

Uimania

LE MAGAZINE DE LA
COTE D'OR INSOLITE

21

N° 29

4^e TRIMESTRE 1987



revue trimestrielle éditée par l'A.D.R.U.P. ... 10F
Association Dijonnaise de Recherches Ufologiques et Parapsychologiques

Gille Durand

Associations

LES GUIDES PRATIQUES

— COMMENT — MAÎTRISER LA FISCALITÉ DE VOTRE ASSOCIATION



LES GUIDES PRATIQUES DU CRÉDIT MUTUEL
COLLECTION "ASSOCIATIONS"

DISPONIBLES GRATUITEMENT
DANS TOUTES LES CAISSES
LOCALES DU
CRÉDIT MUTUEL

Déjà parus :

**Comment créer votre
Association**

— — — — —
Comment la faire connaître

— — — — —
Comment la gérer

— — — — —
**Comment maîtriser la
responsabilité de
votre association**

— Crédit Mutuel —

une banque à qui parler

REÇU LE

Feb. 88 -

1

RÉPONDU LE

E D I T O R I A L

#####

Bulletin d'information de l'A.D.R.U.P. - Association sans but lucratif conformément à la loi du 1er juillet 1901.

RESPONSABLES :

PRESIDENT.....	Patrice VACHON
VICE-PRESIDENT.....	Patrick FOURNEL
TRESORIER.....	Jean-Claude CALMETTES
SECRETAIRE.....	Jocelyne VACHON

Correspondant à Montbard..... Patrick Fournel

#

VIMANA 21 est l'oeuvre de tous les membres de l'association, qui en constitue son comité de rédaction ; mais la collaboration des chercheurs et des lecteurs y est particulièrement estimée. La reproduction des articles insérés peut être autorisée sous réserve d'en indiquer clairement la source.

#

COTISATION ET ABONNEMENT :

Cotisation membre actif.....	130 F.	)
Cotisation membre soutien.....	130 F. et +	) annuel
Abonnement.....	60 F.	)

à adresser au siège social : A.D.R.U.P. 6, rue des Gémeaux
21220 GEVREY CHAMBERTIN Tél. 80.34.37.67

#

Nous rappelons que toutes reproductions des articles ne peuvent être faites sans autorisation du bureau du journal. Les documents insérés le sont sous la responsabilité de leurs auteurs. Le fait d'insérer un article n'implique pas que l'ADRUP cautionne celui-ci.

#

Ce tirage a été réalisé par le CREDIT MUTUEL

D ' E T R A N G E S L U M I E R E S S U R V O L E N T

= = = = =

L A R E G I O N D E B E A U N E

= = = = =

L'affaire dite de Bligny sur Ouche qui se passa en 1984, débuta curieusement une année avant, à la journée près, le 13 octobre 1983.

LA PREMIERE AFFAIRE -

Dans le Bien Public du samedi 15-16 octobre 1983, à la colonne des faits divers, le journaliste P. Légise relate l'observation d'un phénomène lumineux vu par plusieurs témoins. En fait, lui-même était un de ces témoins et nous en avait donné la primeure par téléphone le vendredi soir.

Voici les faits : le soir du jeudi 13 octobre 1983, un "objet" a survolé Beaune. Trois ou quatre personnes appelèrent le siège du journal pour signaler leur observation. Le journaliste et sa femme virent aussi ces lumières. Le temps était clair. Il était environ 19h15 (+ ou - 5 minutes). L'objet arrivé par le nord-est, est resté un moment stationnaire. Il ressemblait à deux étoiles collées côte à côte. Arrivé à la verticale de Beaune, il repartit ensuite en direction du sud. On pouvait voir deux lumières sur le côté mais pas de cli- gnotants. Vers le devant, il y avait aussi deux à trois lumières rouges. Aucun bruit ne fut perçu. Il disparut avec une forte accélération.

