

## 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 m  
logues américains  
dence les mécan  
cations parfois p  
que foncièrement

Le 17/04/1897, à  
Airship se serait  
à vent du juge F  
en mille morceau  
gurés de son pil  
Weens, une spé  
pas de ce monde  
aussi un carnet  
qui ne purent étr  
à l'époque comm  
pas douter !

Il va sans dire  
contemporaines  
pour essayer de  
breux morceaux  
retrouver et ex  
pilote qui avait  
cimetière local.  
dans ce sens, n  
Donald Hanlon  
**qui vivait à Aur**  
**dent**. Ce « tém  
histoire avait é  
Haydon pour te  
petite ville qui  
laissée à l'écar

Preuve que tot  
Aurora, il n'y a  
**dans la proprié**  
gistre du cimet  
tous les noms  
furent enterrée  
anonyme ! (voir

La seconde affa  
l'énorme canula  
canular sur lequ  
nir un peu plus  
dre à un fait ré  
significatif. Le  
considération r  
est le fait que  
témoignages de  
des confusions  
lables) avec c  
connus.



OVNI : il en  
certain type de  
vis des témoins  
iges, etc).  
Pierre Guérin  
forespace n° 43)

en quel crédit  
journalistiques.  
e à l'évidence  
entre la réalité  
être après en-  
ls sont relatés  
opie. Prudence  
e attentive des  
mettre en évi-  
celui qui suit.

objet en forme de  
olds (Michigan)  
le ciel pendant  
age de 3 m de  
et aurait même  
sieurs personnes  
venues sur place  
mène. Cette rela-  
pourier Herald » du  
même étonnant,  
ard, dans un autre  
polican », on puisse  
elation, mais datée  
rait passée à Wil-  
tandis que les té-  
le géant dévêtu  
emos...

le « Lansing State  
rendre un cas rap-  
res (cas peut-être  
) en se contentant  
augmenter l'impact  
cédés (fréquents en  
illants) ne peuvent  
sur les sources jour-  
s impossible de pou-  
ue que tel cas parti-  
nt été inventé (ou au  
journaliste tenant abso-  
s ses confrères » un  
à l'Airship dans ses  
état de fait discrédite  
ne saurait en aucune  
semble du dossier car  
t été inventé.

rtant pour bien appré-  
e, c'est de ne pas per-  
elle aussi sa proportion  
s. Tous les cas, hélas,  
étés, mais pour deux

d'entre eux au moins, les investigations des ufo-  
logues américains ont permis de mettre en évi-  
dence les mécanismes et les buts de ces mystifi-  
cations 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 défi-  
gurés 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 !

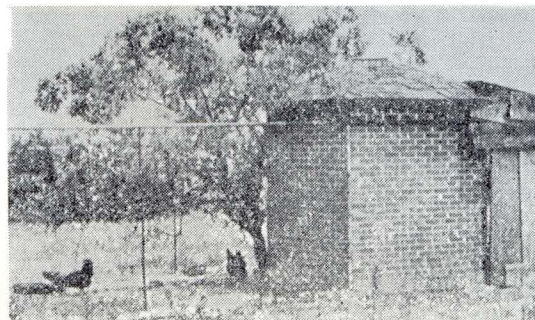
Il va sans dire que de nombreuses recherches  
contemporaines furent entreprises à Aurora, tant  
pour essayer de mettre la main sur un des nom-  
breux morceaux de l'Airship que pour tenter de  
retrouver et exhumer les restes du mystérieux  
pilote qui avait (soit disant) été enterré dans le  
cimetière 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 acci-**  
**dent.** 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 re-  
gistre 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 reve-  
nir un peu plus loin car, pour ne point correspon-  
dre 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 déce-  
lables) avec des phénomènes naturels non re-  
connus.

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.

