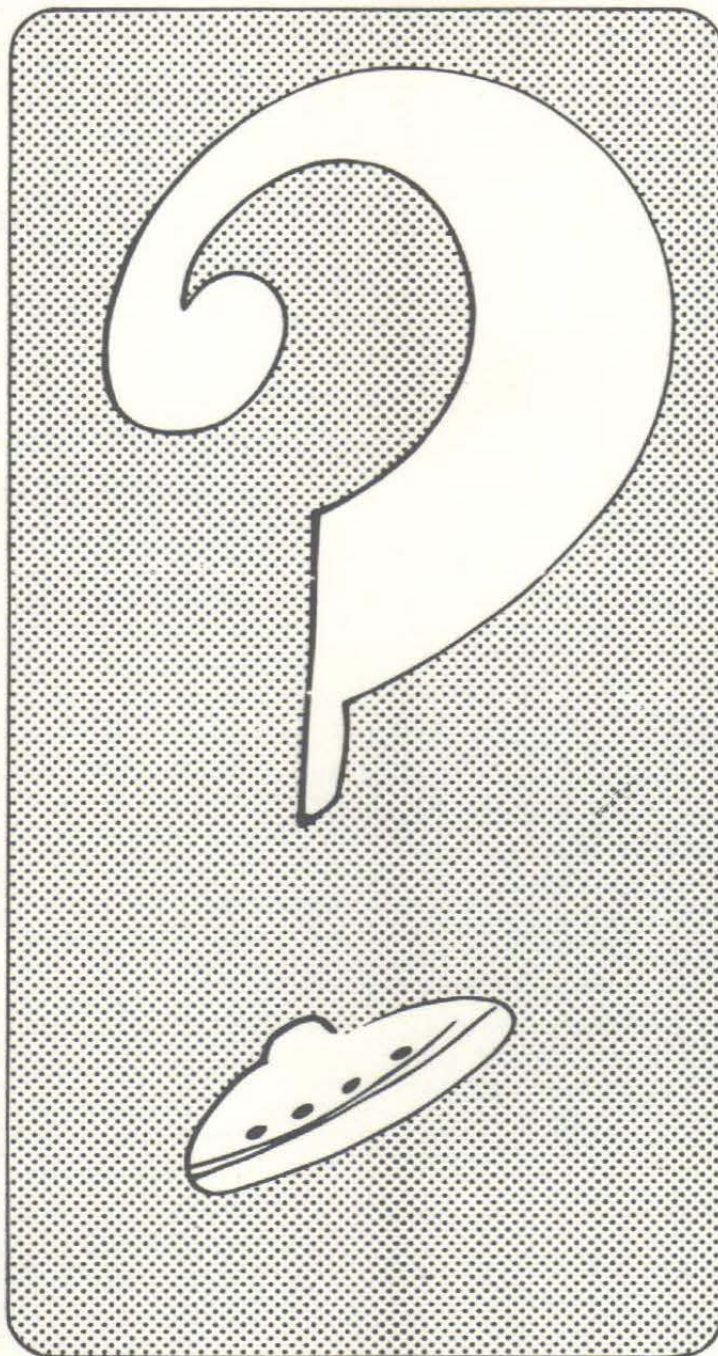


ufoлогия

G7H

**objets
volants
non
identifiés**

**questions
connexes**



REVUE DOCUMENTAIRE & D'INFORMATION DU CERCLE FRANCAIS DE RECHERCHES UFOLOGIQUES

UFOLOGIA

Revue trimestrielle du Cercle Français de Recherches Ufologiques (CFRU)

SIEGE : UFOLOGIA-CFRU B.P. N°1 57601 FORBACH CEDEX (FRANCE)

UNE ACTION A SOUTENIR !

"Ufologia" est une revue entièrement indépendante spécialisée sur les OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES et leurs QUESTIONS CONNEXES qui n'existe que par ses propres moyens; elle ne bénéficie d'aucun autre soutien financier que celui de ses abonnés, de son équipe de rédaction et de ses fidèles collaborateurs. En vous abonnant, vous apporterez votre contribution personnelle à notre action qui a pour but essentiel l'information objective du public. Il est bien évident que tous ceux qui écrivent dans "Ufologia" sont des bénévoles. AIDEZ-NOUS A DIFFUSER NOS INFORMATIONS & TRAVAUX!...

UNE INFORMATION TOUS AZIMUTS :

Grâce à un vaste réseau international de correspondants-enquêteurs constituant les fondations du C.F.R.U, "Ufologia" publiera:

- Des enquêtes détaillées lorsque cela s'impose (atterrissages d'objets, vol à basse altitude, traces etc...)
- Des textes concernant le développement d'hypothèses de travail en rapport avec l'état actuel des connaissances sur le phénomène.
- Des rapports d'observations relatifs aux cas anciens et récents permettant la mise en chantier d'un catalogue général.
- Des articles relatifs aux phénomènes paranormaux, le phénomène PSI paraissant lié aux manifestations dites ufologiques.
- Des condensés informatifs dans le cadre de l'astronautique, de l'astromie, de l'archéologie, de l'exobiologie, des civilisations disparues, et de l'insolite en général.
- Des indications bibliographiques signalant les ouvrages de base à lire pour une meilleure connaissance de ce vaste problème aux ramifications multiples.

CONDITIONS D'ABONNEMENT :

	France	Etranger
Abonnement ordinaire, un an	30 F	40 F
Abonnement de soutien, un an	50 F	60 F
USA & Canada, par avion		50 F

Libellez les chèques ou mandats à l'adresse du siège mentionnée ci-dessus
Prière de joindre un timbre à toute lettre nécessitant une réponse. Merci!

NOTE IMPORTANTE AUX COLLABORATEURS :

Les colonnes de la revue sont ouvertes aux lecteurs. Les copies destinées à être insérées dans "Ufologia" seront examinées par l'équipe rédactionnelle et devront être présentées, dans la mesure du possible, sous forme dactylographiée sur des feuilles 210/297. Nous prions nos collaborateurs de bien vouloir illustrer leurs textes à l'aide de croquis ou photographies; les dessins doivent être réalisés sur CANSON ou BRISTOL blanc. Tout texte à tendance politique, religieuse ou publicitaire sera refusé. Les documents insérés le sont sous la responsabilité de leurs auteurs.

NOTES :

- La reproduction d'extraits ou d'articles est autorisée avec le titre et l'adresse de la revue.
- Devenez correspondant local d'UFOLOGIA en nous faisant connaître votre nom et votre adresse ainsi que l'étendue de la zone que vous comptez surveiller.
- Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous faire connaître toutes les observations susceptibles de parvenir à leur connaissance. L'anonymat est respecté sur simple demande. Tout envoi d'article devra porter sa source datée.
- Le bulletin est disponible gratuitement en échange d'autres publications du même genre. Publicité par réciprocité.

Nº7

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1040 1041 1042 1043 1044 10

- JANVIER - FEVRIER - MARS 1977 -

Nº7

-ooOoo-

Canada	:	C.MAC DUFF & N. SPERNER
U . S . A .	:	Angelo BELLASAI
Angleterre	:	Gilbert DOEL
Belgique	:	Michel KOSTER
Suisse	:	Maurice FLUCKIGER
Allemagne	:	H. EVEN & H. SCHWARTZ

SECTIONS REGIONALES A L'ECHELON NATIONAL
CORRESPONDANTS-ENQUETEURS A L'ECHELON INTERNATIONAL

CFRU.

Dépôt Légal & Administratif: décembre 1976 - METZ & FORBACH (57)
Commission Paritaire - PARIS - Certificat d'inscription N°57343 -

NOTE : Les articles publiés dans "UFOLOGIA" n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les documents non publiés ne sont pas rendus. Reproduction autorisée avec accord du C.F.R.U.

[illegible]

-0-

Editorial 7	Page 04
OVNI: analyse scientifique d'un cas inédit	05
Les vrais mystères de la Mer	08
Un cargo disparaît dans le Triangle des Bermudes	11
Une mission italienne dans le Triangle des Bermudes	11
En plein imbroglio	12
Bloc-notes de l'Espace - Flash avionique	18
Compléments bibliographiques	19
Bloc-notes Ufologia	20
Actualités - Echos de la presse	21
Les vrais mystères de la mer (suite & fin)	23
Elargissement des contacts-CFRU	24
La Navette Spatiale	25
Notes diverses	26
Documentation bibliographique	27

"La raison nous trompe plus souvent que la nature..."

Vauvenargues

EDITORIAL

1411E411Y1521J11F1

Chère Lectrice, cher Lecteur,

UFOLOGIA, après plus d'un an d'existence et de travail constant. a fait - dès les premiers numéros - l'acquisition d'une réputation de qualité et d'honnêteté que les 70% de réabonnements confirment, si besoin était; permettez-moi ici, en cette fin d'année, de remercier ceux qui, en nous restant fidèle, nous soutiennent par la même occasion. Merci aussi à tous les nombreux collaborateurs actifs!

Nous nous sommes rendus compte désormais que vous formez une catégorie de personnes qui se caractérise par son besoin impérieux de recevoir une information vraie et régulière sur les authentiques mystères qui nous cernent; sonder l'inexplicable débouche obligatoirement sur une façon nouvelle de concevoir l'étude et l'information. Informer, c'est également former et nous sommes conscients du soin qu'il faut continuer à apporter à UFOLOGIA qui, d'ailleurs, comporte cette fois-ci deux pages supplémentaires. C'est précisément ce soin qui fait d'UFOLOGIA, non pas une "entreprise" anonyme, mais une équipe personnalisée ouverte vers l'extérieur et ne craignant point les critiques. Bien au contraire. Il n'est pas superflu, non plus, de rappeler encore et toujours que l'analyse sérieuse de l'Ufologie et de ses questions connexes touchant toutes les disciplines scientifiques engendre un approfondissement de votre culture et de votre conception des choses: l'Homme possède un cerveau, ce n'est pas pour rien...

