours plus tard, dans un autre journal, le « **Lansing State Republican** », on puisse retrouver exactement la **même relation**, mais datée cette fois du 17-04 et qui se serait passée à Williamson au lieu de Reynolds, tandis que les témoins étaient venus observer le géant dévêtu depuis les villes de Loke et Okemos...

Il est donc tout à fait clair que le « **Lansing State Republican** » n'a fait que reprendre un cas rapporté par un de ses confrères (cas peut-être authentique, comment savoir...) en se contentant de le régionaliser afin d'en augmenter l'impact sur ses lecteurs. De tels procédés (fréquents en matière de faits divers croustillants) ne peuvent hélas que jeter la suspicion sur les sources journalistiques car il devient alors impossible de pouvoir affirmer de façon absolue que tel cas particulier n'a pas tout simplement été inventé (ou au minimum enjolivé) par un journaliste tenant absolument à avoir « comme tous ses confrères » un article sensationnel relatif à l'Airship dans ses colonnes. Toutefois, si cet état de fait discrédite « le cas particulier », cela ne saurait en aucune façon porter préjudice à **l'ensemble** du dossier car il est impossible que **tout** ait été inventé.

Le deuxième élément important pour bien appréhender cette fameuse vague, c'est de ne pas perdre de vue qu'elle contient elle aussi sa proportion non négligeable de canulars. Tous les cas, hélas, n'ont pas pu être réenquêtés, mais pour deux

d'entre eux au moins, les investigations des ufologues américains ont permis de mettre en évidence les mécanismes et les buts de ces mystifications parfois plus « farfelues » ou « louables » que foncièrement sordides.

Le 17/04/1897, à Aurora (Texas), vers 06 h 00, un Airship se serait écrasé au sol contre le moulin à vent du juge Proctor. L'appareil qui s'éparpilla en mille morceaux aurait contenu les restes défigurés de son pilote qui selon les dires de Mrs Weens, une spécialiste (?), « n'était sûrement pas de ce monde ». Parmi les débris, on retrouva aussi un carnet de bord couvert de hiéroglyphes qui ne purent être déchiffrés et furent considérés à l'époque comme de l'écriture martienne ! A n'en pas douter !

Il va sans dire que de nombreuses recherches contemporaines furent entreprises à Aurora, tant pour essayer de mettre la main sur un des nombreux morceaux de l'Airship que pour tenter de retrouver et exhumer les restes du mystérieux pilote qui avait (soit disant) été enterré dans le cimetière local. Les investigations furent vaines dans ce sens, mais elles permirent à l'ufologue Donald Hanlon de rencontrer un certain Lowry **qui vivait à Aurora à l'époque du prétendu accident**. Ce « témoin » révéla alors que toute cette histoire avait été inventée par le nommé E. E. Haydon pour tenter d'attirer du monde dans la petite ville qui se dépeuplait, car elle avait été laissée à l'écart de la ligne de chemin de fer... Preuve que tout cela n'était qu'invention : à Aurora, **il n'y avait jamais eu de moulin à vent dans la propriété du juge Proctor**. De plus, le registre du cimetière maçonnique local où figurent tous les noms de toutes les personnes qui y furent enterrées ne mentionne aucune tombe anonyme ! (voir figure 1).

La seconde affaire de ce genre est constituée par l'énorme canular monté par le fermier Hamilton, canular sur lequel nous aurons l'occasion de revenir un peu plus loin car, pour ne point correspondre à un fait réel, il n'en est pas moins hautement significatif. Le troisième élément à prendre en considération relativement à cette fameuse vague est le fait que comme tout ce qui relève des témoignages de type OVNI, il y a forcément eu des confusions (flagrantes ou difficilement décelables) avec des phénomènes naturels non reconnus.

Figure 1

Le 17 avril 1897, un de ces dirigeables non identifiés se serait écrasé contre le moulin du juge Proctor, à Aurora (Texas). Aujourd'hui ce terrain a été transformé en poulailler et les diverses fouilles entreprises n'ont conduit à aucun résultat.



De nos jours, même les « ufologues » les plus excessifs s'accordent néanmoins à reconnaître que plus de la moitié des témoignages qui nous sont rapportés, en particulier ceux concernant des « lumières nocturnes », correspondent en fait à des phénomènes météorologiques et surtout astronomiques (Lune et Vénus en priorité) non reconnus. Pourquoi en aurait-il été autrement lors de la vague de 1896/1897. Et d'ailleurs (pour montrer que les relations journalistiques ne sont pas toujours si mauvaises que cela) plusieurs articles ne manquent pas de venir confirmer cette « évidence ». Par exemple, le 01/04/1897, vers 20h15, selon le « Kansas City Times », des milliers d'habitants de Kansas City purent observer une mystérieuse lumière (à n'en pas douter le projecteur équipant l'Airship) évoluant en tous sens dans le ciel. La lueur semblait avoir les dimensions d'une grosse **lampe de rue** et devait être à **hauteur des nuages**. A un moment donné, il en sortit un faisceau, un peu comme un projecteur... Lorsque l'on sait ce qu'étaient les ampoules électriques fabriquées en ces débuts héroïques de l'éclairage électrique, on se rend compte immédiatement que tout ce que virent les témoins, ce fut un simple objet ponctuel (étoile ou planète) qui à travers les nuages et en raison des mouvements de ceux-ci paraissait avoir un déplacement propre qui en fait n'était qu'apparent. Quelques mois auparavant, le 26/11/1896, les citoyens de Red Bluff s'étaient assurément laissés entraîner par leur imagination puisqu'à partir du même phénomène (objet lumineux ponctuel semblant se déplacer en tous sens dans le ciel), ils avaient fini par y « voir » un engin en forme d'oeuf. Lorsque le professeur Buckhalter de l'Observatoire de Chabot pris la « parole » dans le « Oakland Tribune » du 30/11/1896 pour

Figure 2

Dans son édition du 12 avril 1897, le «Chicago Times-Herald» publiait un dessin de la seule photographie d'un Airship. L'engin avait été observé au-dessus de Rogers Park et photographié par Walter McCann. Le commentaire de l'illustration précise que «les experts certifient l'authenticité du document».

AIR SHIP AS PHOTOGRAPHED OVER ROGERS PARK SUNDAY MORNING BY WALTER McCANN
(Reproduced from Photograph Presented to St. Vincent and the Carriacou by Walter McCann)



signaler à ses concitoyens qu'à force de vouloir croire à l'Airship on finirait toujours par le « voir » d'autant plus qu'en cette période de l'année Vénus était aussi brillante qu'un arc électrique... et bien, ce sage astronome avait grandement raison de commencer par proposer une explication que d'aucuns jugent dérisoire pour rendre compte d'un phénomène (paraissant) étonnant. Monnerie a eu des précurseurs.

Enfin, le dernier élément que nous retiendrons pour mieux comprendre cette vague est celui relatif à « l'ambiance » dans laquelle cela se déroula. Plus qu'une simple « rumeur », l'Airship était à l'époque un véritable centre d'intérêt pour l'ensemble de la population américaine tenue au courant par voie de presse de l'évolution au jour le jour du phénomène.

Nous n'en voulons pour preuve que les petites phrases du genre suivant qui invariablement se retrouvent dans toutes les déclarations des témoins de l'époque :

« ... La silhouette **maintenant bien connue...** »
26/11/1896.

« ... Le célèbre dirigeable... » 10/04/1897.
«... dont on avait tant parlé dans la région. »
17/04/1897.

« ... Je compris immédiatement qu'il s'agissait là du **fameux navire aérien qu'on avait vu à travers le pays...** » 20/04/1897.

« ... Tout de suite, je me rendis compte qu'il s'agissait du merveilleux navire aérien **dont on**

avait tant parlé les jours précédents... »

23/04/1897.

Et ainsi de suite. Si bien que nous sommes obligés de reconnaître qu'en cette fin de siècle, l'ensemble de la population américaine était au courant de l'affaire... Situation bien propice au développement des psychoses.

Pour notre démonstration, nous nous en tiendrons donc aux quelques cas pour lesquels il semblerait que la solution canular, psychose, confusion ou méprise soit à écarter. Cas pour lesquels l'Airship fut vu de près (parfois même de jour) et dont les relations sont suffisamment riches en détails.

L'Airship tel qu'en lui-même...

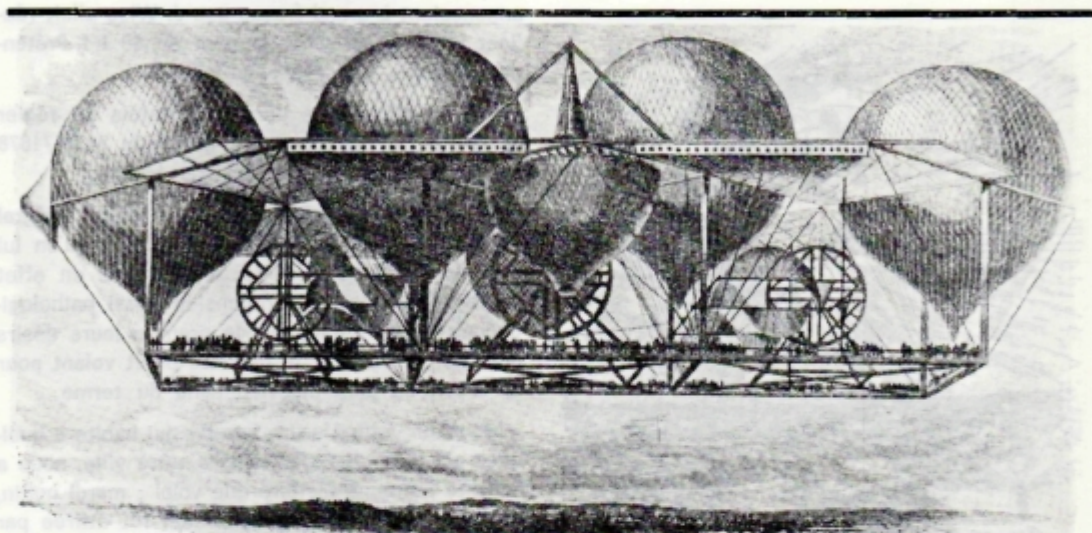
L'Airship en lui-même n'avait rien de foncièrement révolutionnaire. Il ressemblait tout simplement à un dirigeable quelque peu baroque. Il s'agissait avant tout d'un « gigantesque » fuseau ventru d'une longueur estimée entre 30 et 50 m, parfois plus, rarement moins, évoluant en position horizontale. Sous le corps principal se trouvait une cabine ou un habitacle tout à fait conforme à ce que l'on était en droit d'attendre sur un pareil engin (figure 2). Souvent, il était muni de grandes ailes latérales et équipé de propulseurs en forme de roues de turbines. D'autres équipements furent occasionnellement notés comme par exemple des projecteurs ou des cordes terminées par des ancrs... Donc rien de vraiment **extraordinaire**, si ce n'est le fait **qu'il n'y avait pas de ballons dirigeables évoluant dans le ciel américain à cette époque !...** Sinon quelques vagues projets sans lendemain.

C'est tout au moins l'affirmation **péremptoire** assénée par tous les ufologues qui ont eu l'occasion de se pencher sur cette vague. De là à en déduire que, puisque l'Airship **ne pouvait pas être d'origine humaine**, il était forcément de nature « extraterrestre », il n'y avait qu'un pas qui fut gaillardement franchi. Et l'on sait bien sûr ce que devint la dite vague, une fois étudiée dans cette optique arbitrairement choisie.

C'est sur l'affirmation : « Il n'y avait pas de ballons dirigeables évoluant dans le ciel américain à cette époque » qu'il convient de revenir, ainsi que sur les « vagues projets » soi-disant sans lendemain. Ces déclarations **péremptoires** ont peut-être un énorme avantage dans la mesure

Figure 3

La «locomotive aérostatique» du français Pétin (1830-51), telle qu'elle fut réalisée, mais avec trois ballons de 4000 m³ chacun, constituant la plus grande construction aéronautique jusqu'en 1908. Les surfaces de planement étaient inclinables et les hélices mues par la vapeur. (Document C. Dollfus).



Le projet de navire aérien de Pétin (1850).

où elles évitent d'avoir à se donner la peine de chercher, mais elles sont hélas souvent très loin de la vérité.

Nous avons donc pris la peine de chercher, et, par la force des choses, n'étant pas spécialistes de la langue de Mark Twain, uniquement dans les journaux et périodiques **français** de l'époque. Recherches ô combien fructueuses qui nous ont permis de mettre la main sur une masse incroyable de documents extraordinaires, ce qui, en outre, nous autorise à penser que si nous avions pu dépouiller de la même façon la presse américaine, nous aurions assurément relevé **une** quantité autrement plus phénoménale de documents... Mais ce que nous avons en mains suffit (heureusement/hélas) amplement à illustrer notre démonstration. Nous allons donc maintenant confronter successivement les relations d'apparitions de l'Airship et les comptes rendus d'expériences relatives à des réalisations **effectives** de conquête aéronautique.

Bref rappel historique

Il est bien difficile de dire à quand **exactement** remontent les premières tentatives de ballons dirigeables sur le sol des Etats-Unis. La première vraiment intéressante dont nous ayons retrouvé la trace concerne un projet français, celui du malchanceux Pétin. En 1851, en France, Pétin

acheva la réalisation de son gigantesque appareil (figure 3), mais sur les conseils d'un scientifique, le préfet de Paris lui refusa l'autorisation de l'expérimenter. Pétin passa alors en Angleterre, mais l'hospitalité britannique ne lui fut pas plus favorable car on le vit bientôt s'embarquer avec tout son matériel pour l'Amérique. Il réalisa tout d'abord une ascension à New York au moyen d'un des ballons de son système, mais malchanceux, il fut entraîné dans l'Atlantique où il s'abîma et il fut très difficile de porter secours aux malheureux aérostiers. Qu'à cela ne tienne, Pétin récidive... à la Nouvelle-Orléans où son ascension se termine cette fois dans le lac Pontchartrain où il faillit périr noyé. Il recommença une autre fois, mais ne put parvenir à gonfler son système. Enfin, en désespoir de cause, il se rendit à Mexico. Mais la malchance devait être son lot car la dernière tentative tourna à la catastrophe. Frappé par la foudre, son navire aérien explosa.

La morale de l'histoire, c'est que le projet de Pétin ayant fait l'objet d'une multitude d'illustrations à la «une» des journaux, dès **1851**, le public américain était déjà parfaitement au courant de la nature et de l'apparence des fantastiques machines qui étaient susceptibles d'évoluer dans les airs.

Figure 4

Le 22 novembre 1896, le « San Francisco Call » publiait le croquis de l'Airship aperçu au-dessus de St-Mary's College, près d'Oakland.



De 1850 à 1890, le ciel des Etats-Unis fut sillonné par une foule de ballons libres lâchés dans des buts aussi divers que grandioses. Nous ne dirons rien de l'aérostation durant la guerre de Sécession, mais nous ne saurions passer sous silence les nombreuses tentatives de « ballons transatlantiques » dont nous aurons d'ailleurs l'occasion de reparler plusieurs fois.

Dès 1859, plusieurs aérostiers américains dont John Wise et Thaddéus Lowe concurent le projet grandiose et parfaitement sensé (puisqu'il fut réellement exécuté en 1978) de traverser l'océan de l'Amérique vers l'Europe à bord de ballons libres afin de réaliser entre autres choses un acheminement plus rapide du courrier.

Comme ce projet nécessitait de se soumettre aux caprices des vents dominants, plusieurs « expériences préparatoires » furent prudemment tentées, visant simplement à joindre la côte Ouest à la côte Est. Comme nous le verrons ultérieurement, les résultats obtenus furent des plus concluants. Si bien que dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'Amérique du Nord fut plusieurs fois traversée d'Ouest en Est par des ballons peu dirigeables de formes et de tailles variées. Mentionnons à titre d'exemple qu'en 1873, **tous les jours** américains, à la suite du « Herald Tribune »

annonçaient à grand fracas que J. Wise allait réaliser la traversée du continent en 60 h ! Prétention quelque peu présomptueuse !

Cette situation nous permet toutefois de régler le sort de la fameuse observation du 24/01/1878 faite par le fermier Texan John Martin.