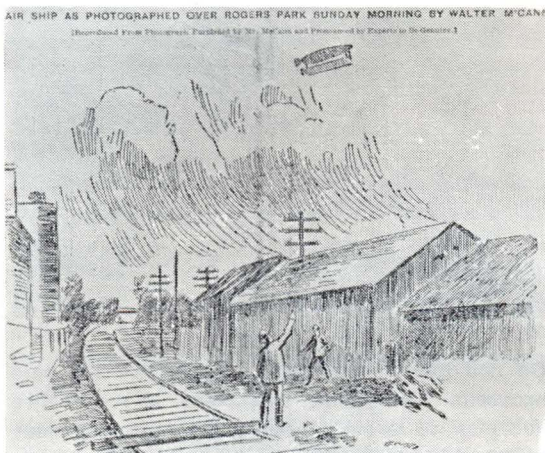


De nos jours, même les « ufologues » les plus  
excessifs s'accordent néanmoins à reconnaître  
que plus de la moitié des témoignages qui nous  
sont rapportés, en particulier ceux concernant  
des « lumières nocturnes », correspondent en fait  
à des phénomènes météorologiques et surtout  
astronomiques (Lune et Vénus en priorité) non  
reconnus. Pourquoi en aurait-il été autrement lors  
de la vague de 1896/1897. Et d'ailleurs (pour mon-  
trer 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 obser-  
ver 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 pro-  
jecteur... Lorsque l'on sait ce qu'étaient les am-  
poules électriques fabriquées en ces débuts hé-  
roïques 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 puis-  
qu'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'œuf. 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».



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...

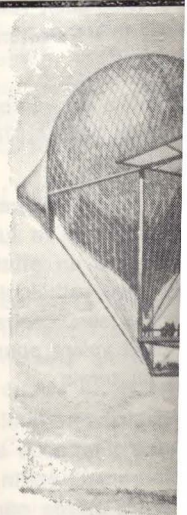
L'Airship en lui-même n'avait rien de foncièrement révolutionnaire. Il ressemblait tout simplement à un dirigeable quelque peu baroque. Il s'agissait avant tout d'un «gigantesque» fuseau ventru d'une longueur estimée entre 30 et 50 m, parfois plus, rarement moins, évoluant en position horizontale. Sous 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 ancrées... 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 aérostat» qu'elle fut réalisée, mais cun, constituant la plus qu'en 1908. Les surfaces les hélices mues par



où elles évitent chercher, mais loin de la vérité.

Nous avons donc par la force des de la langue de journaux et pé Recherches ô ce permis de mettre able de document outre, nous aur pu dépouiller d ricaine, nous quantité autrement... Mais c (heureusement/ démonstration. fronter succès de l'Airship et relatives à des aéronautique.

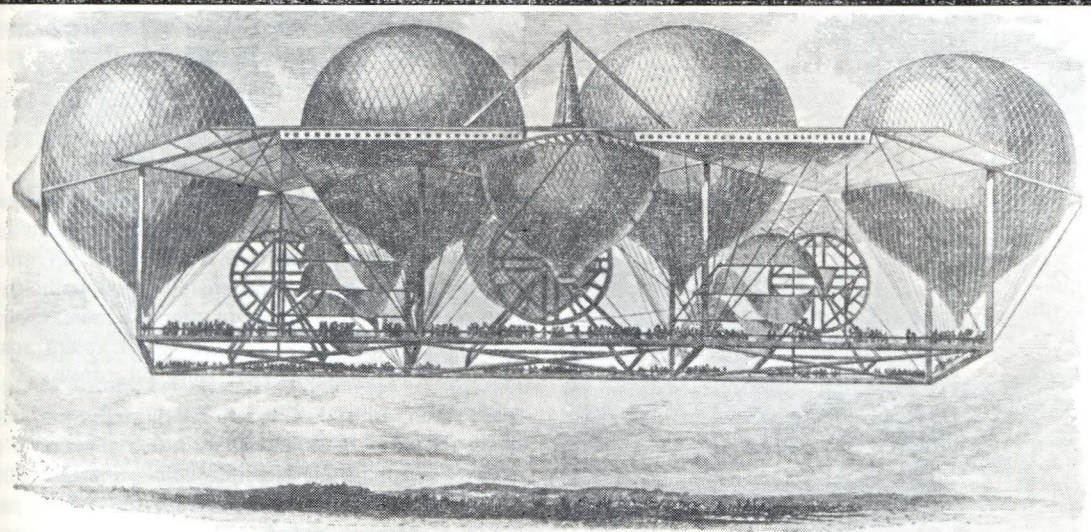
### Bref rappel

Il est bien difficile remontent les dirigeables sur vraiment intéress la trace conce malchanceux l



Figure 3

La « locomotive aérostatique » du français Pétin (1830-51), telle qu'elle fut réalisée, mais avec trois ballons de 4000 m<sup>3</sup> 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 conçurent le projet grandiose et parfaitement sensé (puisque 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<sup>e</sup> 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 pas Jacques sinée, d'affirmer un objet en le visualisant classique dis

L'Airship

La vague éc

fornie.