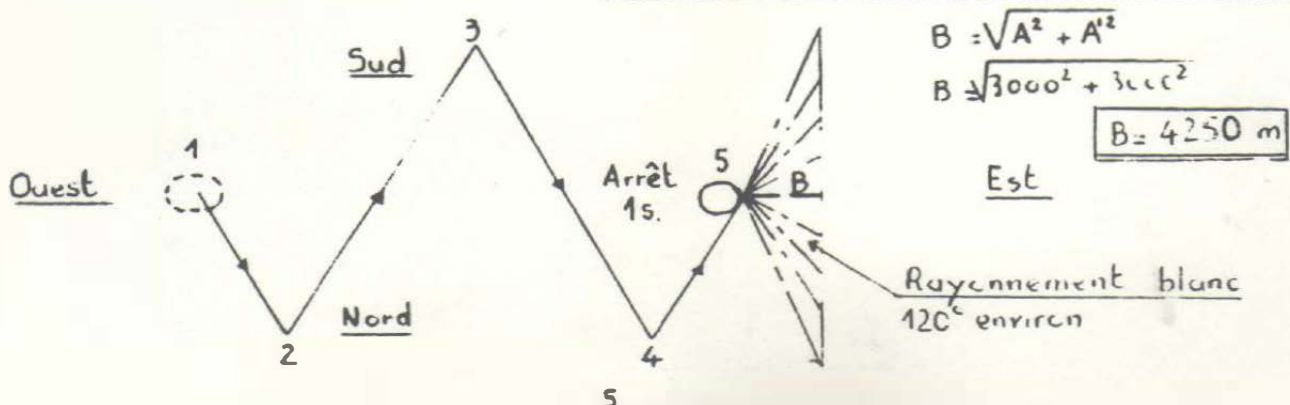
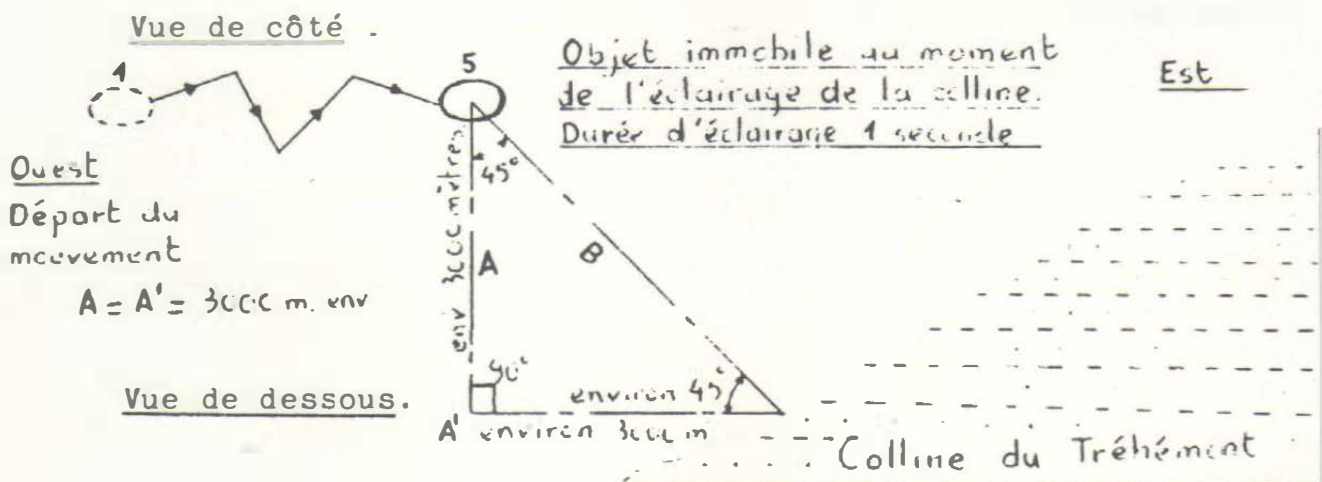
Et pourtant, il reste tant à faire! A tous les niveaux!... J'en veux pour preuve deux exemples significatifs dans le domaine de l'information télévisée; en effet, qui n'a pas été dâçu, voire choqué, par les réponses contradictoires (et le mot est gentil!) débitées par Jacques BERGIER le 18.11.1976 au cours de l'émission de LANCELOT "Vous avez dit bizarre", à propos de l'archéologie mystérieuse ?... De même, quel spectacle navrant que ce duel oratoire du 22.11.1976 organisé par P. BOUVARD ("L'huile sur le feu") sur le thème de la parapsychologie et qui réunissait les professeurs Chauvin et Gastant! Officiellement, un phénomène non reproductible en laboratoire n'existe pas! Appliqué à l'Ufologie, ce raisonnement a vite réglé la question! Et nous finirons bien par croire que nos radars ont la berlue!... Bonne année à tous!

OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES

ANALYSE SCIENTIFIQUE D'UN CAS INÉDIT

J'ai été témoin d'un phénomène "OVNI" à MOYEUVRE-GRANDE (Moselle) en septembre 1970; c'était un samedi soir, le ciel était bien étoilé très clair et sans nuage apparent. Il était 23 H 45 mn, Monsieur Yves LEHNEN et moi-même revenions du cinéma quand, tout à coup, mon regard fut attiré par ce que je pris pour une étoile, très grosse, très brillante, environ quatre fois la surface de l'étoile polaire. A ce moment cette lumière effectua un zig-zag double dans le ciel, puis s'immobilisa. J'invitai M. LEHNEN à ce spectacle pour le moins insolite. A peine s'était-il retourné qu'un puissant rayon blanc descendit de l'engin pour éclairer toute la colline du Tréhémont. (120° environ : couleur blanche) : une seconde plus tard la lumière s'éteignit et ce que j'avais pris tout d'abord pour une grosse étoile traversa le reste du ciel en ligne droite à une vitesse incroyable avant que sa trajectoire ne nous soit cachée par les maisons. Remis de notre stupeur je consignais par écrit le compte-rendu du phénomène.

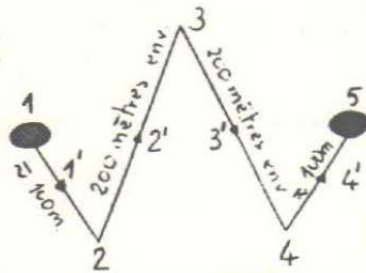
- 1) Aspect de l'engin volant : l'objet était brillant avec un halo rougeoyant sur le contour et quelques petits nuages étaient visibles lorsqu'il a allumé son puissant phare.
- 2) Forme : indéterminée, d'apparence quatre étoiles groupées en forme ovoïde.
- 3) Altitude : 3000 mètres environ.
- 4) Bruit : néant.
- 5) Direction : Ouest vers Est



Calcul des vitesses et accélérations.

Zig Zag Trajectoire I

Départ



Arrêt
1seconde
avec
Éclairage

3000 mètres environ
en une seconde

Trajectoire II

Temps de parcours de I en 2 égal à 1 seconde environ.

Accélération de I en I' durée I/2 seconde environ.

Décélération de I' en 2 durée I/2 seconde environ.

L'espace parcouru est une fonction de temps

$x = \frac{1}{2} Gt^2 + v_0 t + x_0$ x_0 = espace parcouru ; nul au départ du mouvement. $v_0 = 0$ vitesse étant nulle au départ du phénomène.

Donc $x = \frac{1}{2} Gt^2 \Rightarrow G = \frac{2x}{t^2}$

$G = \frac{2 \times 50 \text{ mètres}}{(1/2 \text{ seconde})^2} = 400 = G = \text{accélération}$

Décélération de I' en 2. Distance parcourue 50 mètres, temps I/2 seconde. Même calcul que précédemment - $400 = G = \text{décélération}$

Vecteur vitesse à l'instant t

$v = Gt = 400 \times \frac{1}{2} = 200 \text{ m/s}$

vitesse à l'instant t

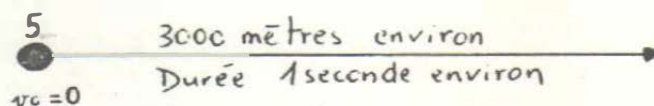
$v = 200 \text{ m/s} \times 3600 \text{ s}$

$v = 720\,000 \text{ m/h}$

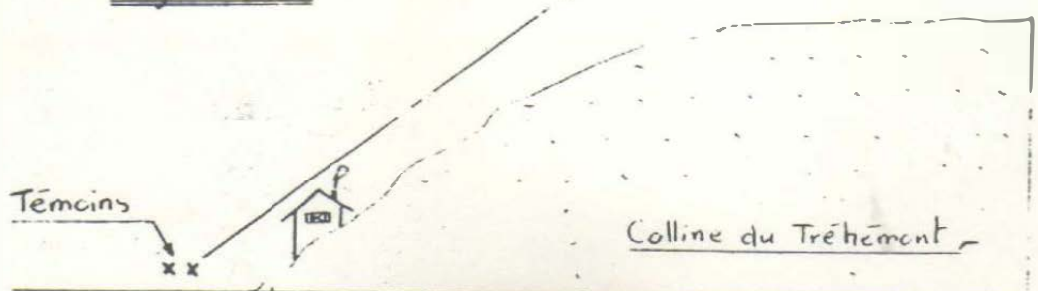
$v = 720 \text{ Km/h}$ Ce qui signifie que l'engin démarre de la vitesse 0, une demie seconde plus tard il a atteint 720 Km/h ; une demie seconde plus tard il est à nouveau à 0 ; sur le parcours de I en 2, puis change de direction pour aller de 2 en 3. Le temps que l'engin met pour aller de I en I' et de I' en 2 n'a pas été mesuré, mais le temps de parcours de I en 2 est de l'ordre de la seconde. Les calculs de l'accélération supposent une accélération constante ce qui n'est pas évident et le parcours de I en 2 a été divisé en deux parties égales ainsi que le temps de parcours pour avoir un calcul approximatif ; l'observation ayant été faite sans instrument de mesure. Les chiffres sont néanmoins très significatifs. Accélération 400, décélération -400, vitesse instantanée 720 Km/h, changement total de direction instantané. Pour la suite de la trajectoire I c'est à dire de 2 en 5 les accélérations sont du même ordre que pour la phase I 2, il est donc inutile de reprendre les calculs.

Trajectoire II Après avoir éclairé pendant une seconde la colline l'engin est reparti en ligne droite à une vitesse fulgurante avant de disparaître de notre vue, caché par les maisons.

J'estime cette trajectoire à 3000 mètres environ et le temps de parcours à une seconde environ.



Trajectoire II



Calculs d'accélération et de vitesse $x = \frac{1}{2} G t^2 + v_0 t + \frac{x_0}{2} \Rightarrow G = \frac{2x}{t^2}$

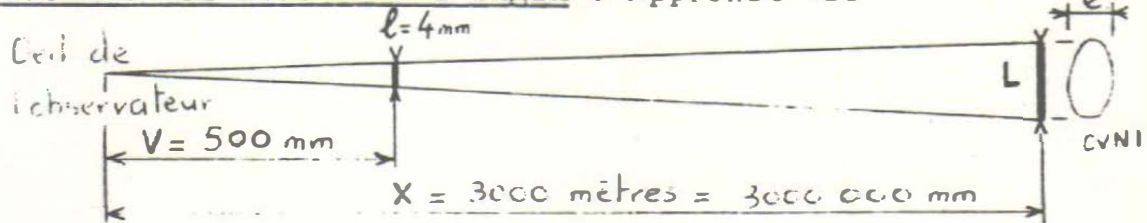
$G = 6\ 000$ = accélération.

Vecteur vitesse à l'instant t

$v = Gt + v_0$ $v = 6\ 000 \times 1s = 6\ 000$ m/s ou vitesse instantanée nul

$v = 6\ 000$ m/s $\times 3\ 600$ s = 21 600 000 m/h = **21 600 Km/heure** en 1 heure

Calcul des dimensions de l'engin : Approximatif



La projection était de 4mm à bout de bras c'est à dire à environ 500 mm de l'oeil. L'engin était à environ 3 000 mètres de l'oeil nous pouvons donc calculer L qui est la longueur approximative de l'OVNI.