La lecture attentive du compte rendu **intégral** de la dite observation mérite d'ailleurs qu'on lui accorde quelques instants. Il démontre en effet de façon flagrante la propension quasi pathologique qu'ont les ufologues de prendre leurs désirs pour des réalités et le moindre objet volant pour un OVNI au plus mauvais sens du terme.

« Monsieur John Martin, fermier qui habite à quelques six miles dans le sud de notre ville, nous a raconté l'étrange histoire que voici : mardi matin, alors qu'il chassait, son attention fut attirée par un objet sombre, **assez élevé dans le ciel**, vers le sud. Il fut frappé par la forme particulière de cet objet et de la vitesse à laquelle il se rapprochait. Il fit tous ses efforts pour essayer de le mieux distinguer... Au moment où il le découvrit, il avait à peu près la grosseur d'une orange et il progressait sans cesse. Monsieur Martin se fatigua la vue à force de regarder et détourna un instant le regard afin de se reposer les yeux. Lorsqu'il le rechercha à nouveau, l'objet était presque à la verticale, ses dimensions avaient augmenté considérablement, et il **paraissait** avancer à une vitesse prodigieuse... Quand il passa **juste à la verticale**, l'objet avait environ **les dimensions (et non la forme !)** d'une grande soucoupe et il se trouvait manifestement à une très grande altitude. Monsieur Martin **pensa qu'il ressemblait à un ballon**, autant qu'il put en juger. Il disparut aussi vite qu'il était apparu et ne tarda pas à être perdu de vue. La bonne foi de Monsieur Martin est incontestable et cet étrange événement, s'il ne s'agissait pas d'un ballon, mérite de retenir l'attention de nos savants... »

Daily News de Denison du 25/01/1878.

Le cas aurait été intéressant si à cette époque le ciel américain avait été vierge de toute production humaine... Malheureusement, en ces temps là, il y avait foule de ballons dans le ciel des Etats-Unis (nous reviendrons en fin d'étude sur l'**incroyable quantité** de ballons lancés), et comme un ballon vu de dessous est **simplement** rond... comme une soucoupe... Il n'y a vraiment

pas de quoi crier au prodige... Ce qui n'empêche pas Jacques Lob, dans une célèbre bande dessinée, d'affirmer que le fermier texan avait vu un objet en **forme** de soucoupe, tandis que Jiji le visualisait par un dessin en forme de très classique disque à dôme ! On croit rêver !

L'Airship et l'aéronautique américaine

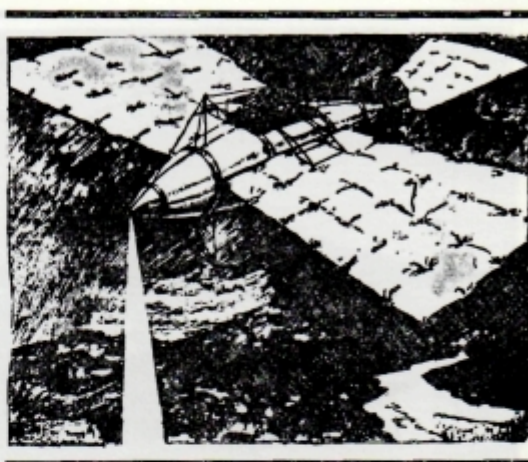
La vague éclata en 1896 au dessus de la Californie.

Le 22/11/1896, on observa l'Airship tout particulièrement au-dessus d'Oakland et on le décrivit comme un engin de 45 m de long muni de quatre **rotors brillants**. Le lendemain, il fut revu alors qu'il stationnait au-dessus du St Mary's College et le « San Francisco Call » en publie un dessin extrêmement révélateur (figure 4). Doit-on s'étonner de cette situation lorsque l'on sait que dès 1869, ce furent justement les Californiens qui eurent les premiers l'occasion d'assister aux essais d'un des tout premiers ballons dirigeables américains, celui conçu et réalisé par l'ingénieur Frederick Marriott. En 1869, Marriott, ancien collaborateur de Stringfellow, expérimenta son AVITOR grand et intéressant modèle de dirigeable à vapeur, long d'une dizaine de mètres, équipé d'**hélices latérales** mues par une machine à vapeur. **Des plans horizontaux** adaptés à l'enveloppe devaient faciliter les mouvements verticaux lorsque l'on inclinait le ballon sous l'action d'un **double gouvernail arrière**. La conception de l'AVITOR était d'ailleurs fort proche de celle du fameux projet de dirigeable de A. Pennington qui hélas ne dépassa pas le stade de l'épure.

La description de l'appareil de Marriott correspond tout à fait à celle de l'Airship, en particulier celui observé le 28/11/1896, toujours à Oakland par le jeune Case Gilson (figure 5). Et à ce sujet, il convient de mentionner que l'illustration qui en fut publiée dans le « San Francisco Call » du 05/12/1896 ne concorde pas du tout avec les déclarations du témoin. Ce qui est intéressant par contre, c'est que le dit dessin est tout à fait conforme à un autre projet aérostatique célèbre, celui de l'aéroplane AERIAL STEAM CARRIAGE conçu dès 1843 par W.S. Henson et J. Stringfellow (figure 6). Comme quoi, dès le début de la vague, les journaux avaient déjà commencer à déformer l'image de l'Airship

Figure 5

Le 5 décembre 1896, le « San Francisco » publiait le dessin de l'engin observé au-dessus de la Californie le 28 novembre précédent.



de façon à le rendre conforme à ce que l'on savait de techniquement réalisable. L'ennui, c'est que par la suite, les témoins allaient percevoir le phénomène à travers les images déformées qu'ils avaient eues sous les yeux.

Mais revenons on à l'observation du jeune Gilson. Selon le témoin, l'appareil était un long cigare noir avec **comme une queue de poisson** (le fameux double gouvernail) et équipé de propulseurs qui devaient tourner très vite puisqu'ils étaient invisibles (sic). Sous l'engin **pendait une sorte de pan triangulaire**. Lors d'autres observations, il fut nettement question d'espèces de voiles **pendant** sous l'Airship.

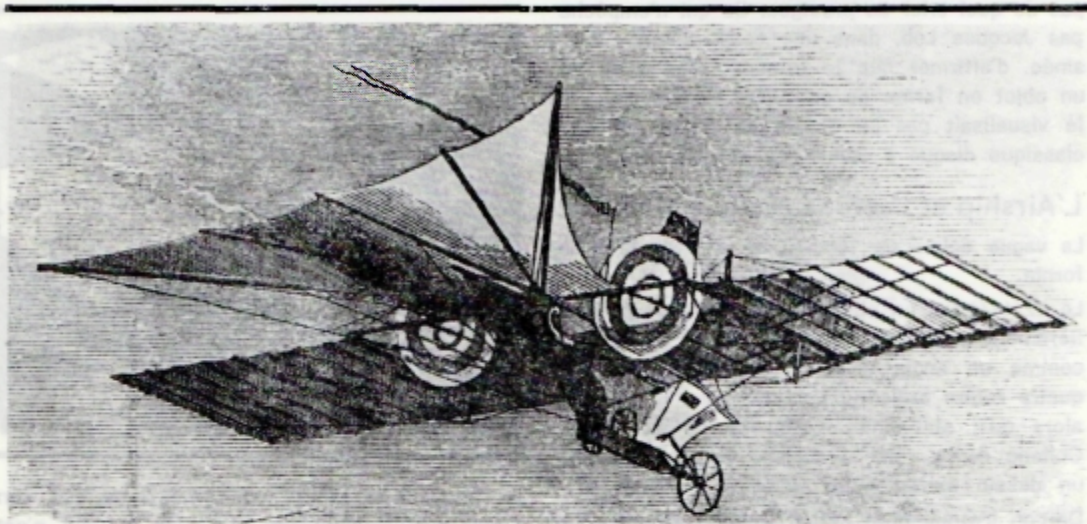
Pour nous, ces « voiles » semblent constituer un détail des plus insolites. En fait, elles permettent de retrouver la silhouette caractéristique du fameux dirigeable à carcasse rigide, propulsé par hélices latérales et stabilisé verticalement par **deux grandes voiles**, une supérieure et une inférieure dont H. Vanaise avait déposé le projet en... 1863 !

Très souvent, les témoins remarquèrent que l'Airship était pourvu de **plusieurs paires de larges ailes**. Le 19/04/1897, à Beaumont (Texas), lorsque J.R. Ligon et son fils purent s'approcher de l'Airship posé au sol et dont les occupants leur réclamèrent de l'eau, ils constatèrent que l'appareil était propulsé par **quatre ailes gigantesques, deux de chaque côté...**

Cette conception est exactement celle des aéroplanes sans pilote expérimentés par Samuel Pier-

Figure 6

L'« Aerial Steam Carriage » de W.S. Henson et Stringfellow conçu en 1843. (Document J. d'Aigüere).



pont Langley sur l'embouchure du Potomac en... 1896 ! Le 06/05/1896, un de ces AERODROME à voilure en tandem (dite type Langley) réussit d'ailleurs deux vols très performants en présence du célèbre Graham Bell qui fit à ce sujet un compte rendu très élogieux à l'Académie des Sciences du Smithsonian Institute.

Pour ce qui est de la nacelle, elle fut toujours décrite conformément à ce que l'on pouvait en attendre. Toutefois, en quelques occasions, elle se présente sous des aspects assez déroutants. Le 01/04/1897, à Everest (Kansas), les témoins purent observer pendant 80 minutes un Airship dont la nacelle de 7,50 à 9 m de long avait la forme d'un **canoë indien**. Description qui ne manquera pas de surprendre le lecteur contemporain mais qui en fait n'a absolument rien d'extraordinaire. En effet, les fameux ballons transatlantiques de Wise et Lowe dont nous avons déjà parlé étaient tous équipés (sage précaution) d'un canot de sauvetage. Ainsi, le « City of New York » de Lowe avait comme canot de sauvetage un assez **grand canot métallique suspendu sous la nacelle**. Ce canot était équipé d'un petit moteur à air chaud qui actionnait une grande hélice horizontale qui devait permettre de monter ou de descendre plus facilement. Nous concevons donc facilement qu'un tel équipage dut assurément causer un vif émoi parmi les populations qui eurent l'occasion de voir ainsi un **bateau traverser les cieux...** (repensons par exemple aux

Airships à **coque métallique** souvent observés...)

Même les canulars sont instructifs

Le 19/04/1897, à Le Roy (Kansas), alors que la vague battait son plein et que tous les journaux étaient remplis de relations relatives à l'Airship, le fermier Alexander Hamilton **membre du club des menteurs de sa ville**, décida de réaliser le plus formidable mensonge jamais inventé en racontant une histoire qu'il serait difficile de surpasser. Et ce fut le fameux « témoignage » bien connu des ufologues.

Ce jour là, vers 22 h 30, alerté par un bruit bizarre provenant de l'enclos du bétail, il se serait levé et aurait vu le fameux Airship **manœuvrer** pour se poser. Accompagné de son fils et d'un ouvrier, il se serait précipité vers le corral. L'engin qui devait bien mesurer cent mètres de long était censé planer à une dizaine de mètres du sol. Dessous, il y avait comme une sorte de caisse faite de panneaux transparents (comme du verre) séparés par des bandes d'une autre matière. C'était brillamment éclairé de l'intérieur. Il y avait trois lumières, une grosse comme un projecteur qui semblait pouvoir être braquée dans toutes les directions et deux plus petites (une verte et une rouge). La nacelle aurait été occupée par six personnages des plus étranges qui se puisse concevoir : deux hommes, une femme et trois enfants qui baragouinaient entre eux dans une

langue inconnue. Les témoins pétrifiés de peur auraient observé la chose. Au bout d'un moment, une **grande hélice de turbine d'environ dix mètres da diamètre** qui jusqu'alors tournait lentement sous l'engin se serait mise à bourdonner rapidement tandis que l'appareil commençait à s'élever aussi légèrement qu'un oiseau... entraînant au bout d'un câble rouge une jeune génisse qui se débattait au bout de cette espèce de lasso... et dont on devait, paraît-il, retrouver le lendemain la peau, la tête et les pattes à 6 km de là dans le Comté de Coffee ! Cette magnifique déclaration fut authentifiée et contresignée par plusieurs notables de la ville de Le Roy qui « connaissaient » bien Hamilton et qui, par le plus curieux des hasards faisaient tous, comme lui, partie du fameux « club des menteurs de la localité ».

L'intérêt capital de cette belle histoire inventée, c'est qu'elle est tellement **précise** qu'elle nous permet de **retrouver très exactement de quel modèle Hamilton s'est servi pour la construire !** Il s'agit tout simplement, à peine exagéré dans ses dimensions, du fameux dirigeable de Campbell dont nous aurons l'occasion de reparler et qui réalisa une dramatique ascension le 10/07/1889 à New York devant une foule considérable de témoins et dont tous les journaux, y compris les journaux **français**, se firent largement l'écho.

L'aérostat de Campbell était de forme **ovoïde**, confectionné très légèrement en soie de chine et mesurait environ 48 m de long. Il était muni à sa partie inférieure d'une **nacelle rigide** et pourvu de plusieurs systèmes propulseurs dont les principaux étaient : à l'avant, une hélice verticale à deux palettes prévue pour la propulsion de l'engin, au milieu et **sous l'appareil, une grande hélice horizontale à plusieurs palettes** pour les mouvements d'ascension ou de descente. Un gouvernail rectangulaire fonctionnait à l'arrière...

Et voilà pour ce qui est de la forme de l'Airship et de ses systèmes propulseurs. Preuve que si Hamilton était un fiéfé menteur, il n'en était pas moins un peu court du côté imagination puisqu'il en avait été réduit à se servir d'un article de presse **illustré** publié huit ans plus tôt. Et cela prouve aussi que le public américain de l'époque ne manquait pas de source de références où s'approvisionner pour décrire le fameux Airship ou tout au moins en parler d'abondance. D'ailleurs, remarquons aussi que des mots aussi peu courants

que « propulseur », « turbine », « aéroplane »... faisaient à cette époque partie du vocabulaire actif des témoins puisque ces derniers en firent une forte consommation, le plus souvent parfaitement justifiée, pour décrire ce qu'ils avaient pu observer.

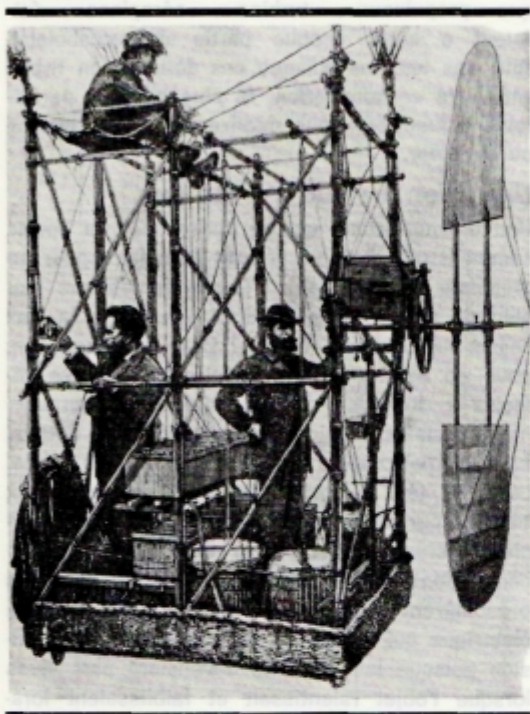
Une bien banale mécanique

Une des questions qui se posent est de savoir comment un tel engin pouvait bien faire pour se propulser dans les airs ? Quelle fantastique machinerie pouvait bien se dissimuler sous la carcasse pudique de l'Airship ? Dans plusieurs cas, nous en serons réduits à faire comme les témoins : formuler des suppositions. Heureusement, certains témoignages, plus riches en détails, nous permettront de faire une opinion plus solide. Le 01/04/1897 à Everest (Kansas), les nombreux témoins purent avoir une idée de la source d'énergie alimentant l'Airship à la nacelle en forme de canoë dont nous avons déjà parlé. En effet, ils présupèrent que c'était la même source d'énergie **électrique** qui alimentait les phares et la propulsion puisque les lumières devenaient plus vives lorsque l'objet ralentissait et faiblissaient lorsqu'il accélérail. Le 22/04/1897, à Josserand (Texas), le témoin Frank Nichols qui avait assisté à l'atterrissage de l'appareil eut même droit à une déclaration exclusive des membres de l'équipage qui lui avouèrent que l'Airship était propulsé par de **l'électricité hautement condensée... Et** c'était justement le cas de l'ALBATROS de Robur le Conquérant, ne manquerait assurément pas de faire remarquer Méheust. Pour notre part, nous nous contenterons de dire qu'il n'y a là rien de bien extraordinaire puisque les premières intéressantes tentatives de manœuvrabilité des ballons qui furent exécutées les 08/10/1883 par Tissandier et 08/09/1884 par Krebs et Renard portaient justement sur des systèmes de propulseurs **électriques** (figure 7).

