

Le dossier photo d'Inforespace

Japon, le 3 octobre 1971

Le 3 octobre 1971, la nuit de la « Jugoya » (1), une mystérieuse « boule de feu » apparut au-dessus du Japon, de Hokkaido jusqu'à la région de Tohoku et put être observée par de nombreuses personnes. Les témoignages affluèrent aux stations météorologiques, aux bureaux de police et aux journaux. Des rapports furent également faits par des pilotes qui, en vol, avaient pu observer le phénomène. La C.B.A. (2) qui enquête sur l'affaire enregistra ainsi plus de 200 cas d'observations.

L'observatoire de Asahikawa expliqua le phénomène par la rentrée d'un satellite artificiel, tandis que l'observatoire de Tokyo croyait plutôt en un gros météore. Les astronomes de l'Université de Hokkaido, sous la conduite du professeur Hisao Fukushima, penchaient aussi pour l'hypothèse du satellite : ils estimèrent que l'objet volait du nord-est vers le sud-ouest, de Wakkanai jusqu'à Erimo, et qu'il s'évanouit au-dessus de l'Océan Pacifique. Or les pilotes des compagnies aériennes ANA, JAL et TDA qui purent observer le phénomène lumineux le décrivent comme un gigantesque « cigare ». Le capitaine Murayama - dont ce n'était pas la première observation d'OVNI - rapporta que l'objet émettait un éclat métallique, tandis que le capitaine Shimada décrit des hublots sur la silhouette lumineuse du phénomène. Voici d'ailleurs l'ensemble des informations recueillies par la C.B.A.

1. A 18h14, le Boeing 727 de la compagnie ANA, vol 69 de Tokyo vers Sapporo, circulait dans un couloir réservé à 27.000 pieds d'altitude (plus de 8.000 m.). Juste avant que l'avion ne survole la balise de Miyako (Iwate), le capitaine Tadayoshi Sugimaru aperçut, « à deux heures », un objet lumineux doré dont l'élévation était de 15°. Au même moment, deux autres membres de l'équipage, le co-pilote Toyoaki Matsufuji et l'ingénieur de vol Hirano, observaient également le phénomène.

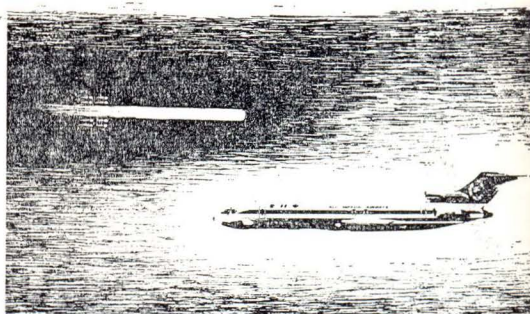
Selon le Capt. Sugimaru, l'objet occupait quasiment toute la vitre du cockpit, ressemblant à un bâton lumineux, avec, aux deux tiers de sa longueur,

1. La « Jugoya » a lieu le 15^e jour de la lunaison. Dans le passé, cette coutume religieuse était largement suivie : elle consistait à observer la pleine Lune durant la soirée et de lui rendre hommage. Aujourd'hui la coutume est encore vivace et des milliers de Japonais y sacrifient chaque mois.

2. C.B.A. International, Dir. Y. J. Matsumura, Naka P. O. Box 12 Yokohama 232, Japan.

Figure 1.

Une reconstitution de l'observation du Capt. Sugimaru lors du vol Tokyo-Sapporo.



comme quatre lumières suivies d'une traînée et qui semblaient accompagner l'objet principal (figure 1). Ce phénomène volait vers le sud-est, son altitude étant estimée à environ 12.000 m. ; il demeura visible durant une minute (temps clair).