Le 22/11/18

lièrement au

comme un

quatre rotor

alors qu'il

College et

un dessin e

Doit-on s'éto

sait que dès

forniens qui

sister aux e

dirigeables

par l'ingénie

riott, ancien

rimenta son



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.

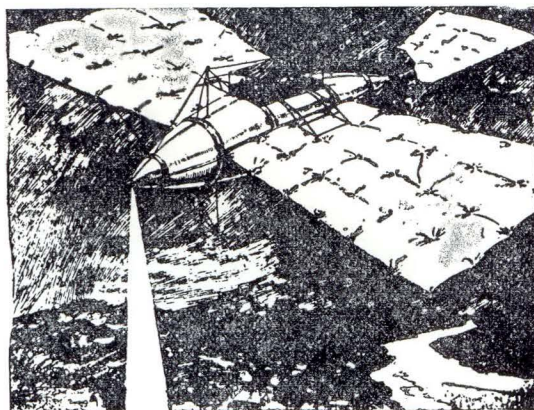
Le 22/11/1896, on observa l'Airship tout particulièrement au-dessus d'Oakland et on le décrit comme un engin de 45 m de long muni de **quatre rotors brillants**. Le lendemain, il fut revu alors qu'il stationnait au-dessus du St Mary's College et le « San Francisco Call » en publie un dessin extrêmement 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 en 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-



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 déconcertants. 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

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 baraquinaient entre eux dans une

Et voilà pour ce q  
et de ses systèm  
Hamilton était un  
moins un peu cou  
en avait été rédu  
presse **illustré** pu  
prouve aussi que  
ne manquait pas d  
provisionner pour  
tout au moins en  
remarquons aussi



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 de 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 fiéfié 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

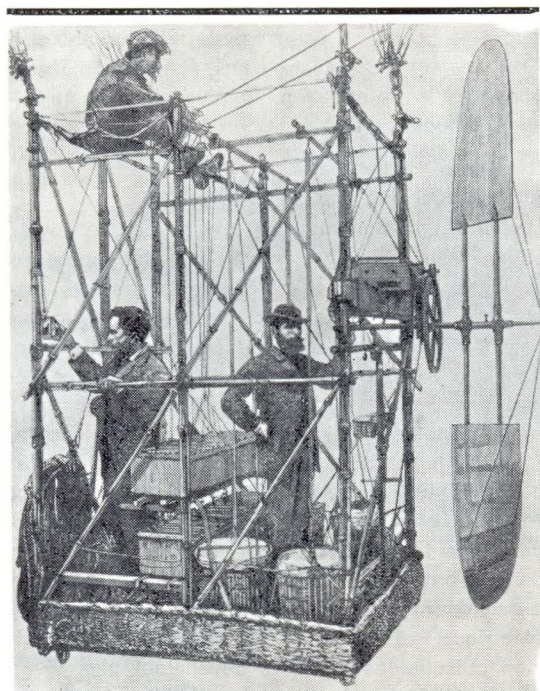
Une des questions qui se posent est de savoir comment un tel engin pouvait bien faire pour se propulser dans les airs ? Quelle fantastique machinerie pouvait bien se dissimuler sous la carcasse pudique de l'Airship ? Dans plusieurs cas, nous en serons réduits à faire comme les témoins : formuler des 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 faiblissait lorsqu'il accélérât. Le 22/04/1897, à Jossierand (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 L.A. 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

simplement les choses telles qu'elles étaient. Nous aurons l'occasion de le dire **est-ce que ce n'aurait pas été la vérité.**

Il est peut-être un peu tard pour ce schéma « banaux » de Waxachie (Texas), al Lowe et son ami Bernierie bizarre dans le cinq hommes particuliers qui prétendirent **trairement à ce qu'il existe une vaste habitée.**

S'il nous est permis de dire, nous pouvons lui reconnaître une certaine efficacité, depuis 1896, les consacrèrent des prodigieuses tentatives d'Auguste Andrée qui essaya d'atteindre le ballon le OERNEN. tourna à la catastrophe.