Mais l'électricité était loin d'avoir été l'unique source d'énergie utilisée. Les toutes premières tentatives, follement inconscientes, avaient consisté à installer dans la nacelle sous un ballon rempli d'hydrogène ni plus ni moins qu'une... machine à vapeur avec son foyer. C'est par cette méthode ô combien risquée que le 25/09/1852, H. Giffard réussit à faire avancer son ballon non dirigeable. C'est sur le même principe que fonctionnait le ballon de Marriott dont nous avons

Figure 7

La première application de l'électricité à l'aéronautique fut sans doute le moteur Siemens placé dans la nacelle du dirigeable des frères Albert et Gaston Tissandier (1883-1884). (Document C. Dollfus).



déjà parlé. Et c'est sur le même principe que devait certainement fonctionner au moins un des Airships observés. En effet, le 15/04/1897, vers 22h30, les habitants de Shelby (Michigan) virent s'élever un grand ballon muni d'une nacelle éclairée de lumières colorées et qui laissait échapper **comme de la fumée** !

Mais ce n'est pas tout, il fut encore souvent question d'une source d'énergie qui de nos jours nous étonne beaucoup, surtout dans la mesure où elle ne correspond à aucun dispositif propulseur actuel. Le 23/04/1897, près de Texarkans (Texas), le juge LA. Byrne observa un singulier engin posé au sol. Il était occupé par trois personnages ressemblant à des Japonais et qui parlaient dans une langue inconnue. L'appareil était construit en **aluminium** et fonctionnait grâce à de **l'air comprimé** ! De l'air comprimé ! Impensable dirions-nous ! Et nous aurions tort. En effet, au siècle dernier, innombrables furent les tentatives utilisant l'air comprimé comme source d'énergie. Il s'agissait alors d'un des meilleurs systèmes sous le rapport poids/puissance et à cette

occasion, nous ne saurions passer sous silence la remarquable réussite de notre compatriote (1) Victor Tatin qui en 1879 fit effectuer à son **aéroplane à air comprimé** plusieurs vols circulaires très concluants dans les ateliers militaires de Chalais Meudon... Autre coïncidence qui saute aux yeux, la silhouette générale de l'AÉROPLANE de Tatin possède plus qu'une vague ressemblance avec certains Airships décrits ou dessinés dans les journaux. Mais nous ne saurions nous en tenir là et puisque nous en avons l'occasion, nous allons montrer combien les chercheurs, inventeurs et bricoleurs de la fin du siècle dernier possédaient infiniment plus d'idées que les «constructeurs» de l'Airship. En effet, outre la vapeur, l'électricité et l'air comprimé, on utilisa (ou tenta d'utiliser) :

- des moteurs à vapeur d'essence (Langley) ;
- des moteurs à gaz dont la palme revient assurément à la tentative réussie de Haenlein qui les 13 et 14/12/1872 parvint à propulser son ballon dont le moteur était actionné par le gaz même qui assurait le gonflement de l'enveloppe ;
- des moteurs à **réacteur** d'air dont les plus farouches partisans étaient alors curieusement des américains comme par exemple Russell Thayer ;
- et enfin, des moteurs à explosion (déjà connus en 1897) mais que Schwartz fut le premier à songer à adapter sur un dirigeable.

En somme, force nous est de reconnaître que les Airships observés n'avaient absolument rien de révolutionnaire quant à la technologie qu'ils mettaient en œuvre.

Quelques vérités flagrantes !

Nous ne pouvons passer sous silence le problème des occupants de l'Airship. Toutefois, nous ne prendrons même pas la peine de citer des cas particuliers puisque ces données constituent un des autres invariants de la vague de 1897. **Tous les équipages avaient une apparence totalement humaine, se comportaient comme des hommes, étaient vêtus totalement comme les autochtones, parlaient la langue du pays et poussèrent même parfois la courtoisie jusqu'à se présenter comme étant des inventeurs de la localité proche ou de l'état voisin !**

Eh bien disons qu'il faut avoir l'esprit rudement mal tourné pour voir là-dedans quelque chose d'anormal. Pourquoi donc ne pas prendre tout

1. De nationalité française (NDLR).

simplement les choses comme elles se présentaient. Nous aurons l'occasion d'y revenir, mais commençons à le dire tout de suite : **pourquoi est-ce que ce n'aurait pas été tout simplement la vérité.**

Il est peut-être un cas de la vague qui s'écarte de ce schéma « banal ». Le 17/04/1897 près de Waxachie (Texas), alors qu'ils pêchaient, le juge Lowe et son ami Beatty aperçurent une machinerie bizarre dans le bois. Près d'elle se tenaient cinq hommes particulièrement chaudement habillés qui prétendirent venir **du pôle nord où contrairement à ce que l'on croit** (aurait-on tort) **il existe une vaste terre** (laquelle mon Dieu ?) **habitée.**

S'il nous est permis de mettre en doute la bonne foi du juge, nous pouvons par la même occasion lui reconnaître une bien piètre imagination. En effet, depuis 1896, les journaux du monde entier consacraient des pages et des pages à la prodigieuse tentative de l'ingénieur suédois Salomon Auguste Andrée qui depuis le Spitzberg voulait essayer d'atteindre le Pôle Nord à bord de son ballon le OERNEN. Expédition grandiose qui hélas tourna à la catastrophe.

Même les plus incroyables péripéties...

Ou si l'on préfère utiliser une formule plus consacrée : la réalité dépasse toujours la fiction ! Une des affaires les plus « énormes » et les plus invraisemblables de la vague de 1897 paraît être la suivante. Vers le 26/03/1897, près de Sioux City (Iowa), Robert Hibbard fut agrippé par une **ancore** suspendue à un filin qui pendait depuis une espèce de navire aérien. Le malheureux fut traîné pendant une dizaine de mètres avant que, ses vêtements cédant, il retrouve sa liberté. Le 26/04/1897, à Merkel (Texas), il fut aussi question d'une ancre pendant sous l'Airship et qui se serait prise dans un rail de chemin de fer et aurait été par la suite récupérée par les forgerons de la **localité**.

Raccontars d'ivrogne ? Contes à dormir debout ? Et pourquoi donc ? D'une part, il ne faut pas oublier qu'au siècle dernier **tous les dirigeables** (et autres ballons libres) **étaient munis d'une ancre** qui constituait le seul moyen d'espérer pouvoir s'arrêter quand on le désirait ou surtout quand cela s'avérait nécessaire. Lorsque l'aérostatier voulait regagner le sol (avant l'invention et

la généralisation de la corde de déchirure), il ne s'embarassait pas de scrupules, il jetait tout simplement une ancre (grappin) fixée à une solide corde en priant le ciel pour qu'elle s'accroche quelque part.. et que « ça » tienne.

D'autre part, nous ne croyons pas inutile de narrer ici l'anecdote instructive suivante. En 1845, à Nantes, un aéronaute professionnel nommé Kirsch s'apprêtait à réaliser une énième ascension devant une foule considérable qui se pressait autour de son ballon. L'appareil était gonflé, prêt à prendre l'air, lorsqu'une des cordes qui le retenait au mât vint à se rompre. Le ballon s'emporta, entraînant sa nacelle que l'on avait juste eu le temps de fixer qu'à une seule de ses extrémités, nacelle se terminant par une ancre de fer pendue au bout d'une corde. A ce moment, un jeune garçon nommé Pierre Guérin (Si ! Ce n'est pas un gag !) qui se trouvait assis sur le rebord d'une fenêtre avec des camarades, vit avec terreur l'ancre arriver sur lui, l'accrocher par le bas de son pantalon qui se déchire jusqu'à la ceinture et l'entraîner dans les airs ! Ce fut la consternation générale lorsque le pauvre garçon pris par la ceinture se trouva élevé jusqu'à plus de 300 m pour une ascension dont il se serait bien passé. Entraîné vers la Loire, sentant son pantalon craquer... le pauvre se cramponna comme il put. Heureusement, le ballon avait une fuite et le jeune Guérin put rapidement regagner le sol sans mal. Aéronaute malgré lui, il devint le héros du jour et tous les journaux de l'époque relatèrent son aventure. Comme quoi l'épisode dont fut victime Robert Hibbard n'a en fait rien d'exceptionnel.

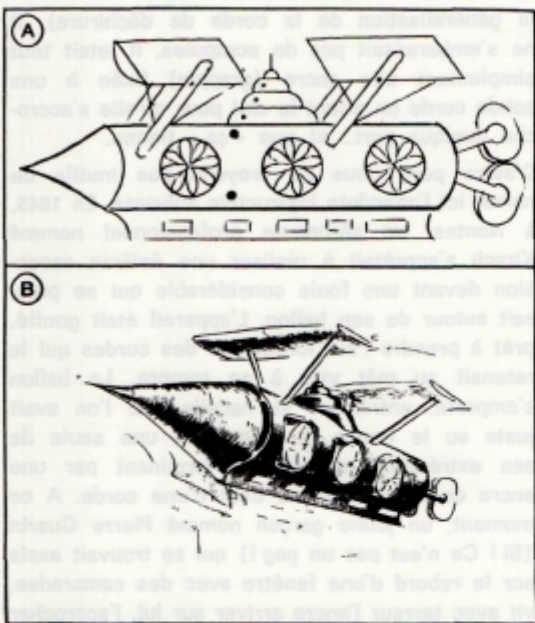
Un cas parfait passé à la loupe !

Le cas le plus remarquable de cette vague est assurément celui rapporté par le Cpt James Hooton puisqu'il est le seul qui, à l'appui d'une description précise (et instructive), apporte en plus un remarquable croquis exécuté de la main du témoin (à ce qui se dit, et nous accepterons de le croire) (figure 8).

Le 20/04/1897, vers 18h00, le Cpt Hooton rentrait d'une partie de chasse près d'Homan (Arkansas) lorsqu'il fit une bien curieuse rencontre qu'il rapporte en ces termes : « Vers 18h00 après une bonne après-midi passée à mon sport favori, je me mis en route pour rejoindre la gare (le témoin était conducteur de train sur la ligne

Figure 8

En avril 1897, le capitaine Hooton vivait une aventure au cours de laquelle il rencontra un engin particulièrement étonnant : en A, le croquis original du témoin ; en B, une interprétation due au dessinateur Hal Crawford. (Document «Officiel UFO»),



« Iron Mountain »). Alors que j'avancais dans les buissons, mon attention fut attirée par **un son familier**, celui du sifflement **d'une pompe à air de locomotive**. Je me suis alors dirigé vers le bruit et là, dans une sorte de clairière, je vis l'objet qui émettait ce sifflement. Stupéfait, **je compris aussitôt** que je me trouvais en présence du fameux **Airship** que l'on avait vu dans tout le pays. A bord se trouvait un homme de corpulence moyenne et je remarquai qu'il portait des verres fumés. Il était occupé à « rafistoler » la tôlerie de ce qui me parut être l'arrière de l'engin, et comme je m'approchai, il fut tellement estomaqué qu'il ne put dire un mot. Tandis que je lui adressai la parole, trois ou quatre autres hommes sortirent de ce qui me parut être la coque (ou quille) de l'engin. Un examen serré (?) me montra que cette partie était divisée en deux. Elle se terminait en pointe vers l'avant, comme une lame de couteau, tandis que ses flancs s'élargissaient jusqu'au centre. De chaque côté de l'appareil, il y avait trois grandes roues métalliques constituées de **barres courbées et travaillées de telle façon qu'en avançant (tournant) elles deviennent concaves**.

Je vous demande pardon dis-je, mais il me semble bien que le bruit que j'entends ressemble fort à celui d'un frein Westinghouse... C'est fort possible me répondit l'homme car nous uti-

lisons **des avions et de l'air comprimé...** Mais vous en saurez bientôt plus... Tout est prêt **Monsieur**, s'exclama quelqu'un (à l'intérieur). Alors, tout le groupe disparut par en dessous dans le ventre de l'engin... A l'avant de chaque roue, **un tube de deux pouces se mit à cracher de l'air (ou vapeur) sur leurs pales**, les mettant en mouvement. L'appareil s'éleva **doucement** en émettant un sifflement. Soudain, **les avions (ailes) surgirent, pointant leur extrémité pointue vers l'avant (le ciel)**, tandis qu'à l'arrière, **les gouvernails viraient de côté**. Les roues tournaient alors si vite qu'il était impossible d'en distinguer les rayons. Enfin, l'appareil bondit vers le ciel et disparut à ma vue à la vitesse d'une balle de fusil. Ce qui m'étonna le plus, c'est que je ne pus découvrir ni cloche, ni corde de cloche ainsi qu'il siérait qu'il y en ait une sur toute machinerie aussi bien briquée... »

Avouons le tout de suite, le Cpt Hooton était un remarquable observateur et sa description est tellement parfaite (pour un profane s'entend) qu'elle nous permet de retrouver et **comprendre tous les dispositifs** évoqués. D'autre part, il y a la description « littéraire » de l'Airship et d'autre part sa description « visuelle » (sous la forme de croquis) qui se complètent et se renforcent mutuellement. Commençons par nous intéresser au croquis (figure 9).

Indubitablement, la **silhouette générale** de l'Airship évoque irrésistiblement la « géométrie » du premier vrai dirigeable intelligemment pensé et conçu, celui de l'Autrichien Schwartz qui le 03/11/1897 réussit un vol concluant avec à son bord le mécanicien Jaegels Platz (qui rata son atterrissage). Nous n'oserions pas prétendre que le Cpt Hooton aurait pu voir le dirigeable de Schwartz, ou même simplement en avoir connaissance. Ce que nous voulons faire remarquer, c'est qu'à cette époque, les chercheurs commençaient à réfléchir sérieusement sur le problème des dirigeables à carcasse rigide et à haut coefficient de pénétration aérodynamique (une pareille idée n'était pas neuve puisque formulée la première fois en 1853 par l'abbé Carrie, curé de Barbaste) et qu'il est fort possible qu'un inventeur américain ait pu finir par résoudre ce problème puisqu'il le fut bien en Europe la même année justement.

Hooton remarqua aussi la forme aérodynamique

de la nacelle inférieure. Nous ne nous étendrons pas puisque cette conception était pratiquement universelle. Seul l'Américain Cole envisagea de réaliser un dirigeable dont la partie réservée aux passagers (et à la machinerie) aurait été prise en sandwich entre deux ballons hémisphériques. Conception qui devait servir de modèle à l'écrivain Danrit lorsque dans son feuilleton il « inventa » une machine de guerre volante utilisée pour aller ramener les noirs révoltés à la raison. Dans l'*Airship* d'Hooton, il est aussi question d'un double gouvernail arrière. Cela ne doit pas nous étonner puisqu'à cette époque, les inventeurs groupaient toujours sur un dispositif ou des dispositifs (généralement cruciformes) les « plans » qui remplissaient tout aussi bien les fonctions de gouvernail de direction (plans verticaux) que celles de gouvernail de profondeur (plans horizontaux). Il faudra d'ailleurs attendre le développement des « plus lourds que l'air » pour voir enfin ces deux fonctions produites par des organes nettement différenciés.