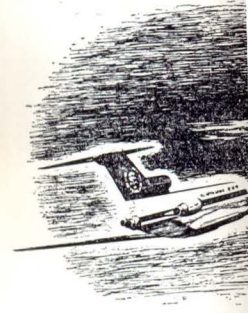
2. A 18h15, le Boeing 727 de la compagnie ANA, vol 68 également de Tokyo vers Sapporo, se trouvait à une altitude de 26.000 pieds au-dessus de Miyako, à environ 100 km au nord de Matsushima (avec une vitesse de croisière de 0,82 Mach). C'est alors que trois membres de l'équipage, le capitaine Kenji Yamada, le co-pilote Akio Ishii et l'ingénieur de vol Royce Hopper, observèrent le mystérieux phénomène lumineux, à environ 90° à gauche du nez de l'appareil. L'objet semblait mesurer 200 à 300 m de long (1.000 m selon le capt. Yamada) et entre 10 et 12 m de haut. Il avait un éclat doré et on décelait comme des étincelles à l'avant du phénomène (R. Hopper signala que ce front de l'OVNI était plutôt rouge) ; il semblait voler à la même altitude que l'avion mais à une vitesse qui pouvait approcher deux fois celle du son (Mach 2).

3. A 18h14, un peu après, le Boeing 727, vol 71 vers Sapporo, décollait à l'aéroport international de Tokyo avec à son bord un équipage formé du capitaine Toshio Shimada, du co-pilote Kanki Uchida et de l'ingénieur de vol Morii. Alors que l'appareil montait à l'altitude de 3.000 m, au-dessus de Kashiwa (Chiba) avec une inclinaison de 10°, ils purent observer un objet lumineux avec une forme de cigare, avec un éclat jaune ; l'OVNI se déplaçait horizontalement en émettant une sorte de flamme à l'arrière. Il fut visible entre 30 et 40 secondes (altitude de 14.000 pieds) et s'évanouit en rentrant vers une zone de fins nuages.

Le Capt. Shimada estima la luminosité de l'OVNI comprise entre celle d'une étoile et celle de

Figure 2.

Le Capitaine Shimada du même phénomène lumineux.



la Lune ; sa vitesse et le Capt. distinguait la figure 2), ce que le firma pas.

4. A 18h15, un DC-8 vol 521 vers Sapporo vers le nord vers Ch Tohoku et Hokkaido, l'équipage avait une vue l'appareil approchait le Capitaine Charles Mikimasa Abe aperçut anormale « vers 11 he 26.000 pieds (au-dessu ron 110 km au sud de éclat blanc, légèrement pagné par une sorte d indistincte à l'avant et apparut à l'azimut de nêtre du cockpit et di condes d'observation (fi 5. A 18h14, le vol 877 dirigeait vers le nord, d s'apprêtait à changer Shimokita. Alors que l' cle à l'altitude de 3.000 che de l'aéroport de Ha Murayma vit un objet mète » à l'azimut de 30° Il avertit son co-pilote dant ce temps la lueur l'amena à traverser le c face de l'avion. Le Cap tôt la tour de contrôle e même se déplaçait à M vers l'est, à une altitud Selon son rapport, l'OVN son éclat était métalliq blanc bleuâtre au roug

Capt. Sugimaru lors

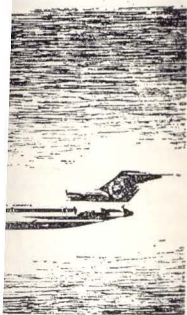
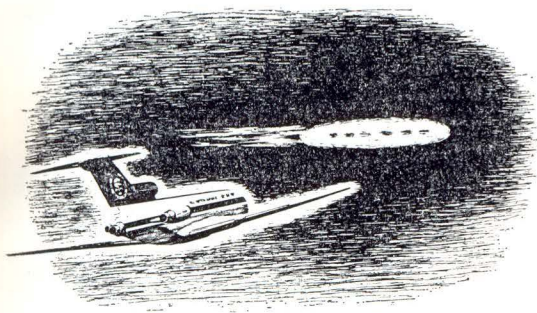


Figure 2.

Le Capitaine Shimada du vol ANA-71 put observer le même phénomène lumineux exactement au même moment.



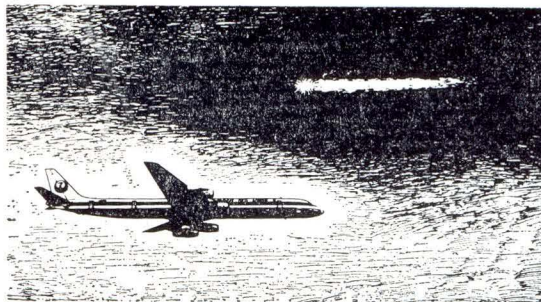
la Lune ; sa vitesse devait approcher Mach 8 et le Capt. distingua comme des « hublots » (figure 2), ce que le co-pilote Uchida ne confirma pas.