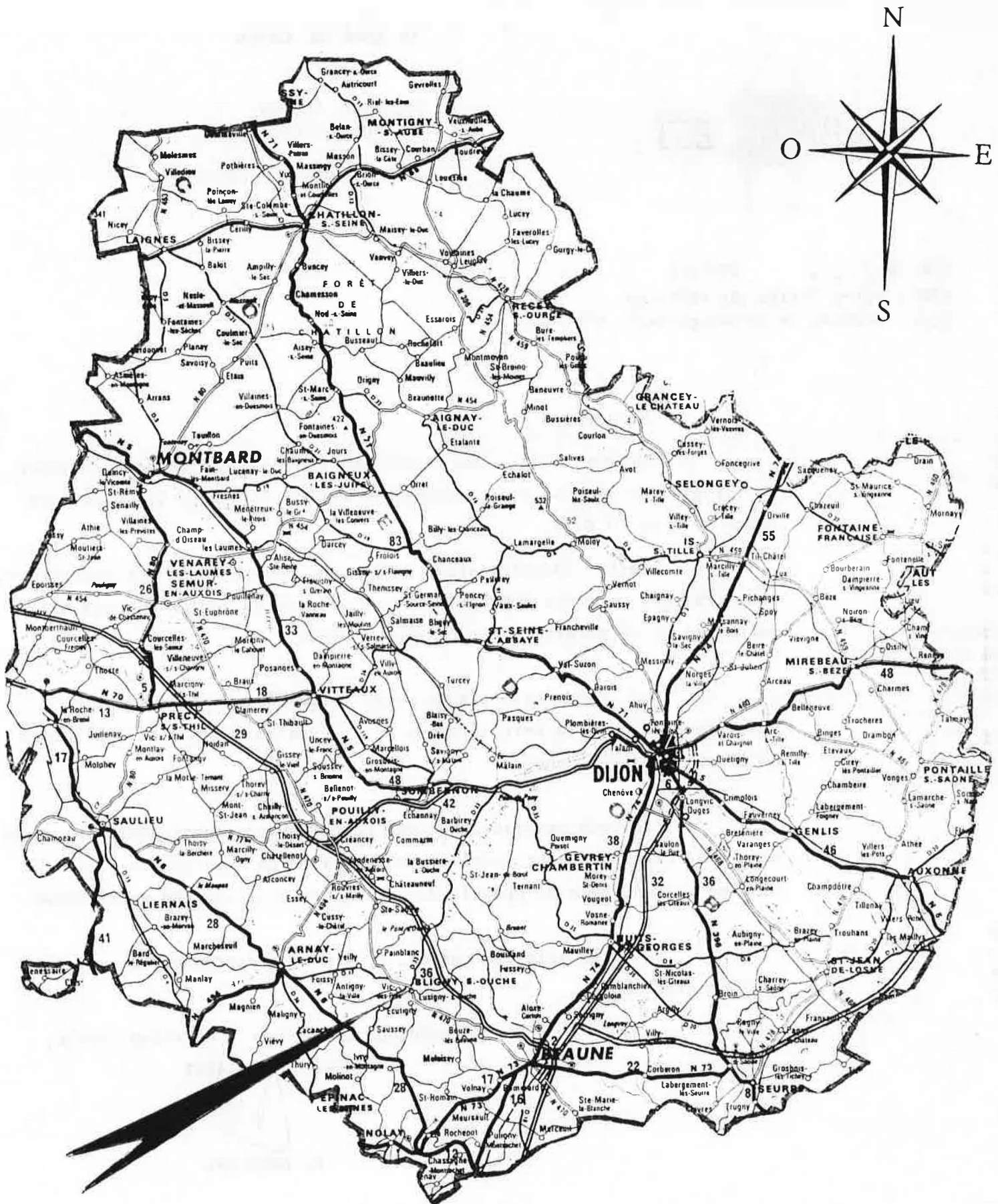
Pour le journaliste, l'objet ne correspond à aucune forme connue. De plus, les témoignages qu'il a entendu concordent tous, à l'exception de celui d'une personne qui aurait vu une trainée verdâtre.

Une observation sera également faite de Fontaine les Dijon (banlieue de Dijon). Dans un article paru dans le journal du 23 octobre 1983, une personne affirmera avoir vu le même phénomène le 13 octobre 1983 vers 19h10. Ce sera le seul témoignage recueilli en dehors de Beaune.

Nous débutons notre enquête. Les recherches habituelles : météorologie base aérienne se se révélèrent négatives. Cependant, le commandant de la base 102 de Longvic nous signale la présence d'une voie aérienne aux abords de Beaune. Cette voie aérienne est régie par le CRNA, centre régional de Navigation aérienne situé à Reims, de plus, les mouvements des aéronefs qui l'empruntent sont rarement connus du système radar de Dijon. La possibilité d'une méprise avec un appareil quelconque peut donc être envisagée.