Ce qui paraît étonnant dans la description d'Hooton, c'est la partie relative aux **aéroplanes** qui bondissent la pointe en avant (ou vers le ciel) au moment du décollage. Si nous prenons la peine de consulter un dictionnaire, nous y voyons que le mot **aéroplane** est le nom des anciens avions. Nous sommes alors en droit de nous demander ce que des **avions** viennent faire dans cette histoire. Une précision s'impose donc. A la fin du siècle dernier, le terme **aéroplane** désignait tout simplement toutes les surfaces planes intervenant dans la sustentation, la propulsion ou l'équilibre des aéronefs, qu'ils aient été plus lourds ou plus légers que l'air. Ce que Hooton décrit et reproduit sur son croquis à la partie supérieure de l'*Airship*, ce sont donc des surfaces planes n'ayant rien à voir avec des ailes. Ce qui est tout à fait remarquable, c'est que Hooton ait été en mesure de nous fournir aussi la description de leur **fonctionnement**. Il les vit se relever vers l'avant au moment du décollage. Du même coup, il nous en fournit la fonction exacte. Ces plans inclinables avaient pour but de faciliter les mouvements verticaux de l'appareil. Ils jouaient eux aussi le rôle de gouvernail de profondeur, relevés vers l'avant pour monter (décollage) ou au contraire abaissés pour descendre (atterrissages). D'une conception relative-

Figure 9

Une reconstitution de l'observation de Hooton. (Document J. d'Aigue).



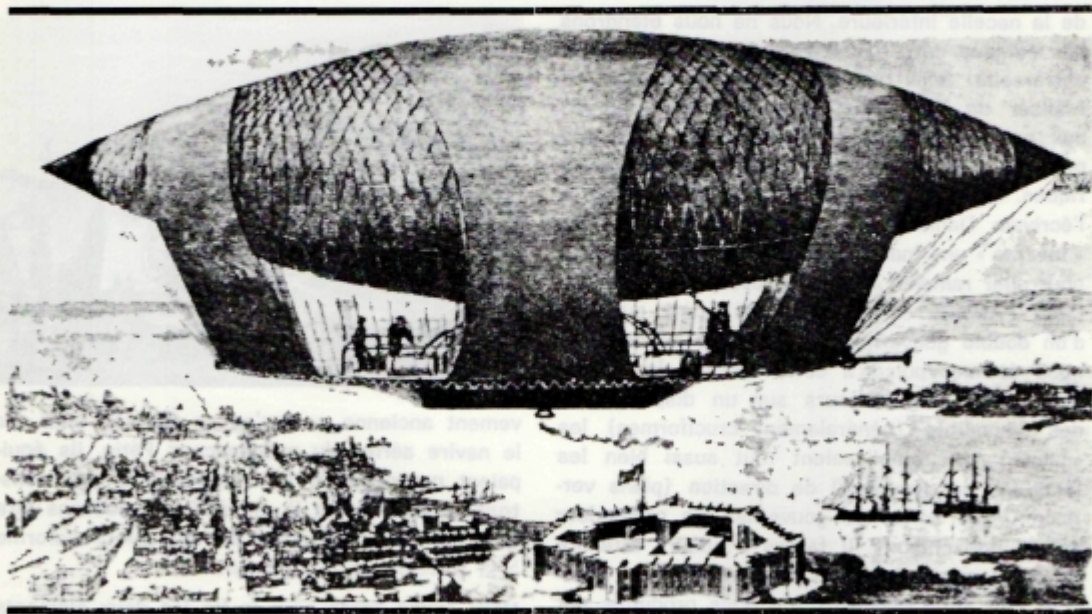
vement ancienne puisqu'on en trouvait déjà sur le navire aérien du malchanceux Pétin, ils équipaient pratiquement la moitié des engins construits à l'époque et là encore nous pouvons dire que l'engin vu par Hooton est tout à fait conforme à la technologie du moment.

Nous avons gardé pour la fin les deux éléments les plus troublants de la description de l'*Airship* faite par Hooton, nous voulons parler des tubes crachant un jet de vapeur ou d'air et les six grandes roues à aubes latérales. Intéressons-nous d'abord aux fameux orifices crachant un jet de gaz. Hooton fait à ce sujet état d'une synchronicité entre le jaillissement du dit jet et la mise en rotation des roues. Toutefois, rien ne nous autorise à conclure que le premier soit la **cause** de la rotation des secondes. Au moment du décollage, Hooton remarque donc un jet de **gaz**. S'agissait-il d'air ou de **vapeur** ? Dans l'éventualité d'un *Airship* fonctionnant à la vapeur, comme celui de Marriott par exemple, la réponse serait assurément toute trouvée puisque dans toute machine à vapeur qui se respecte, la dite vapeur doit forcément être évacuée à l'extérieur. Mais dans le cas qui nous intéresse, la réponse est que le gaz qui s'échappait ainsi à l'extérieur devait forcément être de l'**air** pour au moins trois raisons.

Hooton, **conducteur de locomotive** n'aurait pas hésité un seul instant à reconnaître de la vapeur si c'en avait été. Qui dit vapeur (de machine à...) dit aussi **foyer**, et qui dit foyer dit aussi **fumée de combustion**. Or, Hooton ne remarqua rien de tel. Et enfin, il y a surtout le fait que les occupants de l'*Airship* reconnurent eux-mêmes faire usage d'**air comprimé** !

Figure 10

Le ballon dirigeable propulsé par réacteur d'air comprimé de l'américain Russel Thayer (essais de 1884 à 1886). (Document J. d'Aigue).



Le lecteur pourrait s'étonner que nous accordions une telle valeur aux propos de ces « gens ». Il est bien certain que si ces propos avaient été purement « gratuits », nous n'en aurions bien sûr pas tenu compte. Heureusement pour nous, l'histoire de l'aéronautique américaine à la fin du siècle dernier nous apporte des éléments capitaux de toute première qualité, que l'on en juge plutôt. En 1884, C.P. Fest expérimenta un dirigeable propulsé et dirigé par **jets d'air chaud** ! De 1884 à 1886, Russell Thayer fit voler un dirigeable à **réacteur d'air comprimé** (figure 10) !

En 1887, S. Bausset mit au point un **réacteur par ventilation** destiné à être installé sur un ballon. En 1887 toujours, D.J. Pennington réalisa un **ventilateur à jet orientable** conçu pour permettre la direction des « navires aériens » qu'il comptait construire. Comme quoi, à la fin du siècle dernier, les dispositifs à air comprimé étaient plus fréquents que l'on ne pouvait le croire et leur application sur les dirigeables presque monnaie courante.

Il nous reste encore à examiner le problème apparemment absurde des roues à aubes latérales. En effet, n'importe qui pourrait faire remarquer que pour être fonctionnelle, une roue à aubes ne doit pénétrer que **partiellement** à l'intérieur du fluide (air ou eau) sur lequel, par

réaction, elle permet la propulsion. Voir par exemple les fameux « steamboats » qui à l'époque héroïque parcouraient le Mississipi. Les roues à aubes, placées latéralement, qu'observa le Cpt Hooton ne pouvaient être des **hélices** et comme elles baignaient **entièrement** dans le fluide (air) ambiant elles ne pouvaient en aucune façon assurer la moindre fonction propulsive, les forces exercées, diamétralement opposées, s'annulant mutuellement. Bien sûr ! Mais adopter une telle attitude, ce serait profondément mésestimer les **facultés inventives de l'homme** et surtout **passer sous silence une remarque capitale formulée par Hooton** ! En effet, son témoignage à ce sujet comporte un élément essentiel pour une meilleure (et juste) compréhension de ce qui fut observé. Hooton déclare : les roues étaient constituées **de barres courbées et travaillées de telle façon qu'en avançant elles deviennent concaves** ! Hooton manquait peut-être de vocabulaire pour s'exprimer, mais assurément, il avait compris le principe essentiel de ces roues à aubes à **géométrie variable** ; les aubes supérieures (par exemple) s'effaçant pour ne pas annuler le travail produit par les aubes inférieures. Et bien, l'histoire de l'aéronautique (toujours elle, comme quoi les ufologues ne feraient certainement pas mal de se documenter un peu de ce côté) nous apprend que des dispositifs semblables

avaient été expérimentés depuis longtemps dans plusieurs pays et selon diverses variantes, le privilège de la découverte revenant au français Bredin qui l'avait déjà mis en application en... 1784 ! La solution des roues à « clapets » ou à aubes articulés a donné lieu à des expériences diverses. Certains inventeurs comme N. Herrard en 1888 ont essayé en grande dimension une roue comportant des châssis constamment verticaux, munis de lames de persienne s'ouvrant pendant une partie de la rotation et se fermant pendant l'autre sous l'action d'une came. Les roues de « l'auto-aérienne » de Pichou dont les essais se poursuivirent de 1872 à 1912 se composaient de plans parallèles à l'axe de rotation qui recevaient une inclinaison variable dans différents secteurs de la rotation au moyen d'engrenages. Dans ce même sens mais avec un esprit infiniment plus scientifique, le professeur Wellner développa en projet les roues sustentatrices d'une vaste machine volante dont la construction faillit être entreprise en 1893 !

Et ainsi de suite... Est-il utile de continuer à multiplier les exemples ? Tout le monde aura compris que l'Airship observé par le Cpt Hooton, loin de représenter l'image d'un engin **ridicule et d'une conception totalement incohérente** (appréciation visiblement portée par un ufologue faisant preuve d'une absolue ignorance en aéronautique mais fidèle à la doctrine qui veut que « moins on en sait, plus il faut se montrer catégorique...). **Il constituait en fait une magnifique synthèse de toutes les solutions les plus intelligentes découvertes avant 1897 pour tenter de maîtriser le vol d'un aéronef.**

Un constat bien... gênant !

Une étude attentive de l'histoire de l'aéronautique montre à l'évidence **qu'il n'est pas une seule description de l'Airship de 1896/1897 qui ne corresponde jusque dans les moindres détails à un projet, un prototype ou une tentative aéronautique américaine réelle des décennies précédentes.**

Nous avons là un **état de fait** hautement significatif qui différencie foncièrement l'Airship de ce qui pour nous constitue le phénomène OVNI. En effet, **nos modernes OVNI sont quant à eux radicalement différents de tout ce que notre technique a été en mesure de réaliser. Ils ne correspondent même pas à ce que notre science**

nous permet d'envisager comme raisonnablement réalisable à court terme.

Si l'Airship de 1897 s'était manifesté à l'époque de Léonard de Vinci ou s'il avait par exemple été capable de produire des phénomènes « impossibles » (faisceaux lumineux courbes ou tronqués, traces au sol, effets sur les témoins...) il nous aurait bien évidemment fallu reconsidérer le problème, mais ce n'est (hélas pour les ufophiles) pas du tout le cas. La force des choses nous contraint donc à la conclusion suivante : **L'Airship, ou plus exactement les quelques différents airships observés en 1896/1897 aux Etats-Unis n'étaient que des réalisations remarquablement réussies de dirigeables conçus et construits par de géniaux inventeurs américains...**

... C'est d'ailleurs ainsi que cela apparut toujours lorsque les témoins parvinrent à échanger des propos avec certains occupants... **ils ne sont devenus des « OVNI du passé » que parce que les ufologues par regrettable ignorance ou par choix délibéré ont préféré rester aveugles à l'évidente réalité aéronautique du moment.**

Les objections

Bien sûr, dans les rangs des ufophiles, les objections ne vont pas manquer de pleuvoir, d'autant plus serrées que ces braves gens n'aiment pas du tout que l'on se permette de « casser » leurs « jouets ». La première et la plus « amusante à réfuter » sera assurément la suivante : les Américains de 1897 ont bien observé de réels OVNI, et leurs descriptions correspondent mot à mot à la réalité aéronautique de l'époque, c'est tout simplement parce qu'ils ont été contraints (et effectivement comment auraient-ils pu faire autrement) de puiser dans **ce qu'ils connaissent de similaire**, les éléments dont ils avaient besoin pour décrire leur expérience.

Il faudrait bien un livre pour réfuter une objection de ce genre. Une partie importante de la réfutation porterait sur le fait que par exemple, aucun témoignage de la dite vague ne comporte d'élément **incompréhensible mais flagrant, qui ne nécessiterait pourtant qu'une description brute** ne reposant sur aucune connaissance. Il est tout de même étonnant qu'aucun témoignage ne fasse état d'une altération de la végétation sur un site d'atterrissage... Ou que jamais il n'ait été question de troubles du sommeil chez un témoin...

Il faudrait aussi trouver une « explication » au fait que jamais on ne vit ensemble **plusieurs** Airships évoluant en formation, alors que les escadrilles d'OVNI sont monnaie courante... Et pourtant, de tels **constats** ne demandent pas que l'on plaque sur un phénomène incompréhensible des données et connaissances du moment. Par contre, ces « manques » s'expliquent parfaitement dans l'optique que nous avons démontrée et faisant de l'Airship un appareil expérimental bien humain.

Toutefois, plutôt que de développer ces arguments, nous préférons régler le sort de cette objection d'une façon plus « amusante ». Il est en effet très facile de la retourner contre elle puisqu'elle contient dans sa formulation sa propre condamnation. En effet, objecter que les témoins ont plaqué du **connu** sur **de l'inconnu**, cola revient tout simplement à dire que ce qu'ils ont décrit ne correspond pas à la **réalité... que le phénomène de base était tout autre et que c'est la rumeur, le mythe du moment qui en a fait ce que nous savons...** Hé hé, mais nous avons déjà entendu cela quelque part, c'est même du « Monnerie » de la meilleure cuvée car si les témoins sont capables de décrire autre chose que ce qui est réellement, pourquoi le phénomène à la base ne serait-il pas un simple phénomène naturel... la Lune ou Vénus par exemple... Et il ne nous reste plus qu'à laisser nos « malheureux objecteurs » se dépatouiller avec notre collègue et **ami** partisan de la théorie socio-psychologique.

Deuxième objection : on a vu **beaucoup trop d'Airships**. Pour justifier le nombre énorme de témoignages il aurait fallu que les Etats-Unis aient été survolés par des dizaines de ces hypothétiques dirigeables... éventualité invraisemblable. Formuler une telle objection, c'est faire fi des remarques évidentes que nous avons mentionnées en début de cette étude. Prenons donc la peine de rappeler que dans cette vague, il y eut aussi des **méprises**, des **canulars**, des **mystifications**, des **inventions journalistiques**, des **hallucinations**, des **délires**, des **psychoses...**

Même les ufophiles les plus acharnés acceptent de reconnaître que sur une masse de témoignages **bruts** relatifs à des OVNI il y en a 80% qui peuvent être éliminés pour toutes les raisons que nous avons rappelé ci-dessus... Alors,

pourquoi refuseraient-ils d'appliquer le même pourcentage à la vague de 1897 constituée elle aussi **uniquement de données brutes et qui pire est, de données essentiellement journalistiques**. Quand on songe au nettoyage qu'il a fallu faire sur la vague française de 1954 dont seul quelques rares cas échappent encore au « naufrage » on frémit en pensant à ce que doit **forcément être** la vague **journalistique** de 1896/1897!

Donc si nous appliquons la réduction des 80% à la vague d'Airships, il ne nous reste plus qu'une dizaine (deux en nous montrant généreux) de cas dignes d'être pris en considération. Faible quantité pouvant parfaitement s'expliquer par deux ou trois dirigeables expérimentaux que le hasard aurait fait évoluer sensiblement à la même époque au-dessus du territoire américain. De plus, nous voudrions profiter de cette objection pour mettre une fois de plus en évidence la totale ignorance des ufologues en matière d'aéronautique. La conviction générale (véritable croyance au sens religieux du terme) consiste à être certain, a priori, qu'à la fin du siècle dernier, il n'y avait **tout au plus** que quelques malheureux aérostats en service aux Etats-Unis. Malheureusement, la réalité est tout autre !

En l'année 1879, John Wise a trouvé la mort, victime de son art. Il s'est perdu en ballon dans le lac Michigan au cours de sa **479^e (quatre cent soixante dix neuvième)** ascension ! Oui, vous avez bien lu ! 479 ascensions pour un seul homme qui avait commencé sa carrière d'aérostier en 1835! ce qui nous donne une moyenne d'une ascension **par mois**, rien que pour Wise. Et au siècle dernier, aux U.S.A. comme ailleurs, il y avait des dizaines d'aérostiers amateurs et **professionnels** qui se produisaient dans les villes et villages lors des fêtes. La réalité, c'est que le ciel des U.S.A. était, comme celui des autres pays développés, envahi par une multitude de **machines volantes !**

Qu'on se le dise une fois pour toutes !