Théorème de Thalès. $\frac{L}{l} = \frac{X}{V} \Rightarrow L = \frac{X \times l}{V} = \frac{3 \times 10^6 \times 4}{5 \times 10^2} = 24\ 000$ mm

$L = 24\ 000$ mm

$L = 24$ mètres

Longueur 24 mètres

Epaisseur environ la moitié soit 12 mètres

Longueur 24 mètres

Epaisseur 12 mètres

$e = 12$ mètres

Commentaire d'observation :

Je suis persuadé d'avoir été en présence d'un phénomène OVNI, l'éclairage de la colline ne me permettant pas d'associer ce phénomène à un quelconque fait météorologique. Le fait que nous ayons été deux témoins me fait éliminer toute influence psychologique et je me considère sain d'esprit de même que mon ami.

Sachant que nos sens perceptifs ne sont pas fidèles je ne retiens de cette observation que l'ordre de grandeur des résultats obtenus par calcul sur des bases non mesurées mais appréciées et ces résultats semblent bien corroborer l'origine extra-terrestre du phénomène.

D. NIEMESKERN

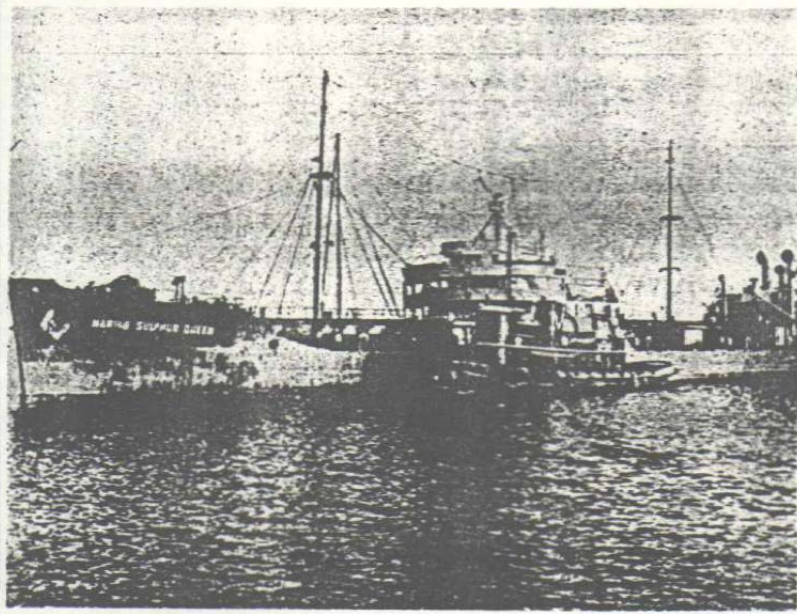
INDEPENDANT.
RÉGULIER.
PRÉCIS.
EXEMPT DE PARTIALITÉ.
C'EST UFOLOGIA...

ABONNEZ-VOUS



La vie arrange parfois curieusement le destin des hommes: ainsi, dans mon cas, il se trouve que diverses circonstances firent de moi à la fois un marin et un occultiste... Grâce aux voyages, au contact de tant de peuples,

LE "MS MARRINE SULPHUR QUEEN" CARGO DE 139 m AVEC 39 HOMMES, DISPARUT LE 02.02.1963, PAR BEAU TEMPS... AUCUNE TRACE DU NAVIRE OU DE SON ÉQUIPAGE N'A JAMAIS ÉTÉ RETROUVÉE!(ph. flammariou.)



nous autres marins, nous avons l'occasion de voir et d'entendre tant de choses! Et puis, il nous est donné ce privilège: vivre au contact constant de deux éléments si prodigieux: le ciel et la mer, les deux choses les plus mystérieuses du monde... Il faut avoir vécu - comme moi - durant des mois sur ces immenses océans et entre ciel et mer, qui parfois s'unissent en de terribles tempêtes, il faut se retrouver seul, loin de toute terre, pour comprendre combien l'univers dans lequel nous vivons est étrange, hallucinant et, parfois aussi, terrifiant!...Croyez-moi, ce n'est pas par hasard que les marins ont la réputation

d'être superstitieux. Bien sûr, au siècle de l'atome et des voyages astronautiques, l'espèce que je représente tend à disparaître. (suite P. suivante)



POUR EN SAVOIR PLUS:

TOUT SUR
LA NAVETTE SPATIALE US

PAGE

25

L'homme, derrière ses ordinateurs et ses super-machines, cherche à se persuader qu'il n'y a plus de mystère, plus de surnaturel, que tout s'explique ou va s'expliquer à l'aide de formules chimiques ou mathématiques.

Dans cette étude, trop brève (il faudrait plus d'un volume pour épuiser un tel sujet!), je vais m'efforcer d'évoquer pour vous, lecteurs d'"UFOLOGIA", le fruit de cinquante années de vie sur mer, d'observations et de méditation sur ce que je nomme "LES TROIS 'M'": mer/marin/mystère. Né dans cet antique pays de légendes - la Bretagne - je puis dire que, dès mon enfance, j'ai commencé à vivre en côtoyant l'insolite et l'inexplicable car j'ai été bercé dans cette atmosphère étrange faite de contes, d'histoires de revenants et de bateaux fantômes; ceci, non seulement chez moi, mais aussi sur le port ou dans les tavernes à matelots. Le goût me vint de prendre le large et ce fut ainsi, à l'âge de 13 ans, que je devins mousse, avec la bénédiction de la famille ...heureuse de se débarrasser d'un gosse turbulent. Le vieux capitaine que je suis à présent regrette bien qu'il n'y avait pas encore de magnétophones au temps de sa jeunesse... Jamais, non jamais, vous n'entendrez ces voix rudes de matelots conter les vieilles légendes de la mer; parmi eux, il y avait même des "célébrités" comme Yann Le Floch ou Yves Tanguy. Et c'est dans ces circonstances que j'entendis parler - pour la première fois - du "Voltigeur Hollandais", le vaisseau fantôme. Dans cette légende, il s'agissait toujours d'un grand navire d'autrefois que les marins voyaient soudain surgir de la brume ou au plus fort de la tempête. Il arrivait, toutes voiles dehors, et sa venue, aux yeux des matelots épouvantés, annonçait le pire, presque toujours le naufrage. Le capitaine de ce vaisseau fantôme avait été le tourmenteur de son équipage, un monstre de dureté ne croyant ni à Dieu ni à Diable, et encore moins au danger ou à la fatalité. Il se riait des plaintes et des supplications de ses matelots car la chose se produisit lors d'une effroyable tempête, au large du Cap Horn. Insensible à l'ouragan déchaîné, aux voiles qui partaient en lambeaux, il jurait comme un damné! Les matelots, cramponnés aux mâts, demandaient en vain au capitaine de virer de bord... Alors, un gros nuage noir et épais survint et s'approcha du navire dont il couvrit l'arrière. Ce nuage s'ouvrit et une grande figure descendit sur le gaillard d'arrière; à ce moment-là, le capitaine - devenu fou furieux - s'empara d'un de ses pistolets, l'arma et, visant la figure des nuages, tira... mais le coup, au lieu de blesser l'homme à la barbe blanche, perça la main du capitaine qui se mit à hurler. Dans sa rage, il voulut porter un coup de poing dans la figure du grand vieillard, mais son bras retomba paralysé. Et l'on entendit: -"Capitaine! A partir de cet instant, tu es maudit pour l'éternité, le ciel te condamne à toujours naviguer, jamais plus tu ne pourras jeter l'ancre pour te mettre à l'abri d'un port! Tu seras le diable de la mer, tu n'auras pour brise que la tempête! La vue de ton navire - qui voltigera jusqu'à la fin des siècles - portera malheur à ceux qui l'apercevront!..." La grande figure disparut dans le nuage et, dans un tourbillon, tout l'équipage et les passagers suivirent. Le capitaine maudit se retrouva seul avec son bateau qui, poussé par une force surnaturelle, reprit sa course pour l'éternité.

Ceci dit, il n'y a pas que des légendes, il y a également la réalité, bien souvent encore plus dramatique. Vous vous attendez sans doute à ce que je vous raconte l'histoire archi-connue de la "Mary Céleste", ce brick-goélette qui fut découvert - abandonné en pleine mer par son équipage - en 1873... D'après le rapport du capitaine MOREHOUSE et les dépositions faites devant le Tribunal Maritime de l'Amirauté à GIBRALTAR, je pourrais vous conter toute l'affaire ... et vous n'en sauriez pas plus. Tout ce que je puis dire, c'est que le mystère de la "Mary Céleste" n'a jamais été percé. Capitaine, matelots, cuistot abandonnèrent leur navire pour une cause demeurée inconnue, et on ne les revit jamais!

Si je n'insiste pas sur ce cas, c'est qu'il est loin d'être le seul! Il serait d'ailleurs vite fastidieux d'énumérer tous les cas de navires abandonnés; le scénario est presque toujours le même. Il suffit de consulter les rapports de mer et les registres des "portés disparus" du Lloyd's de Londres ou de l'Atlantique Mutual Insurance Company de New York. Le plus souvent, ces bateaux sont retrouvés intacts, à bord tout est en ordre, il y a des vivres et, parfois même, les repas sont servis. Pas de traces de luttes ni de départs précipités, les canots de sauvetage sont à leurs places, tout va bien à bord... sauf le fait qu'il n'y a plus de vie humaine. Parfois on découvre un chien ou un chat, mais, le plus souvent, le bateau n'est plus occupé que par un énigmatique silence. Dans quelques cas, on constate, bizarrement, la disparition du "Livre de Bord" et des instruments de navigation, compas, sextants, chronomètre, parfois le livre précité est resté sur la passerelle ... mais les pages consignant le dernier quart et la route suivie ont été arrachées.

Naturellement, tout ceci nous amène au "Triangle des Bermudes" et à ses trop nombreuses et hallucinantes disparitions, mais, des cas de navires vidés de toute présence humaine, on en a relevés dans toutes les mers.

Etant embarqué sur un caboteur qui "faisait" l'Afrique du Nord, je me souviens d'avoir vu, en pleine Méditerranée, un de ces mystérieux bateaux. C'était un assez gros chalutier de construction typiquement espagnole qui dérivait. Ne voyant personne à bord, nous fîmes mettre le canot à la mer. A bord, tout était parfaitement en ordre. Seule anomalie constatée: les appareils radio manifestement trop importants pour un tel chalutier! Constat d'abandon fait, notre Commandant fit passer un câble de remorque et nous reprîmes la route vers Alger. Mais il y avait déjà forte mer et, vers le soir, le câble cassa. Le chalutier inconnu (pas de nom, aucun signe distinctif) se remit donc en travers en roulant bord sur bord. Plus question - avec cette mer - de repasser une haussière de remorque. Il fallut reprendre notre route tout en signalant la position du navire abandonné... Que s'est-il passé ensuite? Nul ne le saura jamais car, très vite, comme si quelqu'un avait sabordé le navire, celui-ci s'enfonça et disparut sous les flots, emportant avec lui son secret.