4. A 18h15, un DC-8 de la compagnie JAL, vol 521 vers Sapporo, venant de Tokyo, filait vers le nord vers Chitose. Dans les zones de Tohoku et Hokkaido, le temps était beau et l'équipage avait une vue bien dégagée. Alors que l'appareil approchait de l'aéroport de Chitose, le Capitaine Charles L. McDade et le co-pilote Mikimasa Abe aperçurent une énorme lumière anormale « vers 11 heures », à une altitude de 26.000 pieds (au-dessus du Cap Enzan, à environ 110 km au sud de Chitose). L'objet avait un éclat blanc, légèrement bleuté ; il était accompagné par une sorte de « fumée brillante » plutôt indistincte à l'avant et à l'arrière. Le phénomène apparut à l'azimut de 150°, fila derrière la fenêtre du cockpit et disparut après 70 à 90 secondes d'observation (figure 3).

5. A 18h14, le vol 877 de la compagnie JAL se dirigeait vers le nord, de Tokyo vers Hakodate, et s'apprêtait à changer de route de vol près de Shimokita. Alors que l'appareil effectuait un cercle à l'altitude de 3.000m, en vue de son approche de l'aéroport de Hakodate, le Capitaine Goichi Murayama vit un objet lumineux « comme une comète » à l'azimut de 30° pour une élévation de 30°. Il avertit son co-pilote Yasukazu Masuda et pendant ce temps la lueur grossit et son mouvement l'amena à traverser le ciel de la gauche jusqu'en face de l'avion. Le Capt. Murayama prévint aussitôt la tour de contrôle en affirmant que le phénomène se déplaçait à Mach 3-4, horizontalement vers l'est, à une altitude estimée à 15.000 pieds. Selon son rapport, l'OVNI ressemblait à une fusée, son éclat était métallique et sa traînée varia du blanc bleuâtre au rouge. Il y décela également

Figure 3.

Observation du Capitaine McDade à l'approche de l'aéroport de Chitose.



comme deux taches d'un éclat moins vif au-dessus et sous le phénomène principal (figure 4). Le phénomène resta visible durant une minute avant de disparaître.

6. A 18h12, le vol 684 de la compagnie ANA de Hiroshima vers Tokyo se trouvait à une altitude de 4.500 m à 25 km à l'est de l'île d'Oshima. C'est alors que le Capitaine Hidekazu Ichikawa et le co-pilote Tohei Nakamura observèrent une lumière allongée qui sembla sortir d'un banc nuageux. Le phénomène apparut à une élévation de 5° au nord-est (azimut de 30°), traversa horizontalement le ciel vers l'est pendant 15 secondes et s'évanouit alors, son éclat rouge orangé disparaissant - apparemment - derrière des nuages.

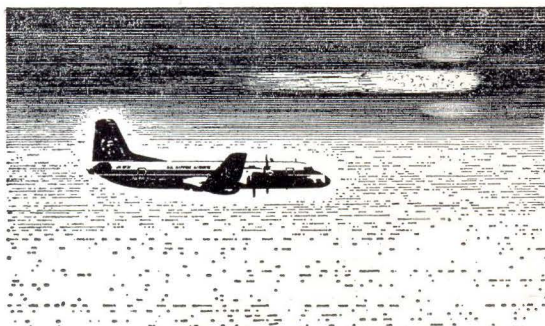
7. A 18h12, le vol 203 de la compagnie TDA de Tokyo vers Sapporo venait de faire escale sur l'aéroport de Hachinohe et se trouvait alors vers sa destination finale, à une altitude de 9.000 pieds. C'est à ce moment que le Capitaine Sadao Adachi et son co-pilote Kanji Aoki virent une énorme lumière au-dessus d'eux. L'OVNI était blanc avec une longue traînée comme une comète.

8. A 18h12, alors que le vol 814 de la compagnie ANA se préparait à décoller de l'aéroport de Sendai en direction de Tokyo, le Capitaine Masao Yokoyama et le co-pilote Kunihisa Matsumura aperçurent un immense objet rond lumineux, trois fois plus gros que Vénus qui, à une élévation de 30°, passait du nord-nord-est vers l'est. Soudain une traînée apparut à l'arrière du phénomène ; l'OVNI resta visible environ trois minutes. Au même moment, des contrôleurs de la tour de Sendai observèrent eux aussi un objet rougeâtre muni d'une longue traînée et qui se déplaçait horizontalement du nord-est vers le sud (altitude estimée à 15.000 pieds).