### Même les plus

Ou si l'on préfère consacrer : la révolution ! Une des affirmations les plus invraisemblables paraît être la suite de Sioux City (Iowa) par une **ancrage** sur lequel depuis une espèce de temps fut traîné par la suite avant que, ses véritables libertés. Le 26/04/1897, aussi question d'un engin et qui se serait de fer et aurait les forgerons de Racontars d'ivrogne. Et pourquoi donc oublier qu'au siècle dernier (et autres ballons) **ancrage** qui constatait pouvoir s'arrêter quand cela s'avérait voulait regarder

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 **ancre** 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.

Raconters 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'aérostier voulait regagner le sol (avant l'invention et

la généralisation de la corde de déchirure), il ne s'embarrassait 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 !

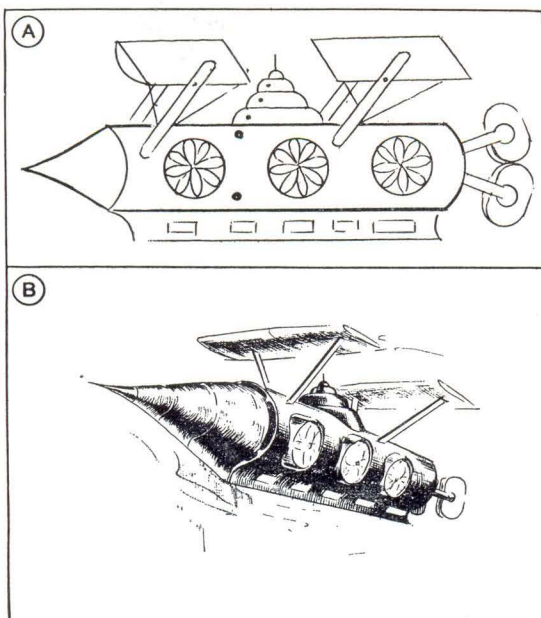
Le cas le plus remarquable de cette vague est assurément celui rapporté par le Cpt James Hooton puisqu'il est le seul qui, à l'appui d'une description précise (et instructive), apporte en plus un remarquable croquis exécuté de la main du témoin (à ce qui se dit, et nous accepterons de le croire) (figure 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 «Official 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... pas puisque ce universelle. Se réaliser un di aux passagers prise en sandv riques. Concep l'écrivain Dan « inventa » une pour aller ram Dans l'Airship d'un double g nous étonner teurs groupai des dispositi « plans » qui fonctions de ticaux) que (plans horizo le développe pour voir en des organes

Ce qui paraît ton, c'est la bondissent l au moment peine de co que le mot avions. Nou mander ce cette histo la fin du désignait t planes inte pulsion ou été plus lo Hooton dé la partie s des surfac ailes. Ce que Hooto aussi la de vit se relé lage. Du r tion exact de facilité reil. Ils j de profon (décollage cendre (a



Tout est prêt  
(à l'intérieur).  
ar en dessous  
ant de chaque  
**mit à cracher**  
**es**, les mettant  
**doucement** en  
**les avions**  
**trémité pointue**  
**à l'arrière, les**  
**es roues tour-**  
**impossible d'en**  
**areil bondit vers**  
**a vitesse d'une**  
**plus, c'est que**  
**corde de cloche**  
**une sur toute**