Que signifient ces mystères?... Pourquoi ces disparitions de marins? Et, surtout, qu'est-ce qui agit derrière "tout cela"?... Personnellement je suis porté à faire un rapprochement avec ce qui se passe sur terre car, là aussi, ce sont des personnes physiques, par centaines, qui disparaissent sans laisser de traces. Sur mer, seuls quelques rapports laissent supposer une intervention d'origine inconnue: des lueurs, des explosions ainsi que des formes rondes et lumineuses furent aperçues. Parfois aux abords des bâtiments abandonnés. Ma conviction personnelle serait que des engins extra-terrestres se sont emparés des équipages. La rareté extrême des cas où des traces de luttes furent relevées, l'évidente soudaineté du phénomène, tendent à démontrer que tous ces marins furent comme hypnotisés ou bien immobilisés par un procédé paralysant agissant de façon foudroyante. Nous pourrions également penser à des rayons dématérialisants affectant uniquement les personnes. Comment expliquer autrement ces disparitions si totales? Dans le cas d'immobilisations, il est bon de se rappeler les cas - à terre - où des personnes furent paralysées par projection de rayon(s) (cas de Valensole par exemple). Autre fait à noter: les navires "vidés" de leurs occupants sont tous des cas ISOLÉS. Les agressions ont toutes été si rapides qu'aucun bâtiment moderne concerné par ces drames (et pourtant équipé d'appareils radio) n'a eu le temps de lancer un SOS! Tout ceci se passe donc à la manière d'un rapt-éclair mené avec des moyens radicaux empêchant instantanément toute résistance. Si le fameux crime parfait existe, c'est là qu'il se manifeste. Ces disparitions sont criminelles; la capture des êtres humains continue un peu comme un pêcheur attrapant des poissons... Mais où vont les "poissons" ensuite?

Un cargo panaméen disparaît dans le « Triangle des Bermudes »

DATE DE DISPARITION: 13. 10. 1976

Un cargo panaméen, avec 37 hommes d'équipage, le « Sylvia L. Ossa », est porté disparu, depuis mercredi dernier, dans le « triangle des Bermudes », région maritime délimitée par la ville de Norfolk (Virginie), les îles Bermudes et Porto Rico.

L'administration des garde-côtes américains a déclaré lundi qu'il n'y avait plus beaucoup d'espoir de retrouver le navire dont l'un des canots de sauvetage, et une bouée, ont été repérés dimanche en mer. Mercredi dernier, le « Sylvia L. Ossa » était localisé à l'ouest des Bermudes.

Le dernier message reçu du navire indiquait qu'il allait rédui-

re son allure en raison du mauvais temps. Le « Triangle des Bermudes », dans lequel se produisent d'assez nombreux naufrages, jouit d'une réputation surnaturelle.

Diverses explications ont été données aux disparitions de navires dans ce secteur, et notamment l'intervention d'extra-terrestres ou de forces « surnaturelles ».

On souligne du côté des autorités américaines que le grand nombre de naufrages enregistrés dans le « Triangle des Bermudes » s'explique plutôt par le fait qu'il s'agit d'une zone maritime très fréquentée.

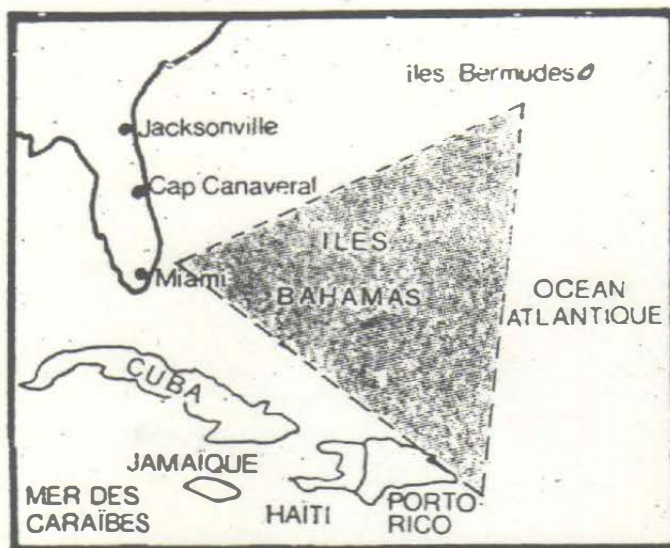
R.L. 20.10.1976

Une mission italienne dans le « triangle des Bermudes »

Le fameux « triangle des Bermudes » va faire l'objet, dès la fin de l'année, d'une étude scientifique. Dès novembre-décembre, une équipe de scientifiques italiens, dirigée par le plongeur Enzo Maiorca, sera sur place pour tenter de trouver l'explication des multiples accidents maritimes et aériens qui se produisent dans cette zone de l'Atlantique de 100.000 miles carrés, entre les Bermudes, la Floride et Cuba.

Il est un fait : dans cette région tropicale qui comprend une bonne partie des Caraïbes, les conditions météorologiques changent brusquement. Il s'y forme des ouragans, des tempêtes tropicales, en quelques dizaines de minutes. Les sautes de vent en période de calme absolu y sont connues et le plus souvent imprévisibles tout comme les turbulences subites dues aux brusques différences de pression entre les couches atmosphériques. Autant de phénomènes susceptibles de mettre un avion en difficulté, voire de le précipiter dans l'océan.

C'est la raison pour laquelle l'administration de l'aviation civile américaine (FAA), qualifiait de « non-sens » dès novembre 1975, après de multiples enquêtes de plans de vol, des contacts radio, la théorie selon laquelle dans ce « triangle » avions, navires, yachts, seraient victimes de forces occultes, surnaturelles, d'extra-terrestres en soucoupes volantes, voire d'émissions radio ou de rayons magnétiques, dérégulant compas, altimètres, radars, œuvres de pirates, « techniciens de génie »,



installés sur des flots apparemment abandonnés de la région.

En fait, affirmait ce rapport, souvent les petits avions privés qui disparaissent dans le « triangle des Bermudes » sont aux mains de pilotes peu habitués à voler dans la région, souvent mal équipés et dont les connaissances météorologiques empiriques sont peu étendues. « Dans cette zone, affirmait le rapport, l'expérience compte », et il citait l'exemple de la plus vieille des compagnies aériennes mondiales, la « Chalk Airline » dont les avions taxi sillonnent le ciel dans ces parages depuis 1919. Depuis cette époque, souligne le rapport de la FAA, les livres de la « Chalk Airline » ne signalent aucun accident pour les avions de la compagnie. Et le rapport soulignait que l'accident survenu à cinq avions d'entraînement américains il y a trente ans était dû à une erreur de navigation.

Tourbillons océaniques

S'il fournit des explications valables pour les accidents aériens, le rapport de la FAA n'en donne guère pour les naufrages de navires. En

zone tropicale, a déclaré l'an dernier à Grenoble lors du congrès de l'Union géophysique et géologique internationale, un chercheur américain, des tourbillons océaniques très violents, dotés de vitesses énormes en leur centre, souvent éphémères en plein océan se produisent et sont liés à des phénomènes atmosphériques du même genre, à de brusques dépressions. Ces phénomènes ne sont pas décelables à l'avance pour le moment. Ils n'apparaissent ni sur les radars, ni sur les photos aériennes ou prises par satellites. Leur détection est en quelque sorte accidentelle, mais ils méritent d'être étudiés, car ils prouvent l'existence d'une nouvelle interaction entre océan et atmosphère, ajoutait-il.

Ces tourbillons océaniques pourraient être à l'origine de naufrages inexplicables ou de disparition coros et biens de navires, mêmes de fort tonnage.

S'en produit-il dans le « triangle des Bermudes » ? L'étude qui sera entreprise par l'équipe italienne le dira peut-être et mettra un terme à l'aura de mystère qui entoure cette zone de l'Atlantique depuis des décennies.

R.L. 26.10.1976

NOTE:

UNE TRÈS OBJECTIVE ÉTUDE SUR LE TRIANGLE DES BERMUDES A ÉTÉ PUBLIÉE PAR "LES CAHIERS DE L'ÉTRANGE"

14, AV. JEAN MÉDECIN
06000 N I C E

EN PLEIN IMBROGLIO



UN REGARD NOUVEAU
SUR LES FAITS DIVERS



francis schaefer

EN PLEIN IMBROGLIO

(Réflexions sur les faits divers) ooooooooooooooooooooooooooooo

Tout comprendre, tout assimiler et tout saisir: ces ambitions resteront sans doute toujours un problème sempiternel pour ceux qui demeurent constamment en éveil devant le spectacle que fournit notre monde. Mais il ne faut pas, pour autant, limiter la recherche puisque la connaissance se charge, elle-même de définir ses propres frontières directement tributaires des éléments hétéroclites que nous pouvons récolter. Bien entendu, la perspicacité est de rigueur. Plus que jamais.

Ainsi, si nous approfondissons certains faits qualifiés de "divers" (cet adjectif étant parfois amusant!), nous constatons avec stupeur dans quel labyrinthe peuvent nous entraîner ces incidents. Les communiqués des agences de presse, les déclarations gouvernementales, les démentis officiels et les rétrospectives spontanées nous forment un imbroglio certes délicat mais instructif... Et, bien souvent, l'actualité et le passé forment un ensemble bizarre qu'il serait incorrect de classer trop hâtivement dans nos dossiers de l'irrésolu.

Le 6 septembre 1976, tout le monde s'en souvient, un avion militaire soviétique ultra-sophistiqué - le MIG 25 - se posa sur l'île japonaise d'OKKAIDO. La machine russe avait été repérée dès 13 h 11 par le radar de la base militaire de CHITOSE, à une centaine de kilomètres d'HAKODATE. On parla aussitôt d'atterrissage de fortune, mais il me semble évident que BELENKO, le pilote, avait été contacté par la CIA. Cette affaire constitua une aubaine pour les services secrets US lorsque l'on sait que le MIG 25, appareil ultra-secret, détient deux records: la vitesse (mach 3,2) et l'altitude (avec 36 km 240). Et, selon le quotidien japonais "ASAHI EVENING", le MIG 25 serait en alliage d'acier lourd alors que l'avion US de reconnaissance supersonique SR 71 est construit en titane. En fait, si nous parlons du cas MIG 25, c'est que l'affaire est bizarre à tous points de vue. Et nous en parlons surtout parce qu'un chroniqueur français - évoquant l'évasion spectaculaire du MIG 25 - en profita pour affirmer que les Russes commettaient aussi l'imprudence d'envoyer un sous-marin espion dans un fjord scandinave; c'est là évoquer un dossier déjà ancien resté ténébreux. C'est dire que tout ufologue averti ne saurait expliquer aussi simplement les énigmes scandinaves sur lesquelles il est nécessaire de revenir.

C'est en novembre 1972 qu'un mystérieux objet immergé fut détecté au sonar dans le SOGNEFJORD par une frégate de la marine royale norvégienne. Le 16 novembre de la même année, un communiqué des autorités militaires précisait QU'IL NE S'AGISSAIT PAS D'UN SOUS-MARIN. Mais aucun renseignement supplémentaire n'étoffait cette conclusion pour le moins laconique. Des dizaines de navires avaient fouillé le fjord sur la côte atlantique pour tenter de localiser ce mystérieux appareil qui se trouvait dans les eaux ...depuis près de deux semaines! Certains spécialistes de la marine évoquèrent, malgré tout, l'hypothèse d'un sous-marin nucléaire ou d'un submersible ayant réussi à renouveler sa provision d'air sans se faire remarquer... Je rejette personnellement ce second point, sachant que les issues du SOGNEFJORD étaient bloquées et que le fjord en soi n'a que 300 m de large sur env. 25 mètres de profondeur. Ce seul chiffre doit amener un commentaire: personne ne nous fera croire que la technologie du vingtième siècle n'est pas capable d'identifier une "chose" distante d'une trentaine de mètres, alors que nous allons sur la Lune, sur Mars, aux abords de Jupiter et que nous manions le rayon laser avec dextérité!...