A cette déjà impressionnante liste de témoignages,

Figure 4.

La reconstitution du phénomène observé par le Capitaine Murayama près de l'aéroport de Hakodate.



on doit encore ajouter ceux de pilotes de chasseurs de l'armée nipponne ainsi que de contrôleurs de la tour de l'aéroport de Chitose. C'est vers 18h15 que ces derniers (4 témoins) observèrent un objet blanc jaunâtre, avec une traînée, et qui se déplaçait horizontalement vers le sud-sud-est. L'objet avait un éclat rougeâtre au moment où il se trouvait en face de la baie vitrée de la tour ; selon le contrôleur Nakano qui put l'observer aux jumelles, le corps principal était accompagné par une dizaine de corps plus petits, chacun de ceux-ci étant suivi d'une traînée.

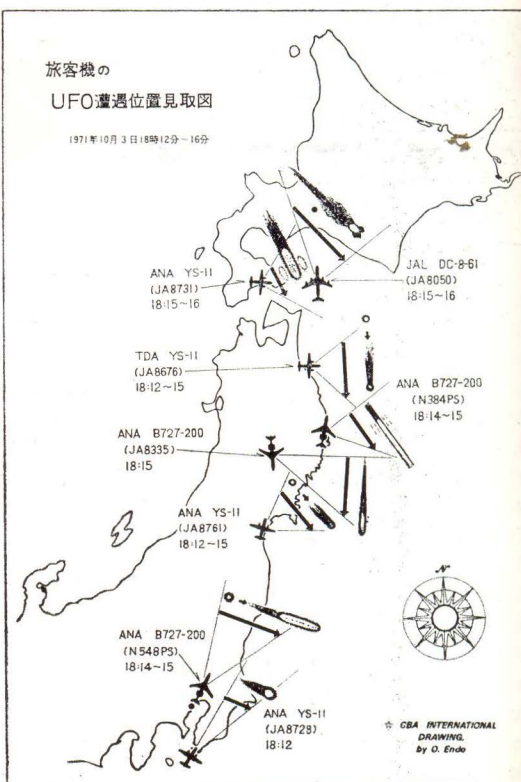
Selon la C.B.A. à qui nous empruntons les informations de ce dossier, un radar de la base aérienne de Misawa aurait repéré un écho anormal à 18h18, l'alerte aux chasseurs ayant même été donnée.

Avant de passer aux photographies qui purent être prises, faisons ici le point sur ces rapports de pilotes. La figure 5 permet de se rendre compte de l'ensemble des positions au moment des faits. On y décèle une assez bonne cohérence dans la description du phénomène et la direction qu'il suivait. Si l'on sait qu'il y a quasiment 900 km de distance entre l'île d'Oshima (le point le plus au sud sur cette carte) et Chitose (au nord), cette cohérence dans la description et la simultanéité des observations nous permet d'affirmer que le phénomène s'est déroulé à très haute altitude et que dès lors, l'hypothèse de la rentrée d'un satellite ou plus vraisemblablement d'un gros météore est la plus vraisemblable.

Mais voyons ce que les photographies révèlent. A 18h14, Ichiro Atoyama, photographe au quotidien « Hokkaido Shimbun » se trouvait dans le parc Ohdori, au centre de Sapporo, quand il put observer un objet lumineux suivi d'une traînée rougeâtre. Il crut à une catastrophe aérienne et bra-

Figure 5.

L'ensemble des témoignages recueillis auprès des pilotes a permis de dresser cette carte des observations avec la position de chaque appareil, le type de phénomène observé et les directions suivies.



qua immédiatement son appareil photo en direction de la lueur : la photographie n° 98 montre un agrandissement du cliché original (camera Nikon F, 24 mm, f 2.8, 1/30 sec). A 18h14 également, Yasunobu Goto, de Sapporo, s'apprêtait à photographier la pleine Lune quand il aperçut un objet orangé se déplaçant lentement : il prit trois clichés du phénomène (photos n° 99 et 100) (camera Nikon F, équipée d'un zoom 43-86 mm, f 3.5, 1/2 sec).