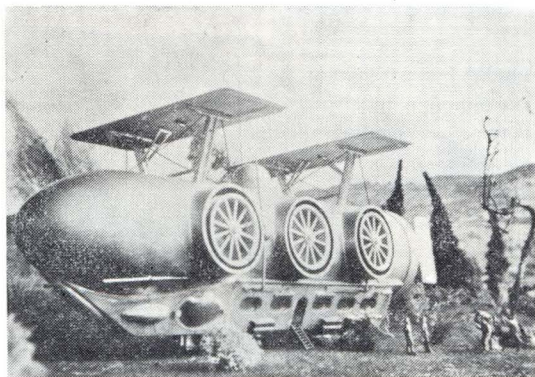
Hooton était un  
description est  
profane s'entend)  
et **comprendre**  
autre part, il y a  
Airship et d'autre  
(sous la forme  
et se renforcent  
nous intéresser

générale de l'Air-  
« géométrie » du  
l'ingénierie pensée  
Schwartz qui le  
pluait avec à son  
atz (qui rata son  
pas prétendre que  
le dirigeable de  
t en avoir connais-  
re remarquer, c'est  
eurs commençaient  
le problème des  
t à haut coefficient  
(une pareille idée  
mulée la première  
curé de Barbaste)  
in inventeur améri-  
ce problème puis-  
a même année jus-  
rme 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.

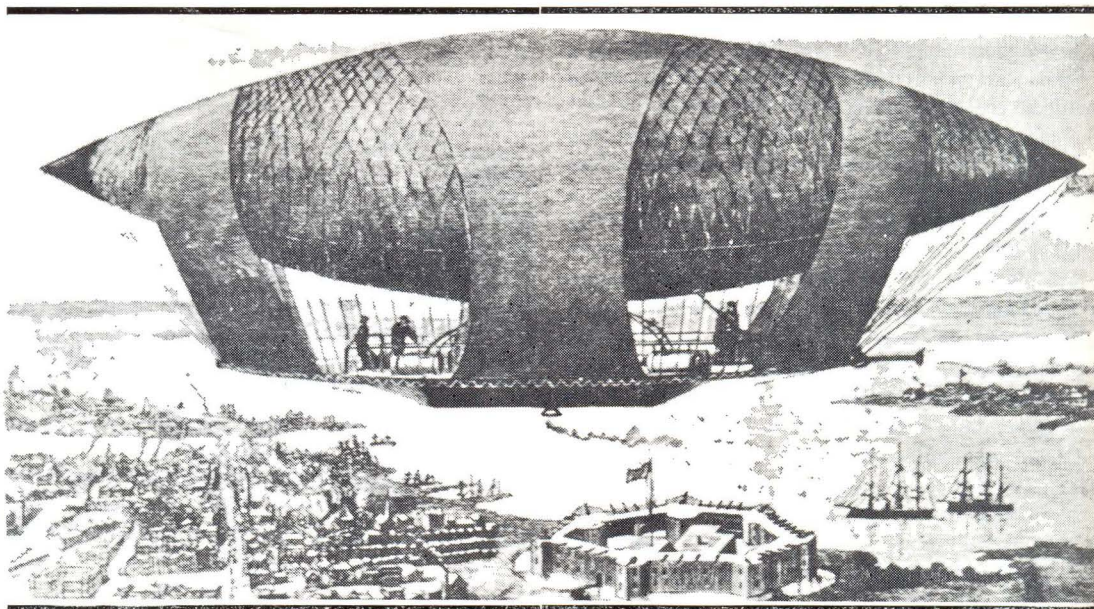
Nous avons gardé pour la fin les deux éléments les plus troublants de la description de l'Airship faite par Hooton, nous voulons parler des tubes crachant un jet de vapeur ou d'air et les six grandes roues à aubes latérales. Intéressons-nous d'abord aux fameux orifices crachant un jet de gaz. Hooton 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 reconnaissent 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 Mississippi. 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 dans plusieurs pays et le privilège de la direction fut accordé à Bredin qui l'avait obtenu en 1784 ! La solution des aubes articulées a été diverse. Certains en 1888 ont essayé des dispositifs comportant des aubes munies de lames mobiles, une partie de la roue s'abaissant l'autre sous l'action de « l'auto-aérienne » poursuivirent de leur plans parallèles à l'axe, une inclinaison variable de la rotation au même sens mais sans succès scientifique, le projet les roues à aubes chinoise volante de l'entreprise en 1884.

Et ainsi de suite. On multiplie les expériences comprises que l'Air ton, loin de rendre **ridicule et d'une rente** (appréciation logue faisant préaéronautique mais « moins on en s'agitique...»). Il **co** **synthèse** de toutes **gentes** découvrir **maîtriser** le vol.

Un constat. Une étude attentive montre à l'évidence **description** de **corresponde** jus **à un projet**, un **nautique** américain **dentes**.