Cet organisme est donc aussitôt contacté. Hélas, sa réponse sera très claire : "Cette identification exige une enquête longue et fastidieuse. Nous traitons 600 aéronefs par jour et ne sommes équipés ni en personnel, ni en matériel pour ce type d'étude." Une seconde lettre destinée à un "niveau plus élevé" nous renverra directement au GEPAN... et là, tout le monde connaît la réponse.

L'enquête était en plein lancement quand une année plus tard, au jour près, une nouvelle observation avait lieu, avec comme théâtre la même région de Beaune et comme description les mêmes étranges lumières. Cette fois plusieurs témoignages étaient précis. L'affaire de Bligny sur Ouche commençait.



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
Service du Contrôle du Trafic Aérien

Reims, Le 6 janvier 1984

Le Chef de Centre

à

Monsieur VACHON
6, rue des Gémeaux

21220 Gevrey-Chambertin



N/REF 42 . . . CRNA-EEX
V/REF : votre lettre du 18/11/83
OBJET : demande de renseignements OVNI

Monsieur,

Par votre lettre citée en référence vous me demandez de rechercher un vol qui est supposé avoir survolé la région de Beaune le 13 octobre entre 19 h et 19 h 20.

Cette identification exige une enquête longue et fastidieuse, nous traitons en effet 600 aéronefs par jour et ne sommes équipés ni en personnel ni en matériel pour ce type d'étude.

Je transmets copie de votre lettre à mon administration centrale afin qu'elle soit informée de ce type de demande et des suites qu'il convient d'y donner.

Je vous propose cependant pour prendre connaissance des moyens dont nous disposons pour remplir notre mission de nous rendre visite au CRNA en avisant avec un préavis de huit jours au moins mon secrétariat.

Je vous prie d'accepter, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

L'Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile,

Chef du CRNA EST

P. ANGELINI

ARMEE DE L'AIR

N° 782 /BA 102/CDT/MO 05. 102

A DIJON AIR, le 8/11/83

Le commandant de la Base aérienne 102
DIJON LONGVIC

à

A. D. R. U. P.
Monsieur et Madame VACHERON
6, rue des Gémeaux

21220 GEVREY CHAMBERTIN

Madame, Monsieur,

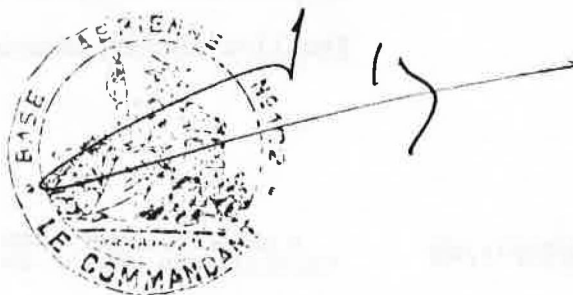
Suite à votre demande de renseignements en date du 27 octobre 1983, mes services ont effectué des recherches dont je vous transmets les résultats.

Il pourrait effectivement s'agir d'un avion en haute altitude dont le bruit n'a pas été perçu. Une voie aérienne Nord-Sud passe en effet aux abords de BEAUNE. Cette voie aérienne est gérée par le CRNA (centre régional de la navigation aérienne) de REIMS et les mouvements qui l'empruntent ne sont que rarement connus du radar de DIJON.

Le jeudi 13 octobre 1983 à 19 h 15, rien de particulier n'a été détecté par la radar de DIJON.

Je vous prie d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Colonel Jean-Paul Péliçon



MINISTERE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS.

SERVICE DU CONTROLE DU TRAFIC AERIEN

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES
DU MINISTRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS,
CHARGE DES TRANSPORTS.

ATHIS-MONS, le

5 DEC. 1984

DIRECTION GENERALE
DE
L'AVIATION CIVILE

DIRECTION DE LA NAVIGATION AERIENNE

N/REF. : 030759 SCTA/EC/OPS poste 87.29

V/REF. : V/lettre du 26/10/84 à M. ANGELINI

P.J. :

OBJET :

Le Chef du Service du Contrôle du Trafic Aérien

à

Monsieur Patrice VACHON

6, rue des Gémeaux

21220 - GEVREY-CHAMBERTIN

Monsieur,

Le Chef du CRNA/EST m'a transmis votre lettre demandant des renseignements sur des phénomènes observés dans la région de BEAUNE le 13 octobre 1983 et le 14 octobre 1984.