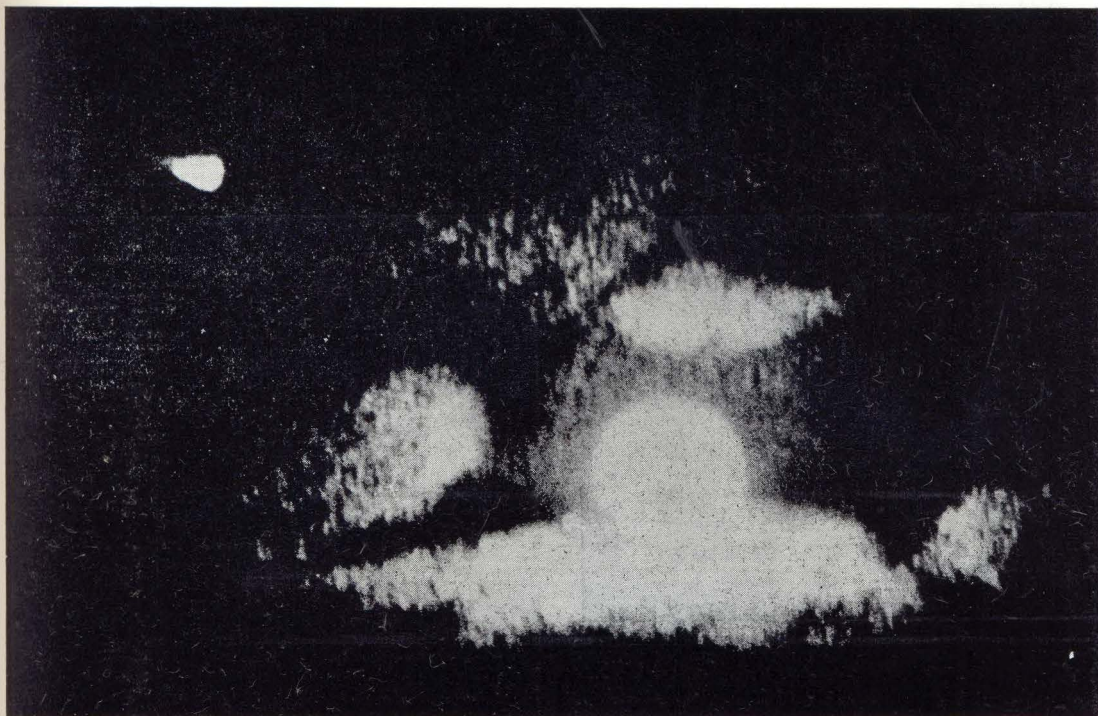
Toujours à 18h14, Hiroshi Hiramitsu, photographe au quotidien « Yomiuri Shimbun », se trouvait au village olympique de Makomanai à Sapporo quand il observa une boule de feu avec une traînée orange ; l'objet se déplaçait du nord-ouest vers le sud-est : un seul cliché fut pris (photo n° 101) (camera Nikon F, objectif Nikkor de 35 mm, f 2.8, 3 sec). A 18h15, une étrange lueur fut observée par plusieurs personnes qui se rendaient vers un quai de la ville d'Aomori (Honshu) pour y observer la pleine Lune. C'est un journaliste du quotidien local « Tōu Nippo » qui prit ces deux derniers