Par ailleurs, le lancement d'une grenade a permis d'éliminer l'hypothèse d'un banc de poissons. Les hélicoptères britanniques qui participaient aux recherches cessèrent leur mission de fouille systématique le 16 novembre 1972. Des mines de semence furent tirées, mais les navires norvégiens restaient à distance de l'endroit présumé du mystérieux engin sous-marin. Et, curieusement, le contact-sonar fut brusquement perdu... Toutes les opérations demeurèrent infructueuses, ce qui est un comble, il faut en convenir. Le 22 novembre 1972, le rumeur faisant état de la cessation des activités d'investigation fut démentie: il était - en effet - difficile de jouer un autre jeu alors que 30 bâtiments restaient mobilisés. Et une foule de curieux s'était installée sur la côte de l'île de SULA dans l'espoir d'assister au dénouement de ce bizarre suspense. Les recherches continuèrent donc à l'aide de navires, d'avions et de ... sous-marins! La phase cruciale consista à envoyer des hélicoptères devant les parois escarpées de la montagne dominant le SOGNETJORD, endroit où l'on observa, le 21 novembre 1972, de curieux SIGNAUX JAUNES ET VERTS. Et personne ne se risqua à donner à ces lueurs une origine russe!... Simultanément, un porte-parole rappela qu'un nouveau travail au sonar ne permit pas de détecter un sous-marin. MAIS L'ON NE SUT JAMAIS CE QUE DETECTA CE SONAR, en fait, celui de la frégate TRONDHEIM. Pourquoi? Il convient aussi de rappeler ici que les liaisons radio furent très souvent brouillées. Cause indéterminée. Même la station radio-maritime enregistra les perturbations, des perturbations inexpliquées à ce jour. Finalement, l'affaire s'acheva, si je puis dire, en queue de poisson, puisque le 27 du même mois, la presse signala, en toute simplicité, le départ du sous-marin fantôme. Là encore, je reste persuadé qu'il s'agissait avant tout de "classer" l'affaire devant un public et des observateurs de plus en plus attentifs, car, pour repartir, le "submersible" DEVAIT OBLIGATOIREMENT EMPRUNTER UN PASSAGE NE DEPASSANT PAS 150 METRES DE PROFONDEUR. Et là, tout le monde en conviendra, les équipes norvégiennes de surveillance ont dû le repérer sans difficulté. Et, pour bien nous rassurer, la dépêche finale jugea de bon ton de préciser qu'il ne s'agissait en aucun cas d'une "soucoupe volante" devenue plongeante pour les besoins du fait divers.

Comme pour nous narguer, un autre (ou le même?) "submersible non identifié" fut détecté les 7 et 9 décembre 1972 dans les fjords du GROENLAND, près de la ville de CHRISTIANSHAAB. Comme la population n'avait pas encore oublié l'affaire du SOGNETJORD, le communiqué du ministère danois de la Défense se limita à ces quelques lignes!...

Fin janvier 1973, un incident similaire fut mentionné au large des côtes anglaises, au large de l'estuaire de CLYDE. Et le ministère de la Défense n'a pas voulu confirmer les informations d'un journal anglais selon lesquelles le "submersible" serait soviétique... Là encore, aucune suite connue...

Dans un tout autre domaine, un autre fait divers - remontant à 1973 - constitue, lui aussi, un imbroglio qui revêt un aspect inquiétant tant il est permis de ressentir un sérieux malaise, un peu comme si l'on tenait absolument à nous induire en erreur. De quoi s'agit-il? Le 10 mai 1973, un cultivateur de la Creuse fut grièvement blessé par un objet largué par un ... "avion non identifié". Monsieur BAYON se trouvait dans une ferme de MASSARAUD-MERIGNAT (Creuse) lors du passage de l'appareil qui lança l'objet explosif dans la cour où il fit explosion. Blessé, le témoin de ce fait divers quasi-unique dans les annales fut transporté dans une clinique de BOURGANEUF. Le lendemain, l'Armée de l'Air démentait formellement les informations selon lesquelles ce cultivateur aurait été blessé par un objet explosif lancé par un appareil non identifié. Aucun avion de l'armée n'avait survolé la région au moment de l'accident précité.

Donc, il ne reste que deux possibilités: ou les autorités veulent dissimuler un incident militaire peu apprécié par la population, ou l'avion de la Creuse n'était justement pas un...avion! De quoi s'agissait-il alors? Et poser la question n'est pas faire preuve de confusionnisme. En refermant la parenthèse, nous retrouvons les abysses maritimes...

Le 29 juillet 1975, la société d'enquête sur les phénomènes insolites - en ARGENTINE - évoque l'existence de bases sous-marines de "soucoupes volantes" dans les golfes de SAN MATHIAS et de SAN JORGE, à 1100 et 2000 kilomètres au sud-est de BUENOS-AIRES, au large de la côte de PATAGONIE. Les longues recherches se basent essentiellement sur un cas de 1968 résumé par M. LAS HERAS: " Une preuve définitive de l'existence de ces bases a été fournie le 14 août 1968 lorsqu' une centaine de témoins ont pu suivre sur 700 kilomètres la trajectoire de 5 objets ellipsoïdaux très brillants qui ont émergé du golfe de SAN MATHIAS pour plonger dans celui de SAN JORGE".

Quelques semaines plus tard, nouveaux remous (!) en NORVEGE, où les autorités civiles et militaires ont ouvert, le 21 septembre 1973, une enquête après que des témoins eurent affirmé avoir vu un submersible étranger dans le ... SOGNEFJORD. Encore lui! Malgré la leçon de novembre dernier, on tente - une fois encore - de berner le public puisque le capitaine Egli MOLLEKLEIV, du quartier général de la Défense, déclara, sans complexe, qu'il était certain que l'objet non identifié n'était qu'une innocente baleine. Plus sérieux étaient ces 4 témoins qui parlèrent d'un long cigare noir et luisant glisser dans les flots. Même observation dans le port d'AARDAL. Malgré cela la police n'y aurait pas prêté une attention particulière: ce qui semble encore plus invraisemblable que l'immersion d'un UFO ! ... J'ignore toutefois s'il fut nécessaire de mobiliser des dizaines de navires et d'avions pour faire fuir l'innocent mammifère marin de l'ordre des cétacés...

Même imbroglio le 14 novembre 1973, lors d'un mystérieux appel de détresse provenant d'un sous-marin fantôme dans le Golfe du Lion. Comble d'ironie, cela se déroulait en plein exercice militaire en Méditerranée, alors que tous les sous-marins participant à la manœuvre avaient refait surface. Comment ne pas sombrer dans le doute?

Mais l'actualité du mois de septembre 1976 nous amène à faire surface, et cela en pleine manœuvre de l'OTAN, au nord de l'Ecosse. Là-bas, un avion TOMCAT F-14, dernier cri de la technologie US et porteur d'un missile ultra-secret, vient de tomber à la mer où il s'écrasa à env. 500 mètres de profondeur. Par une curieuse ironie du sort, cet incident qui pourrait s'inscrire dans un roman de Ian FLEMING - pendant que l' "on" inspecte le MIG 25 posé au JAPON - met les Soviétiques aux aguets puisque de nombreux navires russes ainsi que des avions de reconnaissance surveillèrent de très près les opérations américaines de récupération. On imagine sans mal l'effervescence des services de renseignements des deux super-puissances, chacun tentant de connaître toutes les données de l'avion de l' "adversaire". Et, pendant ce temps, dans le ciel de TEHERAN, le 18 septembre 1976, comme pour mettre en évidence la vanité de notre technologie aéronautique, un OVNI paralyse 2 avions de chasse du type "PHANTOM", de l'armée de l'air iranienne! L'engin, de forme circulaire, évoluant à 1800 mètres d'altitude, dépassait copieusement le mur du son! Selon la presse de TEHERAN, les pilotes n'ont pu ouvrir le feu (façon bien terrestre d'accueillir des étrangers!) car une soudaine paralysie bloqua tout le système électronique, radio comprise. Dans ce spectacle très spécial réunissant le MIG 25 d'un

côté et le F-14 de l'autre, le troisième larron ne manqua certainement pas d'esquisser un petit sourire malicieux qui ne saurait laisser indifférents les agents du CIA et du KGB. Cette confrontation directe entre deux avions et un UFO n'est pas sans rappeler le cas "classique" du capitaine MANTELL (7 janvier 1948), dénouement mis à part bien évidemment. Dans les deux cas des opérateurs au sol suivent l'évolution de l'objet visiblement NON terrestre et des avions prennent en chasse le mystérieux appareil. De même, il s'agit - dans les deux affaires - d'un disque volant de taille imposante émettant des lueurs notamment rouges. Mais seul le cas de 1948 eut une fin tragique puisque le F-51 de MANTELL se désintégra avec une force terrifiante et les débris furent retrouvés dans un rayon de plusieurs kilomètres, de quoi troubler l'esprit le plus cartésien... Un petit détail différencie tout de même ces duels puisqu'un élément circulaire de 4,5 m se serait détaché de l'UFO de TEHERAN. Inutile de se faire d'illusion: personne ne connaît le résultat des recherches (qui durent pourtant aboutir puisque l'on trouva la taille exacte de ce qui motiva les vols de plusieurs hélicoptères).

C'est d'ailleurs un mutisme en tous points similaire qui caractérisa en juin 1952 les autorités scandinaves après la découverte, dans les neiges du SPITZBERG, d'un engin discoïdal étincelant et métallique. La chute de ce disque nous fournit un bel exemple de manipulation concertée: en 1952, le Dr. RIEDEL (ancien constructeur allemand de "Vergeltungswaffen") se rendit à NARVIK pour inspecter l'objet. Il expliqua qu'il s'agissait d'un modèle de "V7" auquel il aurait travaillé durant la seconde guerre mondiale. Le 4 septembre 1955, le colonel Gernod DARNBYL, quant à lui, devait déclarer: "Il y a quelques temps, un malentendu s'est élevé sur son origine qu'on a prétendue soviétique. Le disque (du SPITZBERG) n'est pas - J'INSISTE - de construction terrestre. Les matériaux utilisés sont complètement inconnus des experts qui ont participé à l'enquête."