Comme vous l'indiquait M. ANGELINI dans sa réponse qu'il vous a faite le 06 janvier 1984, ces renseignements exigent une enquête longue et fastidieuse. De plus, les éléments sur tous les phénomènes particuliers dont nous avons connaissance, sont transmis au GEPAN (Groupement d'Etude des Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés) qui centralise ainsi tous les renseignements.

Je vous conseille donc de vous adresser à cet organisme qui dépend du CNES et dont l'adresse est :

CNES (GEPAN)
(à l'attention de M. VELLASCO)
18, avenue Edouard Belin
31055 - TOULOUSE - CEDEX

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Chef du Service du Contrôle
du Trafic Aérien

COPIE :

- CRNA/EST

GH/FF/29/11/84

9, rue de Champagne - 91205 - ATHIS-MONS, CEDEX
Tél. (1) 675.80.00 - TELEX : 204 561 - RSFTA
Ingénieur Général
de l'Aviation Civile

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE MÉTROPOLITAIN

MÉTÉOROLOGIE

STATION PRINCIPALE de DIJON

DIJON - AIR

21032 DIJON CEDEX

RÉFÉRENCE A RAPPELER : 180 64-51-35

Votre lettre du 27.10.83

Numéro . 5829

DIJON le . 09.11.1983

A . D . R . U . P .

M. et Mme. VACHON

6, Rue des Gémeaux

21220 GEVREY CHAMBERTIN

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 27 Octobre dernier, je vous informe que la Station Météorologique de Dijon n'effectue de lâcher de ballon que le matin (vers 06 heures) et à midi (vers 12heures).

Toutefois d'autres stations de France effectuent des mesures avec lâcher de ballon vers 18 heures (Lyon, Bordeaux, Trappes 'région parisienne' et Nancy notamment).

Ne pouvant vous fournir de plus amples renseignements, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Le mardi 16 octobre 1984, le journal régional de FR3 annonçait une observation d'OVNI vers le village de Bligny sur Ouche. Le témoin principal était interviewé. Des articles de journaux allaient suivre : "Course poursuite avec un objet volant" - Les Dépêches du 18/10/84 ; "Sur les traces d'un objet volant" - Les Dépêches du 21/10/84. L'enquête ADRUP était déjà lancée.

= = = = =

SITUATION DU LIEU

Bligny sur Ouche est un agréable petit pays de 776 habitants, situé à 18 kilomètres de Beaune, dans une cuvette malgré son altitude de 255 Mètres. Il faut signaler que les monts avoisinants approchent les 600 mètres.

Le village possède une gendarmerie. Ce fut notre première visite. "Le dimanche 14 octobre 1984, un peu après 20 heures, deux jeunes personnes sont venues déposer sur l'observation d'un objet qu'ils auraient vu se diriger vers Beaune, à environ 1000 m d'altitude. L'objet était circulaire, d'un diamètre comparable au double d'un avion. Ils ont très bien vu 4 feux : deux blancs et deux rouges comme des projecteurs en direction du sol. Durée de l'observation : 5 minutes".