A la fin du siècle dernier, le ciel américain était plein **d'objets volants** qui ne demandaient pas mieux que de devenir **non identifiés...** surtout pour ceux qui ne chercheraient pas à faire l'effort de tenter leur identification.

Troisième objection : les Airships observés durant la vague étaient capables d'accomplir des **performances** bien supérieures à tout ce qui pou-

vait se concevoir à l'époque (vols de nuit, déplacements contre le vent, vitesses considérables...). Pour ce qui est des vols de nuit, nous nous contenterons de rapporter le fait suivant. Le 01/07/1859, Wise réalisa un vol d'essai de son ballon transatlantique. Accompagné de son aide La Mountain, du journaliste Hyde et du commanditaire Gager, les aéroliers partis de Saint-Louis furent entraînés par le vent en direction du nord-est. **Au cours d'une nuit magnifique**, les quatre hommes purent reconnaître Fort Wayne alors qu'ils en effectuaient le survol. Ainsi donc, les aéroliers évoluaient **aussi de nuit** ! Et reconnaissons qu'il y avait bien là de quoi surprendre les noctambules en contemplation devant les étoiles.

En ce qui concerne les soi-disant manœuvres contre le vent, il serait peut-être bon de tenir compte du fait que les témoins étaient au sol et qui plus est, généralement en ville. Et c'est une vérité bien établie que de dire que les tourbillons et coups de vent au sol peuvent fort bien, en raison des obstacles, se produire dans des directions n'ayant rien de commun avec les courants aériens !

Enfin, il reste les nombreux témoignages faisant état de déplacements à des vitesses considérables. Par exemple : le 15/04/1897, près de Perry Spring (Missouri), un engin aux lumières blanches et rouges rattrapa et dépassa un train bien que celui-ci roula à plus de 65 km/h. Et oui, déjà en 1897, les véhicules terrestres eurent droit à des poursuites... Mais tous les ufologues savent bien que de tels témoignages sont **irrecevables** puisqu'on ne compte plus les automobilistes contemporains qui se sont fait poursuivre par la Lune ! Qu'ils aient pris pour un OVNI. Et puis, quand bien même y aurait-il eu **objet volant**, rien ne prouve que le dit objet ait effectivement dépassé le train. Une légère courbe de la voie aurait suffi à en donner l'illusion, le phénomène est parfaitement connu de tout le monde.

Mais il y a aussi les témoignages dans lesquels il est précisé que l'Airship se déplaçait à une vitesse considérable, « comme une balle de fusil » dira Hooton. Ces témoignages sont bien subjectifs mais ils laissent tout de même présumer d'une vitesse non négligeable. Quelle pouvait donc être la vitesse de déplacement d'un dirigeable à l'époque ? Ridicule diront les objec-

teurs qui ne manqueront pas de citer en référence le fameux vol de Giffard qui en 1852 parcourut 27 km à la vitesse moyenne de 9 km/h ! Mais cette référence est un cas **très** particulier. Regardons plutôt ce qui s'est réellement passé aux Etats-Unis.

Lors de sa tentative du 01/07/1859 dont nous avons plusieurs fois parlé, Wise réussit à se rendre de Saint-Louis (Mississippi) à Henderson (New York), soit une distance de 1292 km parcourus en 20h40. Ce qui nous donne une vitesse moyenne de plus de 60 km/h. On peut dès lors se faire une idée de leurs « pointes » lorsqu'ils furent pris par exemple dans une tempête au-dessus du lac Erié. Mais il y a mieux ! Le 20/04/1861, à bord de son ballon libre le GREAT WESTERN, Lowe parcourut en 9h la grande étape de Cincinnati à la côte de la Caroline du Sud... ce qui nous donne une extraordinaire vitesse moyenne de près de 90 km/h. **Au siècle dernier, de simples ballons libres n'avaient aucune peine à pulvériser les soi-disant records de l'Airship** ! En somme, un ballon dirigeable expérimental pris dans un bon coup de vent devait se déplacer à une vitesse plutôt impressionnante !

Dernière objection (dernière en ce qui nous concerne, mais nous sommes bien sûr prêts à examiner très attentivement toutes celles que les ufophiles voudront bien nous soumettre...). Si de tels appareils avaient réellement été construits par de géniaux inventeurs, **que seraient-ils devenus ? Pourquoi n'en entend-on plus jamais parler** !

La réponse est tellement évidente, elle crève tellement les yeux que tout le monde y est aveugle. Alors, mettons donc les points sur les i. Même si nous n'enfonçons que quelques portes ouvertes, cela ne fera jamais qu'un courant d'air de plus. Contrairement aux réalisations techniques contemporaines, les recherches au siècle dernier ont toujours été le fait d'**individus isolés se gardant bien de parler autour d'eux de l'état de leurs travaux**. Chacun bricolait dans son coin en gardant jalousement ses petits secrets. Toutes les grandes réalisations aéronautiques ont ainsi été le fait d'individus ou de petites équipes (parfois strictement familiales) passant souvent une vie entière à la conception puis à la réalisation, et enfin au perfectionnement d'un « rêve ».

Il suffit donc que le génial inventeur d'un Airship ait disparu avec son appareil pour que l'on n'en entende jamais plus parler. Et Dieu sait s'il était difficile de disparaître corps et biens avec de tels « engins », les raisons ne manquaient pas. Que l'on songe par exemple à cette petite liste non exhaustive de tragédies qui se déroulèrent aux Etats-Unis au siècle dernier.

En 1851, le malchanceux **Petin** faillit se noyer à deux reprises, une fois dans l'Atlantique après son ascension à New York, une fois dans le lac Pontchartrain près de la Nouvelle-Orléans. Enfin, son merveilleux appareil fut réduit en cendres et fumée après que le coup de foudre l'eut frappé à Mexico.

En 1859, après la réussite de Wise, son aide La Mountain accompagné de Haddock tentèrent de rééditer le même exploit à bord du même ballon l'ATLANTIC. Entraînés par le vent, leur voyage devait se terminer dans les forêts canadiennes où ils faillirent mourir de faim après avoir abandonné leur aérostat.

En 1879, comme nous l'avons déjà dit, John Wise trouva la mort dans le lac Michigan. Il y disparut avec son ballon et rien ne fut retrouvé. Le 10/07/1889, à New York, Campbell expérimenta son modèle de dirigeable gonflé au gaz d'éclairage. L'appareil ne pouvait emporter qu'un seul homme et il était mu... à la force musculaire de son pilote. Campbell confia l'expérimentation à un aérostatier déjà célèbre aux U.S.A. : E.D. Hogan. Le navire aérien s'éleva à 10 h d'une usine à gaz de Brooklyn et les vents violents l'entraînèrent aussitôt au-dessus de l'Atlantique. Vers 12h30, plusieurs navires aperçurent l'appareil au large de Long Island. L'infortuné et impuissant pilote de la machine disparut corps et biens dans l'Atlantique.

Comme on le voit, les étendues d'eau, les forêts, les montagnes, les déserts ne manquent pas. Des dizaines d'aérostatiers célèbres y ont perdu la vie, d'autres s'en sont tirés par miracle. Pourquoi les Airships n'auraient-ils pas connu le même triste sort? Que l'on essaye simplement d'imaginer ce qui pouvait rester d'une machine construite avant tout en bois et en toile, gonflée à l'**hydrogène ou au gaz de ville** et s'enflammant à la suite d'un atterrissage manqué ! Il n'est même pas nécessaire d'envisager qu'elle ait pu être

entraînée en mer ou dans un lieu inaccessible par des vents violents pour justifier qu'elle ait pu disparaître **sans traces** !

Et cette hypothèse est loin d'être gratuite. Contrairement à ce que l'on pourrait croire a priori et en transposant naïvement la fameuse invulnérabilité et fiabilité des modernes OVNI) certains Airships étaient d'une construction plutôt sommaire et d'une sécurité des plus précaire. Ainsi, le 09/04/1897, vers 21h30, les habitants de Chicago purent observer l'Airship. Certains étant munis de jumelles remarquèrent qu'il était de proportions agréables et semblait **être construit très fragilement**.

La machinerie de l'Airship n'était pas non plus d'une fiabilité à toutes épreuves. On ne compte plus les témoignages faisant état d'un Airship immobilisé au sol tandis que ses occupants tentaient de le « rafistoler » (cas Hooton) ou allaient même jusqu'à solliciter auprès des témoins de l'outillage ou du matériel (payés en dollars !) afin de réparer leur appareil. De toutes ces affaires mettant parfaitement en relief les déboires mécaniques de l'Airship, nous retiendons les suivantes. Le 12/04/1897, à Battle Creek (Michigan) une vingtaine de témoins observèrent un Airship dont la partie supérieure avait l'air d'un cône auquel était suspendu une sorte de cylindre plutôt sombre. A l'arrière de ce cylindre, il y avait comme une roue qui émettait un bourdonnement (turbine propulsive). Soudain, les témoins entendirent une explosion et des étincelles jaillirent de toutes parts. Aussitôt, l'appareil se mit à perdre de l'altitude. Une seconde explosion retentit et des flammes sortirent de la « roue ». L'Airship s'éleva alors à nouveau, éteignit ses lumières et disparut à la vue des spectateurs. Le même jour, un peu plus tard, à 40 km de là, à Kalamazoo (Michigan) deux autres témoins observèrent le passage de l'Airship qui s'accompagna d'une explosion suivie de plusieurs détonations. Le lendemain on devait découvrir à 3 km de Scotts divers débris inexplicables éparpillés au sol, dont une grande bobine de fil métallique à usage probablement électrique. Le 13/04/1897 (mais en fonction du contenu du témoignage, il y a tout lieu de penser qu'il y eut erreur de date et que le récit concerne le même incident que le précédent) à Pennfield (toujours dans le Michigan) un couple vit passer au-dessus de leur ferme un objet bourdonnant très brillant.

A un moment, l'appareil éjecta un morceau enflammé qui vint s'écraser au sol. Les témoins terrorisés ne s'en approchèrent que le lendemain matin et découvrirent **une grande hélice d'aluminium d'un mètre de diamètre !**

Pas de doute, ce jour là, un Airship connu de sérieux problèmes du côté de ses organes propulseurs. Les explosions, étincelles et flammes observées nous laissent hélas présumer d'un funeste dénouement. En tout état de cause, les **débris découverts sur place** ne laissent planer aucun doute quant à la présence d'un **dirigeable expérimental (et pas tellement au point) d'origine tout à fait humaine**. La grande hélice d'aluminium, entre autres, nous dispense de tout commentaire !

Mais pour nous, l'événement le plus significatif et le plus émouvant de toute cette vague d'observations restera assurément celui-ci : dans la nuit du 16 au 17/04/1897, des ouvriers de Grands Rapids (Michigan... encore ! décidément...) observèrent un Airship durant plusieurs heures. Le lendemain, en se rendant à son travail, C.T. Smith trébucha sur une pièce de métal à laquelle était fixée une enveloppe qui contenait l'appel de détresse suivant :

« A celui qui trouvera ceci. Nous sommes à 750 m au-dessus du niveau de la mer, **face au nord** (preuve qu'il s'agissait bien d'un **dirigeable** avec avant et arrière puisque les ballons libres n'ont pas de «direction» préférentielle), au moment où nous écrivons ces lignes. En **testant** notre Airship, **nous nous sommes perdus et nous sommes maintenant incapables de le diriger**. S'il vous plaît, prévenez les gens en leur disant que nous sommes quelque part au-dessus du Michigan. »

Signé : Arthur B. Coats, Laurel (Missouri) ; C. C. Harris, Gulport (Missouri) ; C.W. Rich, Richburg (Missouri).

Ce témoignage sera donc le dernier que nous retiendrons.

Post scriptum en guise de conclusion

Il est bien sûr une « ultime objection » qui ne va pas manquer d'être formulée à l'endroit de notre exposé. Nous en sommes conscients, mais nous avons décidé de garder pour la fin cette objection qui porte plus sur le fond du problème

ufologique que sur le contenu particulier de la présente étude. Il serait possible de la formuler ainsi :

« Non seulement le cas Monnerie est incurable, mais en plus, il devient contagieux ! »

Ou si l'on préfère :

« Le virus de la socio-psychologie (ou psychosociologie) réductrice est dangereusement pathogène pour l'ufologie et réclame d'urgence l'application de remèdes radicaux... »

Il nous semble que cela vaut la peine de répondre en détail à cette objection « affective », d'autant plus que contrairement à ce que l'on pourrait croire, notre thèse réductrice de la vague 1896/1897 **porte en fait un coup mortel au modèle monnerien !**

En effet, le modèle de Monnerie possède le défaut de ses qualités. Il est **excellent** pour **expliquer** ce qui est **explicable** dans son cadre d'application, mais il sombre dans **l'absurde** à partir du moment où son auteur prétend en faire **le** modèle capable de **tout** expliquer. Et hélas pour lui, Monnerie a **aussi** voulu expliquer la vague de 1896/1897 en utilisant bien sûr son « universel modèle » qui le dispensait évidemment de se donner la peine d'entreprendre les mois de recherches qui nous ont été nécessaires à rassembler les documents dont nous n'avons présenté ci-dessus qu'une **partie**. Voilà la preuve que l'ufologie en chambre est bien plus prisée que la transpiration sur le terrain... mais ceci est un autre problème, revenons en à Monnerie et à son « Naufrage des Extraterrestres ».

« Cette vague « récupérée » par les ufologues leur pose plus de problèmes qu'elle n'en résoud. En effet, les vaisseaux semblent bien terrestres, leurs occupants aussi (et pour cause) du genre savant fou, génial et misanthrope... A ceci près que de tels engins n'existaient pas en ce temps-là (Oh la belle affirmation péremptoire... et complètement fausse de celui qui par définition **sait forcément tout...** même ce qu'il ignore complètement !), qu'ils sont techniquement impossibles (Oh la belle preuve flagrante d'une totale ignorance du problème que l'on a néanmoins la prétention de vouloir résoudre complètement et définitivement...) et qu'on en n'entendit jamais plus parler... » (Page 80. Les notes entre parenthèses nous sont personnelles) !

« Si au lieu de vouloir expliquer cette vague par les extraterrestres, les ufologues voulaient bien la considérer en historiens (sic... Là assurément, Monnerie a encore perdu une royale occasion de se taire) et en psychologues, ils constateraient que non seulement elle s'explique parfaitement, qu'elle est née de la même façon que les autres rumeurs et mythes populaires et éclaire ainsi le mythe OVNI dont elle est en quelque sorte la maquette. Le recul de l'histoire (Hélas, là encore, Monnerie a reculé dans le mauvais sens...) permet de la comprendre, de la démythifier en dehors de toute passion, et de constater combien les vagues d'OVNI récentes en sont la copie modernisée... » (p. 81).

Comme on le voit, il arrive très souvent qu'au long de son ouvrage, Monnerie, très auto-satisfait de la remarquable lucidité qu'il s'attribue, se laisse aller à rêver à l'universalité de son modèle. Mais il n'est jamais bon de laisser ainsi les désirs et les chimères l'emporter sur la raison car le réveil est toujours brutal...

Surtout lorsque l'on en arrive à **plier les faits jusqu'à les rendre conformes à la théorie !**] nous semblait pourtant que la **raison** (à laquelle Monnerie lance pourtant de fréquentes invocations) exigeait plutôt le **contraire**. « L'Airship n'était qu'un mythe de plus né du désir de la conquête de l'air et ne correspondait à rien de réel... » ose écrire Monnerie ! On croit rêver (éveillé ou endormi) lorsque l'on repense à la **réalité aéronautique** que nous n'avons fait qu'évoquer ci-dessus. Mais pour que le modèle monnerien reste valable, il fallait effectivement que ce ne soit qu'un mythe ! Monnerie se retrouve donc ici dans une situation aussi savoureuse que feu Menzel démontrant par $A > B$ au tableau noir que tel OVNI **ne pouvait être que** quelque exceptionnel phénomène de réfraction atmosphérique déformant un coucher de soleil ou un lever de lune... et se cramponnant à **son** explication **mathématico-météorologique**, même lorsqu'on lui mettait sous le nez l'enveloppe du ballon sonde que le témoin avait par erreur pris pour une soucoupe volante... La théorie (selon ceux qui la formulent) étant **toujours juste par définition**, ce ne sont pas de misérables petits faits qui pourraient avoir l'outrecuidance d'oser venir la remettre en question... **gag !**

Mais il y a encore plus savoureux. Examinons

donc la conclusion de Monnerie qui laissa si gaillardement sa Foi (en son infaillibilité) l'emporter sur sa Raison. Page 86 nous trouvons écrit noir sur blanc le raisonnement logico-déductif suivant : « Cette fameuse vague de 1897 n'étant, comme nous venons de le voir qu'une rumeur qui relève des mêmes lois que les autres et **démontre**, de ce fait, **la validité de l'hypothèse socio-psychologique**, revenons à nos Martiens... »

Il convient de bien noter la forme de négation restrictive **n'étant qu'une rumeur** de la proposition A qui selon Monnerie implique logiquement (démontre) la validité de la proposition conclusive B, à savoir la validité de l'hypothèse socio-psychologique.