près des pilotes
rvations avec la
inôme observé



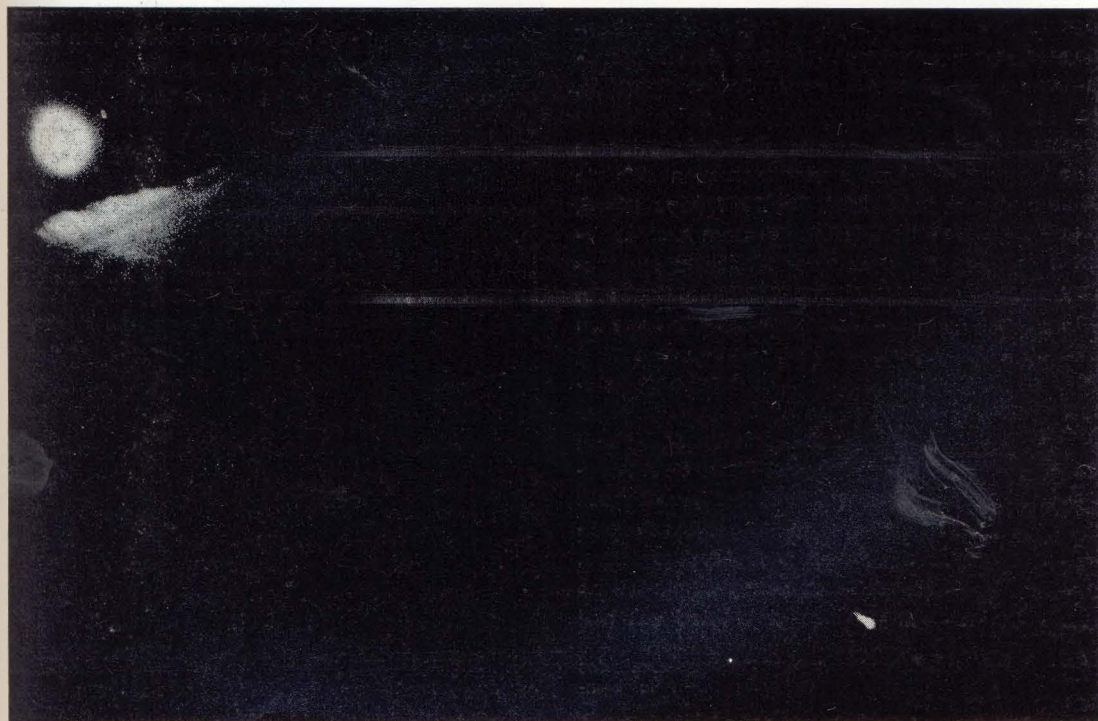
photo en direc-
n° 98 montre
al (camera Ni-
n14 également,
rêtait à photo-
erçut un objet
it trois clichés
(camera Nikon
1/2 sec).

, photographe
se trouvait au
apporo quand
c une traînée
d-ouest vers le
to n° 101) (ca-
5 mm, f 2.8, 3
observée par
aient vers un
our y observer
du quotidien
deux derniers



98

99



13



clichés du phénomène lumineux (photos n° 102 et 103).

Faut-il vraiment conclure ce dossier ? OVNI au sens strict du terme, puisqu'aucune rentrée de satellite ou de météore n'a été officiellement signalée ce soir-là (3), il n'en demeure pas moins vrai que tout plaide en faveur d'un phénomène parfaitement naturel. Il reste cependant des éléments troublants que certains mettent en évidence : la durée d'observation assez longue (au moins une minute), la présence d'objets plus petits accompagnant le corps principal, la trajectoire horizontale des divers corps, l'observation de « hublots » ou d'une structure plus floue sur l'objet cigaroïde, etc.

Notons enfin qu'il existe une similitude évidente entre ce cas et la célèbre observation dite de « Chiles-Whitted ». Le 24 juillet 1948, vers 02h45, aux commandes d'un DC-3 des Eastern Airlines volant à 1.500 m d'altitude entre Mobile et Montgomery (Alabama), le Capitaine Clarence Chiles et son co-pilote John Whitted observèrent comme un « jet de flammes » rouge, un peu au-dessus et à droite de l'avion. L'objet fut décrit comme un fuselage sans aile, en forme de cigare, qui était entouré d'un halo bleuâtre ; les témoins décrivirent également des sortes de hublots (figure 6). A l'époque, J.A. Hynek était conseiller scientifique auprès de l'U.S. Air Force et il expliqua le cas par l'entrée d'un gros météore dans l'atmosphère terrestre. Menzel lui emboîta le pas en écrivant (4) : « Il ne fait aucun doute que Chiles et Whitted ont mal