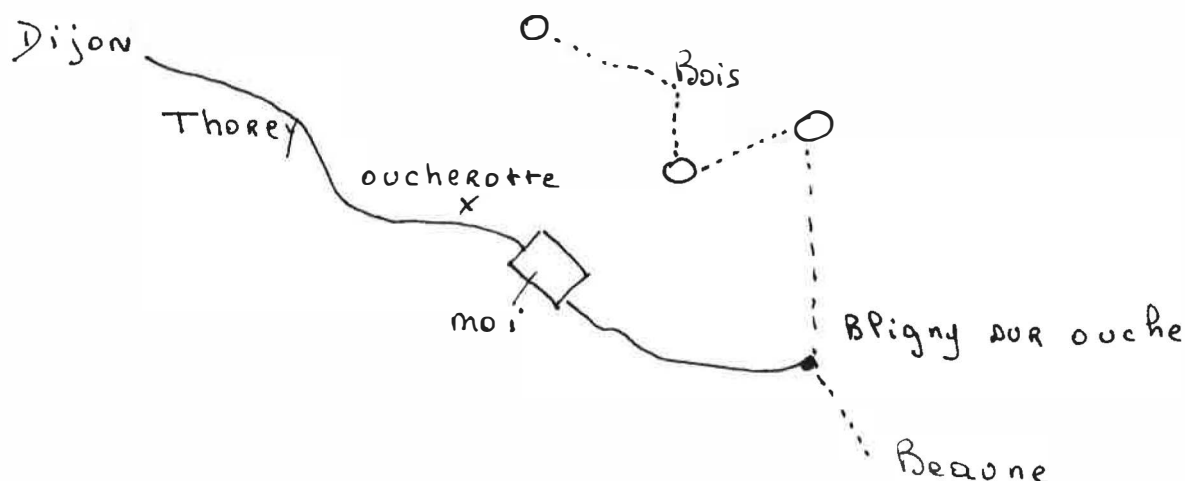
Un procès verbal fut dressé. Quant à l'avis du gendarme sur cette observation, il reste mitigé : "au début, on a pensé qu'ils voulaient nous faire une blague". Un autre témoin plus âgé est venu, donc plus "sérieux". Lui a vu les feux sur les côtés alors que les jeunes les avaient vu au centre de l'objet. Détail intéressant : le gendarme a noté qu'à l'heure de l'observation, la télévision "bricolait". L'émission était très mauvaise. De plus, le 17 octobre 1984, il a reçu un coup de téléphone lui signalant que l'objet aurait été vu aussi en Saône et Loire.

LE TEMOIN PRINCIPAL

Le témoin, Monsieur S. Lucien, âgé de 21 ans travaille dans une petite entreprise de construction de Charettes. Voici la description du fait tel qu'il nous l'a écrit :

"La soirée du 14/10/84, revenant de Lacanche en voiture, j'ai pu observer une lumière perçante dans le ciel de Bligny sur Ouche. Je m'y dirige et constatant que je ne pourrai me rendre plus près, je décide alors de faire demi tour. Alors, stupéfaction, l'objet se trouve au-dessus de ma voiture : de forme ronde, assez gros avec quatre lumières dont deux rouges et deux blanches en diagonales. Il resta un instant au-dessus de moi puis partit à toute "allure". Suivait un dessin :

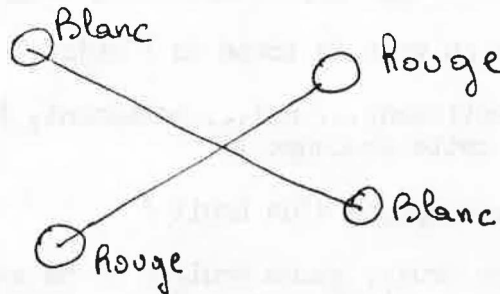
o = objet



Complétons son récit à l'aide de son interview :

S.l. revient dimanche soir en voiture, par la route de Lacanche. Il voit dans le ciel "l'objet". Si l'on est tout seul, nous dira-t-il, on nous prend toujours pour des farfelus. Aussi, il se décide à aller chercher un de ses collègues en arrivant à Bligny sur Ouche. Là, il prend à bord de sa voiture Fabrice RIUS et se dirige vers Oucherotte (petit hameau situé à environ 3 km de Bligny sur Ouche) qu'ils dépassent (300 Mètres). Ils aperçoivent "l'objet" qui semble près de la cîme des arbres comme s'il voulait atterrir. Ils font demi-tour et, surprise, "l'objet" est juste au-dessus de leur tête. D'apparence circulaire, il possède 4 feux, deux rouges et deux blancs. Il semblait assez gros, silencieux, rapide. Ils repartirent vers Beaune, mais eurent l'impression d'être suivis.

Croquis de l'objet :



CRITIQUE DE L'OBSERVATION

Premier arrêt sur cette enquête. Sur le rapport d'enquête, l'heure donnée de l'observation est 20h45 alors que celle donnée par les journaux et la gendarmerie est 19h45/20h. La durée de l'observation, d'après nos calculs est sûrement bien supérieure à 5 minutes, ce qui tendrait à prouver que l'objet avait une vitesse relativement lente.