Dans notre analyse du "fait divers", il convient de revenir au 10 septembre 1976, jour de la collision aérienne de ZAGREB, entre un TRIDENT de la BRITISH AIRWAYS et un DC 9 charter de la compagnie yougoslave JETEX-ADRIA. Cette affreuse tragédie nous remet en mémoire celle de NANTES, en FRANCE, du 5 mars 1973. Il s'agit, tout le monde s'en souvient, du télescopage d'un DC 9 de la compagnie IBERIA et d'un CORONADO de la SPANTAX. Cette catastrophe arriva lors d'une grève des contrôleurs aériens civils et la commission d'enquête créée le lendemain devait aboutir à des conclusions ambiguës en partageant les responsabilités entre les contrôleurs militaires mis en service et l'équipage. Quoiqu'il en soit, cette polémique devait reléguer au second plan un élément fort curieux de cette collision puisque la commission technique désignée pour inspecter les restes du DC 9 avait repéré des traces de couleur DIFFERENTE de celle du CORONADO: un troisième appareil serait-il impliqué dans le choc des titans? On parle vite d'une couleur de protection comme pour dissiper un doute gênant. Malgré ce démenti M. GALLEY a estimé utile, le 7 mars 1973 de qualifier de "fantaisistes" les bruits concernant la présence d'un 3ème avion dans la collision. Le ministre ajouta ensuite qu'il y avait quand même eu un autre appareil en vol, un T 33 chargé de guider l'avion espagnol vers COGNAC. En d'autres termes, nous ne saurons jamais le fin mot de l'histoire car il est évident que si collision il y eut avec un troisième engin, celui-ci devait obligatoirement être invisible: ce qui ne risque ni de calmer la controverse, ni de résoudre le problème des responsabilités.

La présence d'un troisième objet dans le contexte d'une collision aérienne n'est pas nouvelle si l'on repense aux événements passés.

Et, lorsque l'on nous dévoile une vérité, c'est toujours après le dénouement. Ainsi, par exemple, ce n'est que le 5 novembre 1976, que les astronomes du CENTRAL BUREAU FOR ASTRONOMICAL TELEGRAMS (USA) révélèrent qu'"un astéroïde en orbite autour du Soleil a failli entrer en collision avec la Terre, au courant du mois d'octobre." Merci tout de même.

[illegible]

Informations et discussions tous domaines. Notes de lecture. Poésie. Littérature. Documentation culturelle, sociale, philanthropique . 6 Editions et Suppléments spécialisés. Périodicités: hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle. Mise à jour complémentaire du REPERTOIRE IDEISTE INTERNATIONAL.

"IDEEES POUR TOUS" 33, rue Auguste-Eosc 30000 NÎMES - FRANCE

17

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

UNION SOVIETIQUE .. Les Soviétiques ont proposé à la NASA d'effectuer un rendez-vous entre la Navette Spatiale et Saliout.

UNION SOVIETIQUE .. L'URSS lancera, au cours du 3ème trimestre 1977, son prochain BIOSATELLITE.

ETATS-UNIS Selon l'actuel directeur de la NASA, le docteur James C. FLETCHER, une sonde sera lancée en direction de JUPITER à la fin des années 80; elle se servira de la gravité de cette planète avant de se poser en douceur sur GANYMEDE, l'une des lunes de JUPITER. Coût du programme: 350 millions de dollars.

ECOSSE Le missile secret PHOENIX a été repêché par les USA.

FRANCE Le missile naval CROTALE de THOMSON-CSF a été com-
mandé par la Marine Nationale Française. Il équi-
pera 20 navires de guerre. Le CROTALE est super-
sonique - 800 m/seconde après 2,3 sec. de vol. Dis-
tance franchissable, 8,5 kms. Poids: 85,1 kg. Char-
ge militaire de 15 kg; animation de la charge :
fusées de proximité type infrarouge. Long.: 2,93m.

FRANCE Un nouvel engin-cible, le C 22 de type subsonique, a été présenté au salon de l'AEROSPATIALE FRANÇAISE.

ISRAEL Les fabricants Israéliens ont présenté une gamme de matériel sans précédent (matériel électronique) à l'exposition de Wiesbaden , en R.F.A.

ALLEMAGNE Le premier avion franco-allemand de série ALPHA JET
volera début novembre 1977 .

SOURCES : AGENCE F.P.- AGENCE TASS - NASA - SELECTION - VISIS

[illegible][illegible]

18

100

Conscient de la nécessité de promouvoir la culture "tous azimuts", le CFRU, par le canal d'"UFOLOGIA", recommande les livres suivants:

PREUVES DE L'EXISTENCE DES S.V. (Antoine Ribéra/ Ed. DE VECCHI)
 LES TEMPS MESSIANIQUES (Jean Sedy/ Ed. R. LAFFONT)
 NOS ANCETRES VENUS DU COSMOS (Maurice Châtelain/ Ed. R. LAFFONT)
 NOS MYSTERIEUX DESTINS (René Bertrand / Ed. R. LAFFONT)
 A L'ECOUTE DES GALAXIES (Ducan Lunan/ Ed. R. LAFFONT)
 LE TRIANGLE DES BERMUDES (Charles Berlitz /Ed. FLAMMARION)
 LES ETRANGERS DE L'ESPACE (D.E. Keyhoe/Ed. FRANCE-EMPIRE)
 CE QUE LES GOUVERNEMENTS VOUS CACHENT SUR LES SOUCOUPES VOLANTES (Dello Strologo/Ed. DE VECCHI)
 SOUCOUPES VOLANTES DANS LES PAYS DE L'EST (I.Hobona/Ed.R. LAFFONT)
 L'HOMME ET LES ETOILES (Ducan Lunan/ Ed. R. LAFFONT)
 CE QUI PASSAIT POUR DES MIRACLES HIER (Werner Keller/Ed.R.LAFFONT)
 LE DICTIONNAIRE DES REVES (Tom Chetwynd /Ed. SEGHERS)
 TEXTES SACRES DU ZEN (T. Deshimaru /Ed. SEGHERS)
 LES PHENICIENS (A.Parrot,M.Chehab/Ed.GALLIMARD)
 AUX ORIGINES DE L'EGYPTE (J.L. Bernard/ Ed. R. LAFFONT)
 LES CLES SECRETES DE LA CHIMIE DES ANCIENS (F.Bardeau/Ed.LAFFONT)
 L'ESTHETIQUE ET LE SACRE (Taro Okamoto/ Ed. SEGHERS)
 L'EPOPEE DES VAUDOIS (Maurice Pezet/ Ed. SEGHERS)
 LE POPOL-VUH (Girard /Ed. PAYOT)
 LES MANUSCRITS DE LA MER MORTE (Millar Burrows / Ed. R.LAFFONT)
 LES CIVILISATIONS DES ETOILES (Marcel Moreau /Ed. R.LAFFONT)
 LE PROCES DES SOUCOUPES VOLANTES (Claude Mac Duff/Ed. QUEBEC-AMER.)
 LES CELTES (Markale / Ed. PAYOT)
 STONEHENGE (Fernand Niel/ Ed. Robert LAFFONT)
 L'ENIGME DE LA GRANDE PYRAMIDE (André Pochan/ Ed. Robert LAFFONT)
 LA PHILOSOPHIE DU CATHARISME (Nelle / Ed. PAYOT)
 FACE AUX EXTRA-TERRESTRES (Charles Garreau / Ed. MAME)
 NOUVELLES RECHERCHES SUR L'ILE DE PAQUES (J.M.Schwartz/Ed.R.LAFFONT)
 TIAHUANACO (Simone Waisbard / Ed. R.LAFFONT)
 MACHU PICCHU (Simone Waisbard / Ed. R.LAFFONT)
 L'ENIGME DU SPHINX (Roheim / Ed. PAYOT)
 L'UNIVERS DIABOLIQUE (R. Villeneuve/ Ed. ALBIN MICHEL)
 LE DEFI CATHARE (R.P. Guillot/ Ed. R. LAFFONT)
 NOUS NE SOMMES PAS LES PREMIERS (A. Thomas / Ed. ALBIN MICHEL)
 L'ALCHIMIE, SUPERSCIENCE EXTRATERRESTRE (J.Carles / Ed. A.MICHEL)
 TERRIENS OU EXTRATERRESTRES (Michel Granger/ Ed. A.MICHEL)
 L'UNIVERS DES FANTOMES (D.Memmert,A.Roudène/Ed.A.MICHEL)
 LA GRANDE PEUR DE L'AN 2000 (Henri Kubnick /Ed. ALBIN MICHEL)
 LA FRANC-MACONNERIE (Christian Jacq/ Ed. R. LAFFONT)
 HITLER ET LA TRADITION CATHARE (J.M. Angebert / Ed. R. LAFFONT)
 CONNAISSANCE DES MEGALITHES (F. Niel / Ed. Robert LAFFONT)
 DANS LE SILLAGE DES MONSTRES MARINS (Ed. FRANCOIS BEAUVAL)
 TRENTE SIECLES SOUS LA MER (Ed. FRANCOIS BEAUVAL)
 LA CHASSE AUX FAUVES DE LA MER (Ed. FRANCOIS BEAUVAL)
 LES GRANDES ENIGMES DES ORIGINES DE LA VIE (Ed. F. BEAUVAL 2 vol.)
 LES CIVILISATIONS DES PHARAONS (Ed. DE VECCHI)
 A LA RECHERCHE DES EXTRA-TERRESTRES(A. Roulet/ Ed. JULLIARD)
 LES SV AUX FRONTIERES DE L'IMPOSSIBLE (M.Santos / Ed. BEGAIN)
 L'ASTRONOMIE (P. Rousseau / LIVRE DE POCHE)
 LE LIVRE D'ENOC (Ed. ROBERT LAFFONT)
 AKHENATON ET NEFERTITI (Christian Jacq/ Ed. R. LAFFONT)
 A LA CONQUETE DE L'ESPACE (Th. de Galiana / LIVRE DE POCHE)
 LES RAISONS DE L'IRRATIONNEL (Paul Misraki/ Ed. R. LAFFONT)
 LA SYNARCHIE (Jacques Weiss/ Ed. R. LAFFONT)
 LA SCIENCE DE L'ETRE (Maharishi Mahesh Ed R. LAFFONT)

[illegible]

BLOC-NOTES-UF CLOG LA

Les lecteurs d'"UFCLOGIA" peuvent, selon leur emplacement géographique, prendre contact avec les principales sections régionales:

SECTION CFRU DU BAS-RHIN: 14, rue de l'Ail, à 67000 STRASBOURG
SECTION CFRU DU HAUT-RHIN: BP.2075 - 68059 MULHOUSE-CEDEX
SECTION CFRU DE BORDEAUX: 17, rue des Bouvreuils 33600 PESSAC
SECTION CFRU DE L'ESSONNE: M.C. MACE, Résidence de la Nacelle,
4 b, rue de la Papéterie - Bt. Q à 91100 CORBEIL - ESSONNES.
SECTION CFRU NORD & PAS-DE-CALAIS: Cercle Dunkerquois de Recher-
ches ufologiques-M. VANNOORENBERGHE 57, rue de Normandie à 59210
COUDEKERQUE-BRANCHE. Réunion le 1er samedi du mois. NJC/DUNKERQUE.

[illegible]

INFORMATION LÉRAIRE

Les lecteurs de la Moselle et des départements limitrophes peuvent trouver tous les ouvrages indispensables aux recherches que nous préconisons grâce aux services élaborés et compétents de la LIBRAIRIE BERNARD WINTER, 4 et 10, rue de Forbach à 57800 MERLEBACH.

Ufologie - Archéologie - Parapsychologie - Histoire - Sciences -

[illegible]

L'UFOLOGIE AU CANADA

Nous recommandons à tous nos lecteurs désireux de compléter leur information la lecture d'"UFO-QUEBEC", magazine TRIMESTRIEL réalisé par nos confrères canadiens. Adresser la correspondance à l'adresse suivante: (en se recommandant d'"UFOLOGIA"): "UFO-QUEBEC", Case Postale 53 DOLLARD-DES-ORMEAUX, P.Q.-CANADA - H 9 G /2 H 5.