3. A notre connaissance du moins ; quiconque aurait des précisions à apporter sur ce point serait le bienvenu.

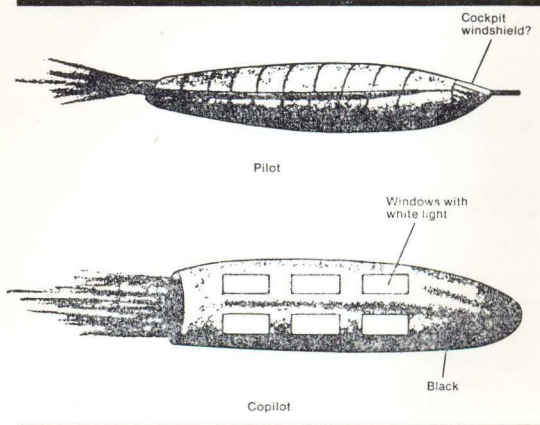
4. Donald Menzel, « The World of Flying Saucers », 1963.



interprété un brillant météore inhabituel, son corps rayonnant du blanc au bleu par l'incandescence (la queue lumineuse qui subsiste momentanément a souvent une structure veinée ou fibreuse qui peut facilement avoir suggéré la présence de « hublots » ou d'un « cockpit ») quand il traverse

Figure 6.

Voici, d'après les croquis du pilote C. Chiles et du co-pilote J. Whitted, une reconstitution de l'OVNI observé le 24 juillet 1948 près de Montgomery (Alabama).



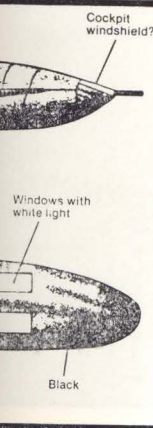
l'atmosphère
lors de la va
tion avec l'al
Par sa durée
phénomène
répond parfai
dans l'atmo
artificiel (sa
terrestre) ab
ses de not
mêmes effet
tation socio-
serait intérie
nomène nat
tels détails
de certains
ponse qui
ment ce do

101

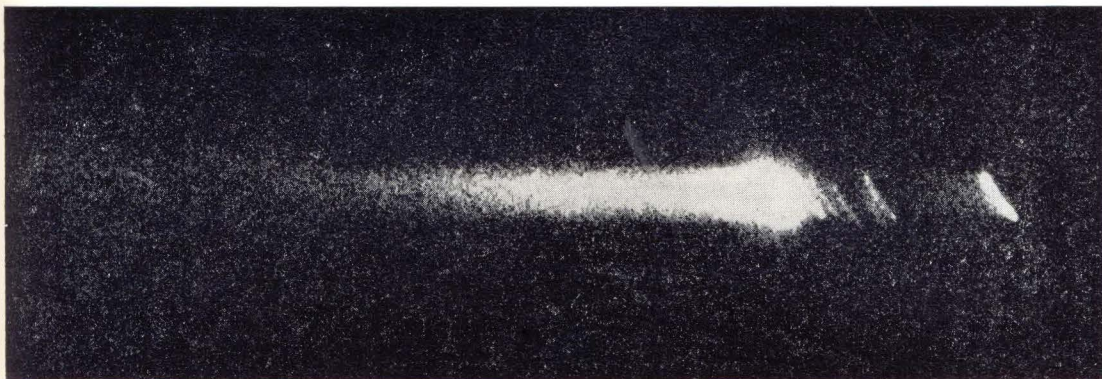


habituel, son corps
l'incandescence
momentanément
ou fibreuse qui
la présence de
quand il traverse

C. Chiles et du co-
e l'OVNI observé le
bama).



102



103



l'atmosphère à 80 km de là, lançant des flammes
lors de la vaporisation de sa matière par la fric-
tion avec l'atmosphère... ».

Par sa durée et les caractéristiques observées, le
phénomène du 3 octobre 1971 au-dessus du Japon
répond parfaitement à la rentrée d'un gros bolide
dans l'atmosphère de la Terre. Mais un objet
artificiel (satellite terrestre ou bien... sonde extra-
terrestre) abordant sans contrôle les couches den-
ses de notre atmosphère aurait provoqué les
mêmes effets. Enfin, dans le cadre d'une interpré-
tation socio-psychologique de ces observations, il
serait intéressant de comprendre comment un phé-
nomène naturel plutôt simple aurait pu induire de
tels détails de structure (« hublots ») dans l'esprit
de certains témoins. Autant de points sans ré-
ponse qui nous obligent à refermer momentanément
ce dossier (5).

Michel Bougard.

5. A ce propos, il est intéressant de comparer ce cas à
celui évoquer par P. Toselli des pages 4 à 6 de ce
numéro.