Comme pour de nombreuses enquêtes, le temps était clair et l'absence de point de repère nous donne une estimation de l'altitude bien peu précise. Les témoins étant en voiture, la vitesse et la vision limitée influent sur l'estimation de la vitesse de l'objet.

Par contre, la direction de l'objet et la position des feux qu'ils ont nettement vus alors qu'ils étaient sortis de la voiture sont des détails particulièrement intéressants. Un point que nous n'avons pu élucider, qui a prévenu la presse ??

=====

LE DEUXIEME TEMOIN

Le second témoin, le camarade pris à Bligny sur Ouche, Fabrice RIUS sera interviewé par Radio France. Grâce à l'amabilité du journaliste, Monsieur CREUTZER, nous avons pu obtenir une copie de l'enregistrement. En voici le contenu.

DERNIER NUMERO DE L'ANNEE 87..... REABONNEZ-VOUS.....

INTERVIEW - BANDE RADIO FRANCE

(récupérée chez M. Creutzer. Témoin Rius Fabrice)

Témoin : "J'étais à Bligny sur Ouche, sur la place de Bligny, j'attendais avant de rentrer chez moi pour manger quand un copain est venu me chercher. Il m'a dit, tu vas suivre avec moi, tu vas venir avec moi, je vais te montrer quelque chose de bizarre. Il m'a emmené à Oucherotte et l'on a vu deux lumières fluorescentes dans le ciel qui ne bougeaient pas. On est parti faire demi-tour à Oucherotte et le temps qu'on reviennent 1 à 2 mn après, 4 lumières se sont allumées dont 2 rouges et 2 blanches qui ne clignotaient pas ; elles ne bougeaient même pas, elles avaient un petit faisceau lumineux pas très long qui se dirigeait vers le bas comme des réacteurs ; c'est même bizarre...

Quest. : Vous avez pu voir la forme de l'objet ?

Témoin : Oh oui, nettement... oui... nettement, les lumières faisaient la forme de cette soucoupe là.

Quest. : C'était accompagné d'un bruit ?

Témoin : Non, aucun bruit, aucun bruit ; on ne roulait pas tellement vite pour voir ce qu'elle allait faire. Peut-être... 2 à 3 mn après, elle est partie comme une balle.

Quest. : Plus vite qu'un avion ?

Témoin : Nettement, je ne sais pas à combien elle pouvait voler, mais elle allait très vite.

Quest. : Elle était à quelle altitude à peu près ?

Témoin : Oh ! 1000, 1200 mètres. Alors on l'a suivie et on est arrivé sur la place de Bligny. On l'a regardée encore pendant 2-3 minutes et elle nous a quittés, vers Beaune, à peu près. Ce n'était ni un avion, je ne pense pas, c'était vraiment rapide et très gros...

Quest. : Rapide et toujours en ligne droite ?

Témoin : En ligne droite, ouais...

Quest. : Et si cet engin avait atterri ?

Témoin : Je ne sais pas ce qu'il y aurait eu là ! Mais moi, je serais bien allé voir.

Quest. : Qu'est-ce que vous avez fait l'après-midi ?

Témoin : L'après-midi, j'étais parti au café puis je suis parti me ballader dans la montagne.

Quest. : Vous étiez au café... Vous n'avez pas un peu trop bu ??

Témoin : Non, non, quand je vois des choses comme ça, non, non... c'est vraiment incroyable !

Quest. : On va vous accuser de vouloir faire parler de vous ?

Témoin : Oh non ! Pas du tout, je ne suis pas... non

Quest. : Maintenant, on va parler de vous dans la presse, on va vous entendre à la radio ! ?

Témoin : (rire)... Oh, ça ne me dérange pas, moi. Enfin, ça serait la première fois.

= = = = =

NOTE DE L'ENQUETEUR

1°/ Le témoin dit : on a suivi l'objet (et non : on avait l'impression d'être suivi, comme le témoin principal)

2°/ Il voit au départ deux lumières blanches, puis 4 (l'objet est plus près) deux rouges et deux blanches.

3°/ Toujours le problème de la durée de l'observation : Bligny-Oucherotte, 3 km à 60km/h. Aller et retour = 6 minutes + 3 Minutes sur la palce + le temps d'explication à l'arrivée du témoin principal = 12 Minutes (sans compter ce qu'a vu le témoin principal avant Bligny). On peut donc présumer 15 Minutes. Et l'objet allait vite !!