Nous avons là un catif qui diffère de ce qui pour nous. En effet, **nos** **radicalement** de **technique** a été **correspondent** à



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**, cela 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<sup>e</sup> (**quatre cent soixante dix neuvième**) ascension ! Oui, vous avez bien lu ! 479 ascensions pour un seul homme qui avait commencé sa carrière d'aérostatier 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'aérostatiers 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 cements contre le Pour ce qui est contenterons de r 07/1859, Wise ré ballon transatlanti La Mountain, du j ditaire Gager, les furent entraînés p est. **Au cours d'** hommes purent qu'ils en effectu aérostats évoluai sons qu'il y avai les noctambules étoiles.

En ce qui conc contre le vent, compte du fait et qui plus est, une vérité bien tourbillons et c fort bien, en ra dans des directi les courants aér

Enfin, il reste le état de déplace bles. Par exemp Spring (Missouri ches et rouges que celui-ci roul en 1897, les vé des poursuites.. bien que de te puisqu'on ne co contemporains qui Lune ! Qu'ils av quand bien m rien ne prouve dépassé le tra aurait suffi à e est parfaite

Mais il y a quels il est p à une vitesse de fusil » dira subjectifs mais mer d'une vél vait donc être dirigeable à l'



quer le même  
constituée elle  
**tes et qui pire**  
**journalistiques.**  
il a fallu faire  
seul quelques  
« naufrage » on  
**rcément être la**  
!

tion des 80% à  
ste plus qu'une  
néreux) de cas  
on. Faible quan-  
quer par deux  
ux que le ha-  
ent à la même  
éricain. De plus,  
objection pour  
dence la totale  
ère d'aéronauti-  
itable croyance  
iste à être cer-  
èle dernier, il  
ues malheureux  
s. Malheureuse-

vé la mort, vic-  
en ballon dans  
79° (**quatre cent**  
on! Oui, vous  
ur un seul hom-  
rière d'aérostier  
moyenne d'une  
ur Wise. Et au  
e ailleurs, il y  
mateurs et **pro-**  
dans les villes  
talité, c'est que  
celui des autres  
multitude de **ma-**

outes !

américain était  
emandaient pas  
**ntifiés...** surtout  
s à faire l'effort

os observés du-  
d'accomplir des  
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 aérostiers 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 aérostats 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 avaient prise 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 vélocité 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 entendit-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 flammé qui vint s'écraser, les témoins terrorisés ne s'en aperçurent que le matin et découvrirent **les débris d'un mètre de diamètre.**

Pas de doute, ce témoignage pose de sérieux problèmes. Les explosions observées nous laissent penser à un dénouement. **Les débris découverts** sans aucun doute quant à leur origine **expérimental (et pas naturel) tout à fait humain**, entre autres mentaire !

Mais pour nous, l'incident est le plus étonnant. Les observations resteraient sans suite la nuit du 16 au 17/04/1897. Les Rapids (Michigan) observèrent un Airship. Le lendemain, en soirée, le capitaine Smith trébucha sur un obstacle. L'Airship était fixée une corde de détresse suivie d'un câble.

« A celui qui trouva le mètre au-dessus du sol, le nord (preuve de la fiabilité) avec avant 1000 livres n'ont pas pu résister au moment où l'Airship testant notre dirigeable et nous s'enfonça. S'il n'y avait pas leur disant qu'ils étaient au-dessus du Michigan.

Signé : Arthur C. Harris, Gullburg (Missouri).

Ce témoignage retiendrons.

Post scriptum

Il est bien sûr que l'on ne va pas manquer de nous dire que notre exposé est une objection qui p...



un lieu inaccessible pour justifier qu'elle ait s !