Or, ainsi que nous venons de le montrer tout au long de cette étude, la proposition A formulée par Monnerie est **fausse** puisque la vague de 1897 **n'est pas qu'une rumeur mythique**, cela implique du même coup la **fausseté** de la conclusion B. En quelque sorte et bien involontairement, Monnerie nous a aimablement fourni la preuve de **la non validité de son hypothèse socio-psychologique** qui permet d'aboutir à des conclusions non conforme à la réalité car elle se satisfait aussi bien des faits que de leur contraire. **Lorsqu'une hypothèse conduit à une conclusion fausse (à la suite d'un raisonnement logique), c'est que l'hypothèse est fausse !**

Maintenant, Monnerie peut bien tenter de se retourner dans tous les sens en essayant de nous convaincre que ce qu'il a écrit ne correspond pas exactement à ce qu'il voulait dire... et qu'en fin de compte, il continue quand même à avoir raison... Il n'est malheureusement pas comme les chats, et dans le cas présent, il ne lui est pas possible de retomber sur ses pattes, quels que soient les artifices fallacieux auxquels il puisse faire appel car il se heurte en l'occurrence à une Science exacte : **la logique** qui ne tolère ni l'à peu près, ni la stratégie du faux-fuyant. Nous tenons d'ailleurs à la disposition de Monnerie une petite liste d'ouvrages de **logique élémentaire** qui lui seraient certainement des plus utiles.

En tout état de cause, Monnerie aurait bonne mine si, après avoir utilisé tout au long de son ouvrage un type particulier d'argument pour démontrer la validité de son hypothèse, il essay-

ait de nous « prouver » que l'argument contraire vient lui aussi renforcer la même thèse... Cela témoignerait d'une évidente incapacité de raisonner juste et laisserait présumer d'un inquiétant désordre psychique chez l'auteur...

Monnerie n'a pas rêvé éveillé, il s'est tout simplement laissé halluciner par l'illusoire universalité de son modèle, car pour le paraphraser, nous dirons que : « Ce qui est hallucinant, c'est qu'on puisse s'halluciner à ce point et donner des **conclusions** identiques aussi bien aux **constatations** qu'aux **constatations contraires**. » (p. 54, nous ne pouvions pas laisser passer cette occasion).

Notre réduction de la vague de 1896/1897 nous aura donc permis d'établir la conclusion suivante : **la vague de 1896/1897 n'étant pas qu'une rumeur mythique, cela entraîne la complète invalidité du modèle socio-psychologique qui avait permis de démontrer un « état de faits » contraire à la réalité. Réalité qui conserve toujours la priorité sur toutes les théories aussi élaborées et séduisantes qu'elles puissent paraître ! (Epistémologie).** Mais en outre, elle nous permet de tirer deux enseignements positifs du plus haut intérêt. Le premier et le plus évident est celui qui consiste à dire que même si le témoignage humain n'est pas absolument fiable, il comporte néanmoins une grande fiabilité puisque les témoins de 1896/1897 ont été capables de décrire avec une précision telle qu'il nous a été très facile de les reconnaître des engins qui pourtant sortaient complètement de leur cadre de références.

Le second enseignement, étant donné que la vague de 1896/1897 fut à **la fois** un mythe **et** une réalité, au sens mathématique du terme **et**, c'est qu'il convient d'être très prudent avant de manier « l'exclusivité ». L'erreur de Monnerie et de beaucoup d'autres est de vouloir considérer le problème Mythe **ou** Réalité, et qui pire est en attribuant au terme **ou** son sens « exclusif » de « différence systématique » (Cf. la théorie des ensembles).

L'existence d'un Mythe n'a aucune raison d'impliquer automatiquement l'exclusion d'une **réalité** derrière le mythe... pas plus que la réalité ne saurait exclure le développement d'un Mythe plaqué sur elle.

Si maintenant, nous voulons bien prendre la peine

de transposer tout ce que nous venons de voir au problème qui nous intéresse, c'est-à-dire celui des OVNI et accessoirement des extraterrestres... Il nous faut bien reconnaître, Monnerie l'a magistralement montré, qu'il existe indubitablement un Mythe **OVNI/extraterrestres**, mais un tel constat ne nous permet pas, absolument pas, d'en conclure que derrière le dit Mythe il n'y aurait pas aussi une **réalité** que nous sommes encore loin de parvenir à appréhender mais que les témoins ne rapportent pas toujours avec les distorsions énormes, ainsi que les **anti-ufologues** voudraient nous le faire croire.

Pour l'instant, la solution finale n'appartient à personne, pas plus à Monnerie qu'à quiconque, mais chacun peut, s'il est courageux, honnête et s'il ne laisse pas sa **mauvaise foi** l'emporter sur sa raison, faire reculer la limite de nos ignorances en étudiant complètement et consciencieusement l'un ou l'autre des aspects du problème. Si son travail est bien fait, qu'il aboutisse à une conclusion positive ou une conclusion négative, cela n'importe pas puisqu'en fin de compte, c'est la **vérité** qui y gagne. Et seul le souci de l'approche de la **vérité** doit orienter notre quête. Pour reprendre une image chère à notre ami Pinvidic, nous dirons simplement que les ufologues (et les anti-ufologues) ont longtemps joué avec **ce qu'ils croyaient être une pièce ou un puzzle OVNI**. Tout ce que nous espérons, c'est d'être parvenus à leur faire prendre conscience que la dite pièce (Vague de 1896/1897) faisait partie d'un autre jeu... Mais qu'ils se rassurent, il nous reste encore bien des pièces à examiner avant de pouvoir parvenir à commencer à en réassembler l'assemblage.

Josiane et Jan d'Aigure.

Bibliographie sommaire.

Concernant l'Airship :

« **La chronique des OVNI** » de M. Bougard. « **Les OVNI du passé** » de C. Piens « **Chronique des apparitions extraterrestres** » de J. J. Vallée.

Concernant l'aéronautique :

Collection complète des revues suivantes :

« **La Revue Scientifique** ». « **Le Journal des Sciences** ». « **Nature** ».. « **L'Illustration** ».

et

« **L'homme et le ciel** » de Th. Dumont. « **Les merveilles de la science** » de Figuiet. « **Les aérostats** » de Figuiet. « **Le ciel et l'espace** »

Ainsi qu'un nombre important de revues et journaux français de l'époque.

Concernant la logique :

« **L'Education du Jugement** » de M. Boll. « **Logique élémentaire** » de W.V.O. Quine. « **Traité de Logique** » de C. Serrus.

Réalités et limites de la distorsion

Dans le n° 3 hors série d'INFORESpace consacré aux « nouveaux ufologues » Michel Monnerie écrit notamment : « C'est ainsi que Bertrand Méheust avoue bien volontiers (INFORESpace 43, p. 15) que rien du tout ou un « analogon » peut se trouver à l'origine d'un cas que rien ne distingue - mieux, qui possède toutes les particularités - des cas contestés (-). Puisqu'aucune différence n'apparaît entre un récit induit par un objet dont la banalité (plus ou moins grande) a été découverte après coup, et un autre rapport dont la source n'a jamais été comprise, la logique exige d'admettre que les deux procèdent d'une même démarche dans l'esprit du témoin » (1).

Il y a un sophisme, me semble-t-il, à tout ramener à la démarche psychologique. Autant écrire que, parce que l'œil accomode à l'infini à partir de 10 mètres, tous les objets saisis par la « démarche » de l'œil au-delà de cette limite se trouvent à la même distance ! L'imprégnation culturelle aidant, il est en fait inévitable que l'esprit humain réagisse d'une manière analogue, dans certaines circonstances, à des stimuli voisins, quoique très différents par leur nature. Mais dans ces circonstances - ce sont ces circonstances qu'il faut rechercher, pour voir si l'absence de spécialité du cas de *mésinterprétation* ne se recrute pas, de préférence, dans une gamme d'observations particulières -, il faudrait encore se demander - mais cela m'emmènerait hors du propos de ce petit article - d'où viennent les modèles qui servent à cette *mésinterprétation*, dans la mesure où - je l'accorde bien volontiers à Jacques Scornaux -, une partie des motifs SV n'ont pas leur équivalent dans l'imagerie de la SF.

Monnerie me paraît se contredire quand il écrit, dans le même article, que certains cas, d'emblée, « au premier coup d'œil » sonnent creux à son regard aiguisé d'enquêteur : phénomènes lumineux qui reviennent à heure fixe en des lieux récurrents, sphère « mimant » si bien la lune qu'elles en ont même les taches, et « suivant » les voitures ; effets « calorifiques » bidons ; sentiment qu'a le témoin d'être « observé », etc. Nul ne doute que Monnerie ne soit un enquêteur hors-pair. **Et si ces cas sonnent creux, c'est précisément qu'ils présentent d'emblée certaines caractéristiques qui les désignent aux soupçons des**

enquêteurs. Sinon pourquoi chercherait-on à tester ceux-là plutôt que d'autres ? Si on s'intéresse aux victimes de Monnerie, je veux dire celles qu'on lui concède très volontiers, on s'aperçoit effectivement qu'elles présentent, au contraire, le plus souvent, un profil très caractéristique. Ce sont des *mésinterprétations* d'astres, d'avions, de météorites, vus pendant la nuit, de préférence depuis une voiture ; ou bien, mais toujours pendant la nuit, des *mésinterprétations* de tracteurs, de maisons, de réverbères, aidées par des circonstances spéciales telles que le brouillard. Le cas auquel je faisais allusion dans l'extrait cité par Monnerie s'est précisément déroulé dans de telles circonstances. (Je tais les références par égard pour le témoin). La précipitation, la brièveté de l'observation ; ou bien des obstacles naturels (fossés, haies, rivières) difficiles à franchir la nuit ; ou bien le fait que le témoin se trouvait dans des lieux qui ne lui étaient pas familiers ; ou encore la distance, empêchent la correction et facilitent d'autant le mécanisme projectif. Après quoi on assiste à la dégradation de l'information initiale, progressivement remplacée par une élaboration fictive, justement analysée par Monnerie. Le critère consisterait donc, dans chaque cas, à se demander **quelles sont les conditions particulières citées supra qui ont pu favoriser l'élaboration seconde en freinant la correction.** Les cas correspondant trop à ce portrait devraient alors être laissés à Monnerie, d'emblée.

Mais, dès que l'on quitte ces conditions spécifiques, pour s'adresser au cas diurne, en terrain dégagé, et à courte ou moyenne distance, le tableau de pêche de Monnerie est plutôt maigre, et il lui faut changer de méthode, pour invoquer la falsification ou la rumeur, puisqu'il a, semble-t-il, mis le « rêve éveillé » première manière au panier. Or, changer de méthode, n'est-ce pas avouer la spécificité des cas explicables par le jeu de la projection et de l'élaboration seconde ?

Le cas de Diges

Je voudrais maintenant, à partir d'un exemple précis, montrer la marge de distorsion à laquelle on peut s'attendre, dans telles conditions précises, dans une observation diurne d'« atterrissage avec humanoïdes ». Ce cas, observé à 100 mètres, est très intéressant car on peut mesurer exactement la déformation opérée par le témoin, puisque le

1. M. Monnerie - N° Spécial d'Inforespace ; • Les nouveaux Ufologues -

stimulus réel a été identifié avec précision quelques jours plus tard. Il s'agit de l'« atterrissage » de Diges, dans l'Yonne, le 24 septembre 1954, que j'ai pu contre enquêter facilement, puisque j'habite à proximité. (Il semble que l'explication réelle ait échappé à MM. Barthel et Brucker).

Ce jour-là, vers 9 heures, Mme Geoffroy se rend au lavoir municipal, situé dans un bosquet, au creux d'un vallon, à environ 1,8 km de Diges. Soudain, au fond d'une prairie entourée de bois, en lisière de la forêt, à cent mètres environ (2), elle voit un engin qu'elle décrit comme une « coque de bateau renversée », de couleur gris terne, kaki, et montée sur des patins. A proximité se tient un être d'apparence absolument humaine, « vêtu de couleur foncée », et qui « portait sur sa tête une sorte de calot kaki » (3). Il lui semble aussi, à côté, observer un autre homme - en slip ! On est en pleine vague et les langues vont bon train -. Effrayée la brave dame s'enfuit immédiatement, et raconte au village avoir vu une soucoupe volante. On revient peu après et on retrouve des traces de patins et, dans l'herbe aplatie... des pilules. Gros émoi dans la contrée. (J'avais alors 7 ans, et je m'en souviens comme si c'était hier). Un article paraît le surlendemain dans l'Yonne Républicaine. Quelques jours plus tard, Charles Garreau, trouvant que tout cela ressemble par trop à un hélicoptère et son équipage, téléphone à plusieurs bases aériennes et découvre le pot aux roses.

Il s'agissait d'un hélicoptère américain - à l'époque les américains avaient encore des bases en France - qui, venant de l'Est, se rendait à la base de Vierzon et, donc, survolait la région de Diges ce jour-là. Les autorités responsables ont confirmé à Charles Garreau que le dit hélicoptère s'est bien posé dans une clairière de l'Yonne... un des pilotes désirant satisfaire un besoin naturel.

Il est facile, dès lors, de mesurer la déformation. A cent mètres la tenue des occupants a été fidèlement décrite, jusqu'au calot kaki. La scène incongrue de l'aviateur en train de poser culotte a bien été « accrochée » mais sans être rapportée à un cadre de référence simple.

Par ailleurs, en 1954, Mme Geoffroy, comme la plupart des gens des campagnes d'alors, n'avait jamais vu d'hélicoptère. Dès lors la présence d'un tel engin, dans une clairière, était pour la paysane totalement incongrue, de telle sorte que la

scène s'est trouvée intégrée dans le schéma soucoupique ambiant, les modèles culturels se trouvant rapidement substitués à la trop brève information initiale. Notons encore que les patins, et la couleur kaki de l'hélicoptère, ont été fidèlement décrits.

Mme Geoffroy, effrayée, n'a observé la scène que quelques instants. Elle n'a vu ni se poser, ni décoller l'engin, dont le rotor était arrêté au moment de l'observation ; de telle sorte qu'elle n'a pas eu d'éléments supplémentaires pour opérer la correction. Cela montre qu'il faudrait s'interdire de publier les cas analogues (objets brièvement entrevus dans un champ depuis une voiture, que les témoins n'ont vu ni atterrir ni décoller, etc.).

Ce qui va surtout dans le sens de Michel Monnerie, c'est le fait que la démystification écrite dans l'**Yonne Républicaine** une semaine plus tard n'ait pas passé la rampe, et que le cas ait finalement abouti dans le catalogue Vallée ! L'explication, humaine et inévitable, est que le journaliste, M. Delindry, avait eu la délicatesse de faire un contre-article feutré, pour ne pas blesser Mme Geoffroy. Mais par contre il était évident que cette méprise du 3^e type - un véritable classique ! - possède un registre bien à part. Qu'on me dise si je me trompe, mais il me semble que dans le dossier des SV les témoignages faisant état de soucoupes montées sur patins, avec à proximité un pilote en calot kaki, et un autre en slip, laissant enfin des pastilles de médicaments dans l'herbe, sont plutôt rares. Dans la scène distordue, il a passé assez de la scène réelle pour la rendre a-typique. Pourtant la scène a été brève et furtive, et vue

2. Et non pas à 500 mètres comme l'écrivent Barthel et Brucker, qui négligent de nous signaler que Mme Geoffroy est une très vieille dame qui finit ses jours dans une maison de vieillards. On sait ce qu'il advient de la mémoire avec l'âge. J'ai interrogé Mme Geoffroy en 1969 ; elle avait alors encore toute sa tête et son témoignage recoupait point par point l'article de l'Yonne Républicaine. Elle a notamment évoqué l'histoire de l'hélicoptère, mais sans vouloir y croire. Aussi présenter, comme Barthel et Brucker le font dans leur livre, p. 176, les propos déçus de Mme Geoffroy, comme un « sommet de l'humour soucoupique », sans préciser le grand âge du témoin, n'est pas très honnête.