SCIENCE-FICTION & FANTASTIQUE AU CANADA

Les amateurs de SF et de Fantastique de premier choix étudieront avec intérêt le magazine bimestriel "REQUIEM" qui fait autorité en la matière! Un spécimen de cette publication d'avant-garde est envoyé aux lecteurs d'"UFOLOGIA". Adresser la correspondance à : "REQUIEM" 455, rue St-Jean, LONGUEUIL, P.Q. CANADA - J 4 H/2 Z 3.

[illegible]

FACETTES

Cette revue pour les collectionneurs de toutes les spécialités est un lien entre curieux et chercheurs. Prendre contact de la part d' "UFCOLOGIA". "FACETTES": BP. N°15 95220 HERBLAY (France). -

ASTROMETEOROLOGIE

Les lecteurs d'"UFOLOGIA" intéressés par cette discipline pourront demander un spécimen du bulletin "ASTROMETEO" publié par l'ARFA. Siège social: 17, rue des Bouvreuils - 33600 PESSAC (Tél.450956).

ASTROLABE

Revue du Groupe Européen de Recherches en Astrologie SCIENTIFIQUE.
Adresser la correspondance de la part d'"UFOLOGIA" à P. LOUAISEL,
96, Cours de Verdun - 01100 OYONNAY (3 parutions par an) -

LIVRES ANCIENS-BIBLIOPHILIE-ERUDITION

Un très intéressant catalogue est envoyé aux lecteurs d'"TOFOLOGIA"
Ecrire de notre part à P.G. ECHE-19 rue André Delieux 31400 TOULOUSE

LIBRAIRE-MUSEOGRAPHE

Ecrire de la part d'"UFOLOGIA" à "BIBLIOMAX-OFFICE", 7, rue de l'Enfer
CHALAINE - 55140 VAUCOULEURS.

[illegible]

Des O.V.N.I. dans le GERS

Dans la nuit du vendredi 23 juillet au samedi 24, aux environs de minuit, un agriculteur de Condom (Gers) a éprouvé la plus belle peur de sa vie : M. Franco Bonandrini (45 ans) était tranquillement assis sur une roue de son tracteur, tracteur qui remorquait « une tonne d'eau » destinée à arroser son champ de tabac, lorsqu'il aperçut deux faisceaux lumineux d'environ 35 centimètres de diamètre et qui se présentaient d'une façon parallèle à un mètre cinquante de hauteur. M. Bonandrini n'est pas homme à s'émouvoir, mais lorsque l'étrange phénomène s'est déplacé d'une dizaine de mètres dans sa direction le prenant comme ligne de mire, il a pâli, d'autant plus que, dans le même temps, un autre faisceau lumineux d'une longueur de 8 à 10 mètres, de forme cylindrique à l'avant et conique à l'arrière venait lui aussi dans sa direction. Ces phénomènes lumineux ont paru l'observer pendant quelques minutes, puis se sont dirigés vers le Sud-Est à une vitesse que l'agriculteur a évaluée entre 80 et 100 km/h. En allant faire son rapport à la gendarmerie, M. Bonandrini a déclaré n'avoir remarqué aucun bruit, aucun souffle d'air et aucun dégagement de chaleur. Le lendemain lorsque les gendarmes de Condom se rendirent sur place, ils ne découvrirent aucune trace suspecte...

Il est à noter que les OVNI semblent s'intéresser de plus en plus au Gers, des témoins ayant observé de semblables phénomènes dans le ciel de Mirande il y a quelques semaines.

Paul VALTERE.

NOSTRA 226 / 04.08.1976

R.L. 22.09.1976

ARCHIVES fs.

Mystère dans le ciel de Téhéran

DATE DE L'INCIDENT: 18.09.1976

Deux avions de chasse «paralysés» par un ovni

Le passage, samedi, dans le ciel de Téhéran d'un objet volant non identifié a donné lieu à plusieurs phénomènes troublants qui n'ont pas encore été élucidés.

Aperçu dans la nuit de samedi par les contrôleurs de l'aéroport civil de Mehrabad, l'objet, qui projetait des lueurs bleues, rouges et vertes, a été pris en chasse par deux « Phantom » de l'armée de l'air iranienne.

Selon le rapport des pilotes, cité par la presse de Téhéran, l'objet qui avait une forme ronde et volait à une altitude de 1.800 mètres s'est éloigné à une vitesse plusieurs fois supérieure à celle du son quand les chasseurs l'ont approché, avant de revenir pour les prendre lui-même en chasse.

Les pilotes auraient alors

tenté de tirer sur l'objet volant mais en auraient été empêchés par une soudaine « paralysie » de tout leur système électronique et de leurs communications radio.

Toujours selon la presse, un élément circulaire de 4 m 50 de diamètre se serait détaché à un moment de la « soucoupe », pour se poser au sol, au sud de Téhéran avant de remonter vers l'élément-mère. Des recherches auraient été effectuées avec des hélicoptères afin d'essayer de retrouver ce « morceau de soucoupe » mais on en ignore les résultats.

Les deux pilotes ont décrit la soucoupe « comme aussi grosse qu'une main de l'une vue de la Terre, mais trois fois plus brillante que notre satellite. »

Un squelette d'extra-terrestre au Mexique

Un *tabascan* mexicain, le *clunien* de *Excelsior* publie la photo du squelette d'un être inconnu, ainsi que l'interview de l'homme qui l'a découvert, un Mexicain de 63 ans, M. Humberto Romero Valencia, selon qui il pourrait s'agir des restes d'un extra-terrestre.

M. Romero précise au journal que le directeur du musée anthropologique de Mexico a estimé lui-même que ce squelette pourrait être celui d'un être qui n'a pas vécu sur terre.

Le squelette, selon la description qu'en donne M. Romero, comporte des omoplates bien nettes, des moignons de ce qui pouvait être des bras, et des ongles qui auraient pu contenir les veines et le système nerveux. La tête, ajoute-t-il, pourrait être celle d'un chien. Elle est ronde, cependant, mais sans yeux et avec une trompe. Le total mesurerait une vingtaine de centimètres.

M. Romero indique encore que, selon ses recherches parmi toutes les espèces vivantes, aucun animal, ou humain connu ne correspond à ce squelette.

L'ALSACE 19.10.76

ARCHIVES: G SCHWEITZER

Quand les extra-terrestres frappent aux volets...

M. Roméo LUCARELLI, maçon, domicilié 16 rue Principale à Hobling, commune de Chémery-les-Deux, circulait seul à bord de son véhicule le 24 octobre vers 22 h 30, sur la route reliant Hestroff à Hobling lorsqu'il aperçut un engin lumineux.

« La lumière était multicolore et l'engin à 100m du sol, semblait me suivre », a déclaré aux gendarmes M. LUCARELLI. « Arrivé à mon garage, l'engin s'est immobilisé, toujours à la même hauteur. Après 2 à 3 minutes il est reparti à petite vitesse en direction de l'est.

L'engin faisait un bruit assez fort. La forme était allongée, et avait environ 15m de long. Il y avait une lumière répartie sur toute la longueur mais pas de projecteur. » a en outre précisé M. LUCARELLI. Son épouse a également aperçu la même lumière au moment même où elle ouvrait la porte du garage.

Une autre observation pour le moins curieuse a été faite lundi, également à Chémery-les-Deux. Mme Marcel BIVER, éleveur de volailles regardait la télévision vers 20 h. Soudain elle entendit contre ses volets

« un bruit sec » puis elle aperçut « une boule jaune foncé, de la grosseur d'une lampe de poche. » Environ 5 minutes après, elle entendit le même bruit contre les volets et le même phénomène, mais plus prononcé en volume. Ses deux fils, Bernard 15 ans et Didier 8 ans, ont été également les témoins de cette étrange scène survenue 24 h après l'observation faite par M. LUCARELLI.

R.L. 27.10.1976
ARCHIVES CFRU

DES O.V.N.I. EN FORÊT DE MOULIÈRE (VIENNE) ?

UN TÉMOIN A RÉUSSI A PRENDRE VINGT-DEUX PHOTOS

Poitiers. — Parodiant Aragon, on pourrait dire : « Il y avait celui qui croyait à l'O.V.N.I., il y avait celui qui n'y croyait pas ».

Depuis quelques semaines, Jean-François Mazelier, 20 ans, étudiant en deuxième année de médecine à Poitiers, et habitant 29, rue de Bellevue, à Jaunay-Clan, est troublé. Par deux fois il a vu en forêt de Moulière, au lieu-dit « Le Petit », commune de Saint-Georges-les-Bailargeaux, des choses étranges.

« Le samedi 31 juillet, j'allais en voiture de Jaunay à Chauvigny. A 23 h. 30, le moteur de ma voiture s'est éteint ainsi que les phares et la radio. J'ai vu dans le ciel un énorme cigare, d'une centaine de mètres de longueur, de 30 m. de haut et se déplaçant d'une façon intelligente. Il est passé du rouge au jaune, puis au blanc brillant et enfin au vert et a disparu. Je n'avais pas d'appareil photo. La vision a duré environ 4 minutes ».

Le samedi 21 août, toujours à 23 h. 30, au même endroit, Jean-François Mazelier a vu le même spectacle. « Cette fois, l'objet était de plus faible volume, de 20 à 30 mètres de long environ. J'ai vu le truc entre deux arbres. Cette fois j'ai pu faire des photos, j'en ai pris une trentaine. 22 sont réussies. La vision ayant duré 7 minutes. Pour ma part, je ne tire aucune conclusion. Je livre ces documents à l'examen d'autorités compétentes. Je ne sais pas avec précision ce que j'ai vu, mais ce que j'ai vu est étrange. La première fois, il y avait de l'orage, mais la seconde fois, le ciel était étoilé et très clair. Je dois préciser toutefois qu'une ligne de haute tension passe à proximité des lieux de mes observations. Est-ce une explication suffisante ? ».

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE
09.09.76
ARCHIVES CH. LACHEVRE
NIORT

Un OVNI à Brunstatt ?

Plusieurs habitants de Brunstatt ont vu hier soir, peu avant 20 h, un objet volant non identifié au-dessus de leur commune. L'ovni, lumineux et en forme de croix, se déplaçait lentement en direction de l'Allemagne. A différents endroits de Brunstatt, des gens sont descendus dans la rue pour mieux voir ce curieux phénomène. Par ailleurs, certaines personnes ont affirmé avoir observé un OVNI d'un type identique vendredi soir dans la même partie du ciel.

"L'ALSACE" 10.10.76

"L'ALSACE" 19.10.76

OVNI dans le ciel niçois

Un objet volant non identifié a été aperçu à l'entrée de Nice par un automobiliste et sa fille.

M. Jean-Paul Paoli, 38 ans, artisan peintre et sa fille Arlette âgée de 14 ans ont déclaré avoir aperçu un objet en forme de croissant, les pointes tournées vers le sud, volant à 300 ou à 400 mètres d'altitude. L'engin a disparu après avoir survolé la ville de Nice», a ajouté M. Paoli.