in d'être gratuite. Con- pourrait croire a priori ment la fameuse invul- s modernes OVNI) cer- une construction plutôt rité des plus précaire. 21h30, les habitants de l'Airship. Certains étant arquèrent qu'il était de semblait être construit

ip n'était pas non plus épreuves. On ne compte sant état d'un Airship im- e ses occupants tentaient looton) ou allaient même des témoins de l'outil- yés en dollars !) afin de toutes ces affaires met- tief les déboires mécani- retiendons les suivantes. reek (Michigan) une ving- èrent un Airship dont la l'air d'un cône auquel e de cylindre plutôt som- ylindre, il y avait comme n bourdonnement (turbine s témoins entendirent une elles jaillirent de toutes eil se mit à perdre de explosion retentit et des « roue ». L'Airship s'éleva t ses lumières et disparut rs. Le même jour, un peu t, à Kalamazoo (Michigan) bservèrent le passage de gna d'une explosion suivie s. Le lendemain on devait Scotts divers débris inex- sol, dont une grande bobine e probablement électrique. n fonction du contenu du lieu de penser qu'il y eut le récit concerne le même lent) à Pennfield (toujours couple vit passer au-dessus t 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 avions 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** ! Il 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 plus 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 1896/1897 **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 « pro-  
vient lui aussi re-  
témoignerait d'un  
ner juste et lais-  
désordre psychiq

Monnerie n'a pas  
plement laissé hi-  
lité de son modèle  
dirons que : « Ce  
puisse s'halluciner  
**conclusions** iden-  
**tations** qu'aux co-  
nous ne pouvions  
sion).

Notre réduction  
aura donc permis  
**la vague de 1896**  
**mythique, cela e**  
**modèle socio-ps**  
**démontrer un**  
**réalité. Réalité**  
**sur toutes les t**  
**santes qu'elles p**  
Mais en outre,  
enseignements  
premier et le pl  
à dire que même  
pas absolument  
une grande fiabi-  
1897 ont été ca-  
sion telle qu'il  
reconnaître des  
complètement d

Le second ens-  
vague de 1896,  
une réalité, au-  
c'est qu'il conv-  
manier « l'exclu-  
de beaucoup d'  
problème Myth-  
attribuant au t-  
« différence sy-  
ensembles).

L'existence d'u-  
quer automati-  
derrière le my-  
saurait exclure  
qué sur elle.

Si maintenant,



qui laissa si  
ailibilité) l'em-  
trouvons écrit  
logico-déductif  
de 1897 n'étant,  
une rumeur qui  
tres et **démon-**  
**ypothèse socio-**  
lartiens... »

ne de négation  
de la proposi-  
que logiquement  
proposition con-  
de l'hypothèse

montrer tout au  
tion A formulée  
de la vague de  
r mythique, cela  
été de la conclu-  
involontairement,  
urni la preuve de  
se socio-psycho-  
des conclusions  
elle se satisfait  
contraire. **Lors-**  
**conclusion fausse**  
**gique), c'est que**

n tenter de se  
en essayant de  
rit ne correspond  
oulait dire... et  
e quand même à  
sement pas com-  
présent, il ne lui  
sur ses pattes,  
allacieux auxquels  
heurte en l'occu-  
la **logique** qui ne  
stratégie du faux-  
la disposition de  
vrages de **logique**  
certainement des

erie aurait bonne  
it au long de son  
d'argument pour  
ypothèse, il essay-

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

Monnerie n'a pas rêvé éveillé, il s'est tout sim-  
plement laissé halluciner par l'illusoire universa-  
lité 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 **consta-**  
**tations** qu'aux **constatations contraires.** » (p. 54,  
nous ne pouvions pas laisser passer cette occa-  
sion).

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 sédui-**  
**santes 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 préci-  
sion 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'impli-  
quer automatiquement l'exclusion d'une **réalité**  
derrière le mythe... pas plus que la réalité ne  
saurait exclure le développement d'un Mythe pla-  
qué 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 magis-  
tralement 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 dis-  
torsions énormes, ainsi que les anti-ufologues vou-  
draient 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 ignoran-  
ces en étudiant complètement et consciencieu-  
sement 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 néga-  
tive, 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 ufolo-  
gues (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 réa-  
liser l'assemblage.

Josiane et Jan d'Aigüre.

#### Bibliographie sommaire.

##### Concernant l'Airship :

« La chronique des OVNI » de M. Bougard. « Les OVNI du  
passé » de C. Piens. « Chronique des apparitions extraterres-  
tres » 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 Figuière. « Les aérostats » de Figuière. « 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 élémen-  
taire » de W.V.O. Quine. « Traité de Logique » de C. Serrus.