J'ajoute que si Barthel et Brucker étaient allés sur les lieux, comme l'affirme M. Schatzmann dans sa préface, ils se seraient rendu compte que la scène ne pouvait, en aucun cas, avoir été observée à 500 mètres, pour la bonne raison que le champ où se produisit l'atterrissage est encaissé, entouré de bois, et mesure 100 m x 40 !

3. L'Yonne Républicaine du 28 septembre.

Le point sur la recherche ufologique

24 juin 1947... A bord de son avion privé, l'homme d'affaire américain Kenneth Arnold, négociant en matériel pyrotechnique, repère neuf disques volant en formation auprès du Mont Rainier, dans l'Etat de Washington. L'expression « soucoupes volantes » est née, pour le meilleur et pour le pire, dès son atterrissage à Pendleton, lancée par des journalistes.

30 ans plus tard, le 1^{er} mai 1977, est créé au sein du C.N.E.S. (Centre National d'Etudes Spatiales) un service - embryonnaire mais officiel - spécialement consacré à l'étude des soucoupes volantes, devenues entre-temps des OVNI, le G.E.P.A.N. (1). Malgré cela, la première question que posera l'« honnête homme » - de sexe masculin ou féminin - à l'ufologue rencontré dans le calme d'un bureau ou l'ambiance détendue d'une conversation amicale sera : « Eh bien, ces « soucoupes volantes », est-ce qu'elles existent, oui ou non ? ».

Nous trouvons désolant ce niveau de désinformation de nos concitoyens. Niveau d'ignorance et d'ingénuité - apparente, nous y reviendrons - qu'on retrouve, hélas, chez les plus cultivés et les plus doctes. D'où ce court article qui tentera d'ébaucher une synthèse - nécessairement subjective, mais honnête intellectuellement - de l'état actuel de la question.

1. **Groupe d'Etudes** des Phénomènes Aérospatiaux Non-identifiés.
2. Définition duo au Pr. Hynek, consultant de l'U.S. Air Force pendant 20 ans. et astronome à Northwestern University.

(suite de la page 23)

d'assez loin. Concluez par vous-même. Pour ma part j'écris, persiste et signe, que dans un cas d'atterrissage diurne, observé par deux personnes, à moins de cent mètres, ne serait-ce que quelques minutes, avec la séquence (atterrissage, décollage), en terrain dégagé, l'hypothèse de la dénaturisation absolue de la perception est un escamotage verbal. Supposons, à la limite, qu'à chaque témoignage de cette sorte corresponde le pattern « équipage-d'hélicoptère-pris - d'un besoin-naturel » (la seule activité humaine susceptible de ressembler au comportement des humanoïdes). Il est hors de doute que ce pattern, même soucoupisé à outrance, subsisterait dans les témoignages (« on verrait uriner les humanoïdes »).

Bertrand Méheust.

Revenons à ce soir d'été 1947. Si Kenneth Arnold a été écouté, c'est qu'il représentait un type d'individu respecté et valorisé dans sa communauté. C'est un personnage crédible - tout le contraire d'un raté social.

Il deviendra un des premiers enquêteurs, écrira un livre. S'immortalisant tel un Colomb de l'ufologie, il s'imposera comme la première grande figure de la saga des soucoupes volantes.

Les observations vont continuer, particulièrement nombreuses dans la première semaine de juillet, souvent effectuées par des aviateurs ou des professionnels qualifiés. C'est ici le lieu de rappeler ce que nous entendons par OVNI :

« C'est l'observation, relatée sous forme écrite, d'objets ou de lumières vus dans le ciel ou au sol et dont l'aspect, la trajectoire, le comportement général et la luminescence ne font pas évoquer une explication conventionnelle logique et qui, non seulement ont dérouté ceux qui les ont originellement observés, **mais encore ne peuvent être identifiés après un examen minutieux de toutes les pièces à conviction disponibles a été effectué par des personnes techniquement aptes à procéder à une identification raisonnée si celle-ci est possible** » (2).

Aux U.S.A., cependant, les services officiels ne restent pas inactifs. La guerre froide vient de commencer, âprement. Bien qu'encore dépourvue de la bombe A, l'Union Soviétique impressionne par sa détermination, par son appétit. Le mathématicien John von Neumann, conseiller privé du Président des Etats-Unis, a recommandé à Harry Truman d'atomiser préventivement l'U.R.S.S. - pendant qu'il en est temps encore.

L'U.S. Air Force, en l'occurrence l'Air Material Command (A.M.C.), basée à Wright Field, près de Dayton, Ohio, se saisit très vite de l'affaire des OVNI, qu'on n'appelle encore que « soucoupes volantes », ou, plus officiellement, « disques volants ». Parmi les gens du Renseignement Air, c'est-à-dire de l'A.M.C., deux hypothèses se font immédiatement jour : ou bien il s'agit d'armes secrètes - russes ou, pourquoi pas, américaines, un cloisonnement rigoureux régnant entre l'Aviation et la Marine - ou bien l'on a affaire à des engins extra-terrestres. Le projet « Sign » est mis sur pied le 22 janvier 1948 afin d'en décider. Dès les premiers mois de 1948, les enquêteurs du projet Sign se sont convaincus de l'origine extra-terrestre des

OVNI. Ils communiquent le résultat de leurs investigations par un « Etat de la situation », classé top secret, au Chef d'Etat Major, le Général Hoyt S. Vandenberg. Peu de mois après l'U.S. Air Force détruit ce mémorandum. Entre temps, deux affaires de « soucoupes » ont bouleversé l'opinion américaine. Le 7 janvier le capitaine Thomas Mantell s'est écrasé aux commandes de son F-51. Ce drame est trop connu pour que nous y revenions ici. Notons simplement que s'il est difficile de prouver aujourd'hui que la mort du capitaine Mantell est bien due à un OVNI, la conviction populaire à l'époque fut qu'il avait été abattu par une soucoupe volante ; les communiqués peut-être volontairement maladroits de l'Air Force ne faisant que renforcer cette rumeur. De façon beaucoup moins ambiguë, deux pilotes des Eastern Air Lines, à bord de leur DC-3, ainsi que le seul passager éveillé au moment de l'incident, aperçoivent un « cigarc volant » muni de rangées de hublots. La collision semble avoir été évitée de justesse. Un autre pilota volant dans la même zone confirmera leurs dires, de même que plusieurs témoins au sol qui ont vu l'étrange engin. Nous sommes en juillet 1948, et la Saga des soucoupes volantes va se poursuivre, désormais bien enracinée dans la mentalité collective de notre époque, avec ses hauts et ses bas, s'enflant parfois démesurément jusqu'au phénomène de « vague », occupant alors la plus belle part des media, parfois s'amenuisant au point d'être oubliée par les esprits les plus distraits de l'époque qui lui attribuent étourdiment la nature d'une légende appartenant à un passé récent mais révolu. Mais jamais le mince filet de la rumeur - la rumeur est incontestable, qu'il y ait ou non un phénomène objectif à sa source - jamais donc ce mince filet, si ténu parfois qu'il n'est plus perçu par les oreilles dures et les vues basses, ne se tarira.

Ce phénomène de vague, justement, trouvera son illustration la plus éclatante en France, en 1954. C'est alors qu'apparaît un homme, Aimé Michel, dont la pensée féconde fondera véritablement l'ufologie. Ce philosophe hissera la « soucoupologie » de la simple collecte de cas à la mise en évidence de structures, à la dignité d'une science. Bien entendu, le chemin à parcourir reste long avant que l'ufologie ne devienne une science proprement dite, opérationnelle et prédictive, mais, comme le dira Hynek à propos de la vague de 1954, « toute l'affaire eut été perdue pour l'his-

toire sans le travail minutieux et révolutionnaire à la fois d'Aimé Michel » (3). Epinglant les observations jour par jour sur des cartes Michelin, Michel croit découvrir des alignements, puis des formations en étoile. Jacques Vallée, jeune informaticien installé en Amérique, remettra plus tard en question l'« orthoténie », c'est-à-dire le système des alignements et des formations en étoile. Beaucoup d'alignements peuvent en effet être dus au hasard, mais certains résistent à l'analyse statistique, tels les alignements de six points, et, de nos jours encore, la recherche continue sur ce sujet, nous le verrons plus bas. L'ouvrage de Michel a suscité l'éclosion, à l'échelle mondiale, d'un réseau de chercheurs, privés ou non, qui communiquent dans la plus grande discrétion : c'est le « Collège Invisible ».

Une observation d'OVNI est connue par le rapport qu'elle engendre, quand rapport il y a. S'est posée naturellement la question de la sélection des dits rapports. Faute de pouvoir disposer d'un critère sûr de vérité, les premiers chercheurs s'étaient résolus à ne pas choisir, à prendre en compte tous les rapports publiés (c'est-à-dire publiés dans la presse quotidienne). Certains cas cependant étaient spontanément écartés : ceux qui présentaient le plus grand degré d'in vraisemblance, le plus grand coefficient d'étrangeté. L'apparition ou la disparition sur place de l'OVNI, s'il offre une apparence solide, métallique, l'absurdité patente des propos tenus par les « occupants » rencontrés éventuellement auprès de l'engin, la lévitation fréquente des dits occupants..., tous ces cas par trop extraordinaires étaient laissés de côté. Une évolution se produira dans l'esprit des pionniers au cours des années soixante : s'étant basés de préférence au départ sur les rapports décrivant les scénarios les plus « rationnels » apparemment, les membres du Collège Invisible firent peu à peu dériver leur intérêt vers des cas marqués au coin de l'« irrationalisme ». C'est justement l'irrationalité apparente de ces témoignages qui fournira ultérieurement le meilleur gage de leur authenticité. En effet, il serait bien outre-cuidant d'admettre que l'état actuel des techniques humaines soit précisément le sommet absolu de ce qui est réalisable, de ce qui est peut-être réalisé ailleurs dans l'immense cosmos. Une science en avance sur la nôtre présenterait des aspects

3. The Edge of Reality, Chicago 1975.

« magiques » à l'observateur terrien, comme le note l'astronome Pierre Guérin (4).

En novembre 1952 surgira George Adamski, le prototype de tous les « contactés ». Cet autodidacte, citoyen américain résidant en Californie, affirme avoir rencontré « un être humain venu d'une autre planète » près d'une route, dans la région de Desert Center (Californie). L'aspect rigoureusement humain de l'être décrit par Adamski, d'un type situé entre l'idéal grec, en plus efféminé, et celui des anges de l'iconographie chrétienne, et le contenu du message délivré distinguant le « contacté » des témoins de « rencontres rapprochées du troisième type » qui n'ont vu, eux, que des humanoïdes » d'aspect plus ou moins éloigné de celui de l'homo sapiens et ne communiquant que des informations peu intelligibles. Tout comme les observations d'OVNI présentant un fort coefficient d'étrangeté, les « contactés » et leurs disciples et supporters, les « cultistes », seront rejetés par la totalité des ufologues « sérieux ». Les contactés étant en général porteurs d'un message d'amour ou tout au moins de bienveillance à l'égard de l'humanité (arrêter les expériences atomiques, éviter les querelles fratricides, élever notre niveau moral et spirituel, etc.) se heurtent il est vrai à de solides barrières psychologiques. La possibilité de l'existence et de la venue sur Terre d'êtres qui ne soient ni repous-sants, ni belliqueux, mais au contraire manifestant de la bonté, parut tout à fait invraisemblable aux premiers chercheurs. C'est le très grand mérite du film de S. Spielberg de montrer pour la première fois une prise de contact avec des « extra-terrestres » qui ne soit pas situé dans un contexte de « guerre des mondes ».

Une affaire de « contact » va remuer à partir de 1967 le microcosme du Collège Invisible, et aura, selon nous, d'incalculables conséquences. Peu connue de l'immense majorité des ufologues amateurs, l'affaire « UMMO » présente de singulières

caractéristiques. Une vingtaine de personnes, habitant pour la plupart Madrid, recevront en plusieurs livraisons des feuillets dactylographiés et photocopiés prétendument dictés par des extra-terrestres. Contrairement à ce qu'il peut sembler au lecteur, tout conduit à écarter l'hypothèse d'un canular banal. Dans la recension la plus complète que j'ai pu consulter, environ trois mille pages, les données techniques et scientifiques abondent. L'astrophysique (5), la cosmologie, une Mécanique Quantique « rétablie sur des bases saines », une théorie originale (bien qu'évoquant de loin certains thèmes chers à Teilhard de Chardin) de la macroévolution « des êtres vivants peuplant le cosmos ». Enfin - ô merveille ! - 43 pages sur les principes de fonctionnement des OAWOOLEA UEWA OEMM, ou encore « astronefs transdimensionnels lenticulaires », vulgairement appelés soucoupes volantes, suggèrent au chercheur de troublantes perspectives. Bien d'autres trésors de rêve et d'inconnu gisent entre ces pages ; des aperçus sur l'histoire de la planète « UMMO » dont seraient issus ces extra-terrestres furieusement épistoliers, des réflexions sur la morale, sur la religion, des avertissements plus sinistrement précis sur la Guerre du Kippour, en 73, etc... Il faudrait tout un ouvrage pour analyser le dossier UMMO, et même une série d'ouvrages, nous en sommes convaincus. Mais avant que cela soit possible, il est nécessaire qu'une édition du dossier soit disponible, à tout le moins pour les chercheurs, les ufologues, les historiens, voire les amateurs de Science-Fiction. Nous nous permettrons de remarquer, en le déplorant, qu'il n'en est rien, que le dossier n'est pas publié, mises à part huit maigres pages parues en 74 dans la « Flying Saucer Review » (6). Ceci nous conduit à affirmer que la politique de secret pratiquée par les membres du Collège Invisible est néfaste. Nous souhaitons la fin du Collège Invisible, structure qui fut utile en son temps, mais qui à présent paralyse les échanges entre chercheurs, entre amateurs éclairés, attitude qui tient dans le mépris la partie adulte du public. Des faits, précurseurs d'un changement radical, motivent notre opinion.

En 1976, un physicien théoricien de grande valeur, ouvrira la brèche tant attendue - une explication plausible de la propulsion des soucoupes volantes dans l'atmosphère. Son article paraît dans « Scien-

4. Planètes et Satellites, Larousse, Paris 1967.

5. Dès 1967, des informations concernant des sphérules de titane présentes dans l'atmosphère des étoiles de type M figuraient dans le dossier UMMO. La première allusion à ce détail dans la littérature scientifique spécialisée **apparaîtra** pour la première fois cinq ans plus tard, en 72. Ces précisions nous ont été apportées par un astronome professionnel particulièrement bien renseigné.

6. La meilleure revue du monde consacrée au phénomène OVNI : FRS Publications LTD., West Mailing, **Maidstone**, Kent, England.

ce et Vie », précédé d'une communication aux Comptes Rendus de l'Académie des Sciences (7).

Pour la première fois on est en possession d'un **modèle** constructif - basé sur notre physique actuelle et peu extrapolé quant à la technologie. Ce modèle, relatif à la dynamique des soucoupes dans une atmosphère, propose un type de moteur et explicite les lois physiques, calculs à l'appui, qui président à la sustentation et à la propulsion du véhicule lenticulaire appelé « aérodyne » par Petit. Une discipline de pointe, la magnétohydrodynamique (ou M.H.D.) sert de cheville ouvrière à l'ensemble, et il n'est nulle part fait appel à des notions purement verbales, dépourvues de tout fondement en l'état présent de notre Science, telle que l'« antigravitation », par exemple, qui ne sont qu'un discours, qu'une rêverie littéraire plus ou moins étoffée.