ARCHIVES G. SCHWEITZER

ACTUALITÉS

Sur Terre, nous avons nos "sauvages" dont certains en sont encore à l'âge de pierre. Mais, qui sait si NOUS ne sommes pas les "sauvages" de quelque mystérieuse super-civilisation cosmique?... Nous nous croyons très en avance: nous pensons cela car nous ne disposons pas d'éléments supérieurs de comparaison mais, si nous pouvions comparer, (déjà, nous y venons en CONSTATANT les prodigieuses évolutions des OVNIs), nous découvririons que nous ne sommes encore que des barbares. Au fond, nous le savons très bien: nos si stupides guerres ne sont-elles pas là pour nous en administrer la preuve TOUS LES JOURS ?... Dans ces conditions, quel intérêt pouvons-nous représenter aux yeux de races plus évoluées que nous? Dans le meilleur des cas, je ne vois qu'une hypothèse: ces raptés d'êtres humains auraient pour objectif certaines expériences de peuplement de planètes. Nous pourrions rétorquer en demandant dans quel but? Le choix aussi peut paraître douteux. Ce problème très délicat le devient encore plus lorsque l'on sait que plusieurs races différentes semblent visiter la Terre ... Et, dans ce contexte, rien ne nous empêche d'évoquer l'existence de "bons" et de "mauvais" visiteurs...

Mais, nous ne saurions évoquer les mystères marins sans parler d'autres cas. Ainsi, dans les premiers jours de février 1948, le cargo hollandais "OURANG-MEDAN" traversait le détroit de Malacca, où je suis passé plusieurs fois. Ce navire - de plus de 3000 T - se rendant à Djakarta; les conditions de navigation étaient idéales: mer calme, visibilité parfaite, temps très chaud. Soudain, toutes les stations radio à terre (anglaises, hollandaises etc...) captèrent des SOS en provenance du "OURANG-MEDAN". Ce bâtiment ayant donné sa position, plusieurs navires se déroutèrent - comme il est d'usage - pour se porter à son secours. Les appels continuèrent à une cadence affolée, signe pour tous les marins d'un danger imminent. Après un bref silence, la radio du bateau en détresse reprit: "Tous les officiers, dont le capitaine, sont morts sur la passerelle et dans la chambre des cartes... Tout l'équipage l'est, sans doute, aussi. "Puis, il y eut une suite de signaux Morse incohérents lancés par l'opérateur qui, vraisemblablement, n'était plus en possession de tous ses moyens. Un silence, puis cette phrase courte et terrible: -"Je meurs!..." Le premier navire sauveteur arriva, un peu moins d'une heure plus tard, en vue du bâtiment et s'en approcha. Le cargo ne présentait aucune trace d'avarie, ni de violence; la machine devait être sur "stop" mais continuait de tourner car un mince filet de fumée sortait encore de la cheminée. Une équipe de marins fut envoyée à bord et ce qu'elle vit causa un choc nerveux à plusieurs hommes: partout, il n'y avait plus que des cadavres! Dans la cabine radio, une main encore posée sur le manipulateur, gisait l'officier radio. Mais, une chose étrange frappa les sauveteurs: tous les visages des morts étaient tournés vers le ciel et les bouches semblaient encore hurler de terreur! Le chien du bord, retrouvé près du poste arrière, gisait mort, les babines retroussées dans une attitude de peur panique. Des médecins examinèrent les corps qui ne portaient aucune trace de blessures et la cause des décès ne put être établie avec certitude. Les rapports médicaux conclurent: arrêts simultanés des fonctions vitales. (A l'aide de qui ou de quoi?) Il fut décidé de prendre le "OURANG-MEDAN" en remorque afin de l'amener au port le plus proche. L'opération fut de courte durée car, soudain, on vit de la fumée, puis des flammes, jaillir de la cale... Le sinistre prit très rapidement des proportions énormes et le navire ne fut bientôt plus qu'un brasier. On aperçut des matelots de l'équipe de secours se jeter à la mer; il y eut ensuite une forte explosion au centre du navire; éventré, vomissant des torrents de flammes et de fumée, le bateau chavira sur tribord, se redressa une seconde, puis sombra par l'avant en coulant comme une pierre. Ce drame final avait duré moins de 25 minutes. Jusqu'à ce jour, le mystère de ce cargo est resté entier et nul ne sait ce que les marins virent avant d'être foudroyés!

LA NAVETTE SPATIALE

Au mois de mars 1979, nous assisterons au premier vol orbital de la Navette Spatiale, depuis le Pad de lancement du KENNEDY SPACE CENTER. D'ores et déjà, M. James C. FLETCHER - administrateur de la NASA - propose, aux pays qui en feront la demande, des contrats à prix fixes pour le lancement de satellites, voire de laboratoires, et ce pour les années 1980 - 81. L'on avance la somme de 18 millions de dollars pour le lancement d'un satellite "normal", la mise en orbite étant comptée en sus du prix indiqué.

Un étage supplémentaire sera adjoint au "Shuttle" dans deux versions différentes, c'est-à-dire SSUS pour Solid Spinning Uper Stage, mono-étage permettant le lancement simultané de 4 satellites de 500 kg ou 3 d'une tonne, et la version IUS pour Interim Uper Stage de plusieurs étages servant à placer en orbite de grosses charges. Doté d'un revêtement de protection qui le recouvre en entier, l'ORBITER (Navette Spatiale) pourra effectuer une moyenne de 100 vols par appareil dans la perspective d'un vol toutes les quinzaines.

Rappelons - pour la forme - le constructeur principal: ROCKWELL INTERNATIONAL.

L'ORBITER est, en fait, vraiment un véhicule spatial opérationnel conçu pour des vols "réguliers" à l'instar des avions de ligne actuels. Le gros avantage sera que, sans entraînement spécial, n'importe quel technicien ou savant pourra prendre place à bord de la Navette; il suffira d'une mise en condition réduite à quelques jours et d'une bonne santé.

Si le but majeur semble être, dans un premier temps, la mise en orbite du "Spacelab" - laboratoire spatial - réalisé par l'Agence Spatiale Européenne pour le compte de la NASA, il est hors de doute que le véritable but de l'opération est la construction de stations orbitales dont les éléments seront amenés au fur et à mesure par le Shuttle. Ce sera le rôle de l'Orbiter, donc de l'étage réutilisable du Space Shuttle qui sera mis en orbite autour de la Terre. Pour cette mise en orbite, ORBITER aura été assisté par deux boosters à poudre pour le décollage et d'un grand réservoir largable contenant 700 tonnes d'ergol. Ce carburant alimentant les trois puissants moteurs de la Navette. Le Shuttle quittera la Terre, placé à la verticale, en utilisant le Pad de la fameuse fusée SATURNE 5. Le poids total, au moment du départ, sera de 2000 tonnes. La Navette mettra en orbite des masses de 30 à 35 T en orbite basse et des poids de 10 à 15 T en orbite haute.

Pour la première fois dans l'histoire spatiale des Etats-Unis, des cosmonautes féminins participeront aux vols. Sont retenues :

Madame Doris CHANDLER, mathématicienne

Madame Anne WHITAKER, physicienne

Madame Carolyn GRINER, ingénieur en Astronautique

Madame Mary Helen JOHNSTON, ingénieur en Métallurgie.

Une autre première à bord du Space Shuttle: il y aura des chaloupes de survie-sauvetage pour les cas d'accidents: il s'agit d'un "sac" rond, transparent, pressurisé et doté d'une radio; cette chaloupe permettra de tenir jusqu'à l'arrivée des secours, ne pouvant pas, par ses propres moyens, regagner notre planète. Un grand pas donc vers une sécurité optimale des futurs passagers de la Navette.

Nous vous présentons, page suivante, les données techniques .

Un prochain article traitera de la conception des satellites et des futures stations orbitales.

Roland LIENHARDT (suite page 26)

ORBITER : CARACTERISTIQUES

(REUTILISABLE)

Hauteur : 17,27 m Longueur: 37,24 Envergure: 23,74 m
Poids total à vide : 68,04 t. Poids à l'atterrissage: 84,80 t.
Autonomie de vol (atmosphérique plané) : 2037 kilomètres .

MOTEURS: 3 principaux poussée unitaire 213 t.
 2 de manoeuvre poussée unitaire 2,70 t.
 40 d'orientation " " " " " " " " 395 kgs.
 6 de contrôle d'alt. " " " " " " 11 kgs.
 (Moteurs Vernier)

SOUTE: diamètre: 4,57 m longueur : 13,28 m

SPACE SHUTTLE - ENSEMBLE DU SYSTEME

Hauteur totale : 23,34 m Longueur totale : 56,14 m
Poids total (lancement) 1996 t.
Charge utile maximale pouvant être placée en orbite: 29,50 t.
Poussée totale au départ : 2840,00 t.

BOOSTERS D'ACCELERATION - A POUDRE

Nombre : 2 Longueur: 45,46 m(chacun) Diamètre : 3,70 (chacun)
Poussée unitaire au décollage : 1.315 t.

RESERVOIR EXTERIEUR - CRYOGENIQUE

Nombre : un Longueur: 46,90 m Diamètre : 8,38 m.
Poids total avec carburant: 743,25 t. Poids à vide: 33.50 t.

CHALOUPE DE SAUVETAGE

Diamètre: 1 mètre. Pressurisée. Gonflable. Oxygène et radio à bord.

R. LIENHARDT

XX

ACTIVITES-CFRU-INFORMATIONS

Dans le cadre de l'opération CFRU "INFORMATION DU PUBLIC", Francis Schaefer anima, le 23 novembre 1976, une conférence avec débat à Saint-Avold (Moselle), suite à l'invitation de la TABLE RONDE . Cette soirée acheva le programme 1976 dont les étapes importantes furent: 26 mai 1976 (conférence à l'Ecole Nationale des Ingénieurs de METZ), 5 avril 1976 (dîner-débat au Rotary-Club de Forbach), 6 mars 1976 (interview sur RADIO NORD-EST.)

XX

SCIENCE-FICTION

Les spécialistes de la SF liront avec intérêt la revue "OCTAZINE" du SCIENCE-FICTION CLUB DE NAMUR. Les lecteurs d'UFOLOGIA pourront demander un spécimen à Claude DUMONT BP 29, à NAMUR 2/ BELGIQUE .

-oOo-

FANTASTIQUE

A l'attention de nos lecteurs connaissant la langue allemande, nous signalons la revue "FREUNDE DER FANTASTIK" de Walter A. FUCHS, Hans-Webersdorferstrasse 15 - A-5020 SALZBURG .

-oOo-

ECHANGES D' IDEES

Contactez "AGET-SERVICES" de la part d'UFOLOGIA, à CAZILLAC, 46600 MARTEL/FRANCE. Périodique trimestriel pour échanges culturels , marginaux; échanges d'idées, de livres etc... Association déclarée à la sous-préfecture de GOURDON/ LOT .

-oOo-

LI RES NOUVEAUX

SHAMBHALA (A. Thomas/Ed. R. Laffont)
CES MYSTERIEUX OVNIS de A. Ribera - Ed. De Vecchi.

UFOLOGIA N°8 paraît fin mars 1977.

CFRU