Certes, des résultats positifs avaient été obtenus auparavant en ufologie. Mais ils ne visaient à établir que **l'existence** des OVNI. Satisfaisant aux standards utilisés habituellement en science, nous pouvons citer les quatre lois de Vallée (8) (densité de population, véracité des témoins, aspect le plus souvent lenticulaire, loi des moments), les résultats de C. Poher et J. Vallée (9) qui, grâce à une étude statistique d'un échantillon d'observations, concluent que l'on **a à faire à un phénomène objectif**.

D'autres recherches ont accumulé un matériel encore invérifié. L'étude locale (carottages) et globale (recherche de structures significantes) des traces laissées sur les lieux d'« observations rapprochées de type 2 » se poursuit. Des rumeurs persistantes concernant la récupération d'épaves d'OVNI n'ont jamais pu être démenties de façon convaincante par les gouvernements.

De telles preuves objectives (carcasses, cadavres, instruments, etc., ou toute partie d'entre eux), si elles existaient, tomberaient rapidement entre les mains des militaires et des services secrets, et l'on prierait très efficacement les rares témoins de se taire. Un crash d'OVNI, même à proximité immédiate d'une zone urbaine (les villes elles-mêmes n'occupant qu'une très faible partie de la surface terrestre (10) n'aboutirait qu'au bouclage de la zone d'impact par des unités de C.R.S. ou de Gendarmes Mobiles. A ces hommes, on parlera de l'écrasement d'un prototype secret

de l'Armée et, quant aux spécialistes en contact avec l'épave, il s'agit précisément d'individus triés sur le volet pour leur discrétion de tombe.

L'erreur de perspective causée par son statut de **civil** conduit ordinairement l'ufologue à rejeter toutes les histoires de chutes d'OVNI. Nous sommes convaincus, pour notre part, que les U.S.A., pour ne citer qu'eux, détiennent **plusieurs** épaves de soucoupes volantes. De façon encore plus intéressante - et tout à fait impossible à truquer - des corps d'extra-terrestres ont été récupérés et autopsiés. Le lecteur nous excusera de ne pas citer nos sources directes et personnelles.

Cette inaccessibilité de tout « hardware », de toute pièce à conviction « en dur » entraînera une frustration lourde de conséquences chez les chercheurs. Inévitablement, leur attention se détournera vers des investigations d'ordre psychologique, sociologique, voire mythologique. Dès 1962, Paul Misraki, dans un livre trop peu lu (11), soulignait l'imbrication du phénomène OVNI et de certaines manifestations d'ordre religieux. Des apparitions mariales présentent d'étonnantes similitudes avec la structure du phénomène cher aux ufologues.

La parapsychologie a occupé une place de plus en plus grande depuis une dizaine d'années comme source d'interprétation du phénomène OVNI. Niée farouchement par les thuriféraires de la science officielle, la parapsychologie a dû lutter, en France pour s'imposer. Ce n'est que trente-huit ans après que J. B. Rhine, à l'Université Duke (Caroline du Nord), eut démontré l'existence de la télépathie que le bruit en parvint aux oreilles de nos intellectuels !

Nous sommes les derniers à nier l'importance des phénomènes « psi », nous connaissons leur existence, nous avons assisté à d'indiscutables effets de psychokinèse. Bien plus, nous pensons que les lois de la Mécanique Quantique fournissent un cadre conceptuel qui, lorsqu'il sera suffisamment développé, permettra d'aborder sans contradiction logique la plupart des phénomènes paranormaux.

7. Science et Vie, N° 702, mars 1976 ; C.R.A.S., Série B, 281, p. 157 et C.R.A.S., Série B, 284, p. 167.

8. Challenge to Science, London 1966. Publié en français dans le recueil d'articles « En quête des humanoïdes », par Charles Bowen, Collection - J'ai Lu - N° A 315, Paris 1974.

9. Flying Saucer Review, 21, N° 3 « 4.

10. The Mysterious Signals from Outer Space, par Duncan Lunan, p. 261. Bantam Books, New-York 1977.

11. Les Extra-terrestres. Paris 1967.

posante de cette réflexion, mais il y fait partie intégrante. On le retrouve par la voie royale de l'astrophysique et de la psychophysique, phénomène antique, vecteur de nos incertitudes et interrogations.

Monnerie et les autres ont beau se multiplier et vaticiner, ils n'y changeront strictement rien : ce serait un bien plus grand mystère s'il n'y avait pas d'OVNI !

Un phénomène Protéen se manifeste depuis belle lurette dans notre environnement ; dans ce monde peuplé d'aveugles, il est temps d'ouvrir les yeux ou de changer de lunettes !

Michel Picard.

Ceux que tenteraient l'aventure d'une réflexion globale liront avec fruit les ouvrages de base suivants :

- Science-fiction et soucoupes volantes, de Méheust (quoiqu'en dise Scornaux).
- Planètes pensantes, de J. Walter.
- Le Mysticisme, d'A. Michel.
- Les Grecs et l'irrationnel, du Pr Dodds.
- A la recherche du réel, de B. d'Espagnat.

La chasse iranienne poursuit un OVNI

Jadis les comètes annonçaient la chute des Rois. Aujourd'hui les OVNI auraient-ils annoncé la chute du Shah ?

L'affaire remonte à la nuit du 19 septembre 1976. La tentative d'interception d'un OVNI par la chasse iranienne fait la une de la presse internationale. Il s'avère cependant que le retentissement pris par cet incident est, de loin, plus important que les faits eux-mêmes. C'est le journal américain « National Enquirer » qui a considéré ce cas d'observation comme l'affaire d'OVNI scientifiquement la plus valable pour 1976. Un aéronef de « spécialistes OVNI » a accredité la thèse du journal et a qualifié l'incident d'explicable. Cette commission s'est basée sur un rapport des officiers de l'Air iranien émanant du dépouillement des rapports de vol des chasseurs F4. Les officiels américains eux, considéraient tout ça comme une bonne histoire. Etant donnée la situation politique

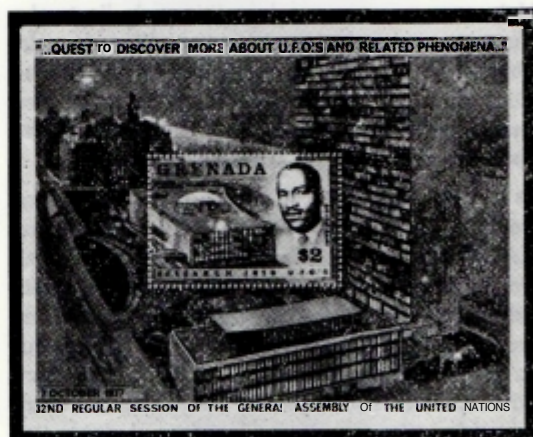
Un remarquable événement en philatélie

Pour la première fois au monde, un état a fait une émission de timbres-poste pour promouvoir la recherche ufologique. Ce tirage a été réalisé par l'Ile de Grenade (état indépendant des Antilles depuis 1974).

Il s'agit d'une série polychrome de trois timbres-poste et d'un bloc-feuillet spécial. Prix global pour la série et le bloc-feuillet : FB 350,— (FF 50,—).

Veuillez adresser votre commande exclusivement par mandat postal ou par chèque bancaire au nom de M. L. Clerebaut, 74 avenue Paul Janson, 1070 Bruxelles. Pour la France : uniquement par mandat postal international, ne pas envoyer de chèque.

Ne faites aucun versement au compte bancaire de la SOBEPS S.V.P.



en Iran, il est probable que personne ne pourra contre-enquêter cette affaire. La confusion s'ajouta au mystère du cas lui-même et la part du réel a été très dure à établir.

Quoiqu'il en soit les pilotes chargés de poursuivre l'OVNI, ont été pris d'une peur panique qui est difficilement justifiable d'une cause connue et terrestre.

Peu après minuit ce 19 septembre 1976, la base aérienne de Méhrebâd reçoit plusieurs appels téléphoniques, la population civile avait repéré dans le ciel une lumière brillante et s'en inquiétait. L'officier de service, le Major Général Yousefi sortit et observa lui aussi un objet ressemblant à une étoile très brillante. L'officier fit établir un contrôle radar par les bases de Babolsar et Shah-rokhni. Il s'avéra négatif, aucun écho n'apparut.

Malgré tout, devant l'éclat extraordinaire de la lumière, Ben Yousefi décida de faire décoller un chasseur Phantom F4. Avant d'avoir pu intercepter sa cible, l'avion (d'après un compte rendu du vol de l'US Air Force) fut victime d'un **black-out** de communication radio et dut rentrer à sa base. Un second avion reçoit ordre de décoller 10 minutes après. Il a également pour mission d'intercepter l'OVNI, qui donne l'impression de constamment reculer, lorsque le second pilote le Lieutenant Jafari tente de s'en approcher.

Soudain, l'objet sembla attaquer l'avion. Le pilote observa une masse se détacher de l'OVNI et foncer sur lui. Jafari essaya alors de tirer un missile AIM 9 de la série Sidewinder, mais, sans raison apparente, le panneau de contrôle d'armement tomba en panne. Le missile ne fut donc pas mis à feu. A ce même instant les communications radio cessèrent.

L'histoire tenait une grande place dans la presse iranienne. Les journalistes avaient écrit leurs papiers d'après les déclarations du Lieutenant Jafari le lendemain, et après avoir entendu les enregistrements des conversations Air-Sol, enregistrements qui, curieusement, ne faisaient pas état des pannes radio. Devant l'impact pris par l'incident, les experts militaires de l'Ambassade US de Téhéran ont fait traduire les enregistrements, et les ont envoyés à Washington. Les Iraniens semblaient déconcertés.

La mythologie a pris, dès lors, le pas sur la réalité.

On a d'abord dit que le gouvernement US bloquait les informations sur cette affaire ; on a accusé les Américains d'avoir des enregistrements secrets alors qu'il ne s'agissait que de la traduction des journaux iraniens relatant l'événement, et des rapports de vol des pilotes. On ajouta à cet incident des histoires invérifiables d'attaques de fermiers iraniens par des extra-terrestres le soir de ces événements. Aux USA l'affaire prit des proportions énormes. A Saint-Louis dans le Missouri, on a affirmé que le jet iranien avait été kidnappé par les OVNI et que le pilote n'avait jamais été retrouvé. Maintenant l'histoire de l'OVNI de Téhéran est considérée comme un cas d'observation des plus sérieux et classique.

L'affaire dans sa forme définitive a été publiée le 31 janvier 1977 par le « National Enquirer » à la vue du rapport de « ses experts ». Le même journal a remis un chèque de 5000 \$ à se partager entre les pilotes, le général Yousefi, et un contrôleur de la navigation, par l'intermédiaire de l'ambassadeur d'Iran à Washington. Ceci constitue la récompense du cas d'OVNI scientifiquement le plus valable pour 1976.

Le journaliste américain Philip J. Klass, spécialiste de l'aviation a pour habitude de réenquêter sur les plus sensationnelles affaires d'OVNI du « National Enquirer », et arrive à trouver des éléments qui ne sont pas rendus public par les partisans inconditionnels des OVNI.

Est-ce suffisant pour considérer l'affaire comme non crédible ? Peut-être pas mais...

Le soir de l'incident Jupiter était à sa magnitude maximum dans le ciel de Téhéran à l'est.

Les pilotes iraniens, n'ont pas les capacités et sont totalement inexpérimentés pour des missions d'interceptions de nuit.

Les enquêteurs ont toujours manqué d'un élément primordial qui est l'orientation, n'ayant ni la direction de la lumière, ni le plan de vol des avions. L'éloignement de l'objet au fur et à mesure que les pilotes tentaient de s'en approcher est dû à la distance très grande qui les séparait de la source lumineuse.

Les experts, bien qu'ils n'aient eu aucun chiffre et aucune distance, attribuent la panne radio à la présence de la lumière.

On nous écrit...

Dans notre n° 48, nous publions un entretien que notre collaborateur Franck Boitte avait eu avec J. Allen Hynek lors de sa visite en août dernier à la SOBEPS. Dans l'échange, il fut question d'une éventuelle venue de l'ufologue américain en France et d'un contact qu'il aurait eu à l'époque avec Marius Dewilde, le témoin de l'affaire de Quaroubles. Comme la réponse de Hynek fut négative, allant ainsi à l'encontre de ce que prétendait Aimé Michel dans son ouvrage « Mystérieux Objets Célestes », certains en ont profité pour mettre le doigt sur « l'incohérence » des propos d'un des deux chercheurs. Pierre Guérin, lui-même mis en cause par ces propos anonymes, fait la mise au point suivante :

« Une lettre anonyme, signée « T. Riplix » (ce qui ne correspond à aucun nom connu) circule en ce moment dans les milieux ufologiques français, insinuant que les « pontes » (sic) de l'ufologie mentent au public, à preuve les contradictions apparentes entre, d'une part, les affirmations écrites d'Aimé Michel selon lesquelles Hynek et

(suite de la page 31)

La mise à feu du missile air-air AIM 9 Sidewinder s'effectue par l'intermédiaire d'un circuit électrique spécial, indépendant du panneau de contrôle d'armement.

L'Iranien Air Force n'a jamais fait appel aux experts américains pour faire un check-up total de l'avion F4 après cet incident.

On possède des témoignages du passage très rapide d'un météore au-dessus du Maroc et dans la partie est de l'océan Atlantique.

Jacques Brucker.

D'après la revue américaine OMNI, vol 1 n° 11, août 1979.

Une date à retenir :

Vendredi 26 septembre à 20 heures

à la Maison de la Forêt de Bon-Secours à Péruwelz, **Michel Bougard**, Président de la SOBEPS, invité par le comité de la Jeune Garde P.R.L. de la commune, présentera la conférence-débat illustrée de nombreuses diapositives :

OVNI, Mythe ou Réalité

P.A.F. FB 50,—

l'astronome de Vaucouleurs vinrent en France en 1959 pour consulter la documentation de Michel en présence de moi-même, et d'autre part, une déclaration de Hynek à **Inforespace**, selon laquelle Hynek ne se serait rendu qu'une fois en France pour raison professionnelle, en 1953, et n'aurait jamais recueilli le témoignage de Marius Dewilde.

Je suis au regret de devoir détruire les espoirs des ufophages de la nouvelle vague, pour qui tous les moyens sont bons en vue d'introduire le doute dans les esprits, et de discréditer les ufologues en invoquant leurs prétendues contradictions.

Je certifie sur l'honneur les faits suivants :

1°) Hynek et Gérard de Vaucouleurs (ce dernier, astronome fut mon premier « patron » de recherche au C.N.R.S.) sont effectivement venus à Paris en 1959, et ont passé deux jours chez Aimé Michel, à Vanves, **en ma présence**, afin de vérifier **de visu** l'existence des coupures de presse à partir desquelles Michel avait écrit son livre **MOC** et découvert l'orthoténie.

2°) Hynek était, à cette époque, consultant de l'Air Force pour les UFOs, et son déplacement en France fut bien de **nature professionnelle**, puisque touchant directement ses activités de consultant. De son côté, de Vaucouleurs était intéressé par l'orthoténie, à laquelle il opposait déjà des objections de nature statistique semblables à celles qui furent avancées plus tard par différents auteurs.

3°) A ma connaissance, ce fut là le **seul** déplacement d'Hynek en France.

4°) Enfin, Hynek ne fit que constater l'existence des coupures de presse et ne profita aucunement de son séjour pour faire quelque enquête que ce soit sur le terrain. En particulier, **il ne recueillit pas le témoignage de Marius Dewilde**.

Ainsi, **sensu stricto**, les « pontes » Michel et Hynek n'ont menti ni l'un ni l'autre : Michel a rendu compte des faits dans leur totalité et avec une complète objectivité ; quand à Hynek, il a commis une **erreur** sur la date (1953 au lieu de 1959), laquelle erreur peut s'expliquer par une simple coquille qui n'est peut-être pas son fait, et pourrait tenir à une mauvaise traduction de ses déclarations orales enregistrées. D'aucuns reprocheront à Hynek d'avoir été moins explicite qu'Aimé Michel sur les raisons de son voyage en France, mais c'est là son affaire. Il faut réellement être tordu en tous cas, pour émettre, à partir de cela, des insinuations aussi malveillantes qu'**absurdes**.