4°/ A noter la trajectoire rectiligne de l'objet

5°/ Lui seul parle de soucoupe

6°/ A noter la question bizarre du journaliste concernant le café !!

= = = = =

Résumons les autres témoignages reçus :

- M. et Mme Leblanc (Bligny sur Ouche) ont vu 4 feux mais tous de couleur blanche. Durée : 6 à 7 minutes. Heure : environ 19h45. Direction : est-ouest.
- M. Ignon (Curtil Vergy) a vu deux lumières blanches avec une coloration rougeâtre au centre. Heure : environ 20 heures. Direction : est-nord-est-sud-ouest. Bruit de moteur.

- Pascal Thevenon et Valérie Guenot (Bouze les Beaune) ont vu un triangle composé de 2 phares et un point rouge. Heure : environ 20 heures.

= = = = =

ENQUETES COMPLEMENTAIRES

I - Radio - Télévision

Plusieurs personnes dont un gendarme nous avaient signalé que l'émission de télévision au moment présumé de l'observation avait subi des perturbations importantes. Nous avons contacté les organismes incriminés et obtenu les réponses suivantes :

Emetteur de télévision de Nuits St Georges -

Le dimanche soir 14 octobre, il n'y a eu aucun décrochage à l'émetteur mais, par contre, de nombreuses coupures fading (de l'anglais : s'évanouir, disparaître) liées au brouillard. Il faut savoir que les émissions proviennent du Mont Pilat, passent par les Ramasses (Dombes) zone de brouillard, puis par la vallée de la Saône (zone actuelle de brouillard). Ce qui donne des perturbations : le signal se coupe et revient au bout de quelques secondes. Seul fait notoire, le disjoncteur d'Autun à disjoncté à 19h30. Il faut signaler aussi que Bligny sur Ouche étant dans une cuvette, l'émission passe par un réémetteur.

Service réémetteur régional -

Le réémetteur se situe à Nuat (plus exactement entre PainBlanc et Nuat) ; il sert aussi de relais P.T.T. Aucune anomalie n'a été signalée le soir du 14 octobre. La réception était mauvaise, due aux fadings ce qui était général sur l'artère Paris-Lyon (principalement pour la 1ère et la 2ème chaine). La personne responsable nous donna alors le nom du correspondant à Bligny sur Ouche chargé de leurs signaler les baisses de puissance, coupures, etc...

Mr. M., électricien à Bligny sur Ouche -

Cette personne nous a affirmé qu'il n'y avait rien eu d'anormal dans la soirée du 14 octobre. Certes, il y eu des ennuis le dimanche soir mais ça dure depuis des années, nous a-t-il dit. Il y a dans la région un cibiste et c'est justement vers 8 heures qu'il recherche ses correspondants et change ses canaux. Alors, ça, en plus des ennuis causés par la traversée des émissions des jours de brouillard...

Conclusion : nous ne pensons pas, au vu des renseignements collectés, qu'il y ait une quelconque relation entre les perturbations citées et le passage de "l'objet".

PENSEZ A RENOUVELER VOTRE ABONNEMENT.....

II - Base aérienne 102

Le colonel F., chef des voyants opérationnels, nous a indiqué que le dimanche soir 14 octobre 1984, le radar était non opérationnel. Aucune observation anormale n'a été enregistrée par la Base.

III - Police de l'air - Aérogare civile

Nous avons posé diverses questions dont voici le condensé des réponses :

Lieu : la zone de Bligny sur Ouche est, de jour, une zone militaire.

Altitude de l'objet : l'altitude donnée par le témoin, 1000m environ est trop basse pour un avion de ligne. Ce dernier vole généralement à 15000 pieds soit de 3000 à 3500 mètres (jusqu'à 8000m) Seuls les avions militaires ou "petits civils" volent à un niveau plus bas.

Témoignage : après avoir écouté les témoignages cités précédemment, la personne qui est un ancien pilote, nous a déclaré : "J'ai eu, il y a quelques années un cas analogue. On était sur la base. On a même cru que l'objet allait atterrir. En fait, c'était une patrouille d'avions. Le phénomène est assez bizarre. Ça paraît très gros. Pour votre cas, cela pourrait expliquer les deux lumières rouges et les deux lumières blanches, (Il pourrait s'agir de deux avions) et aussi la grosseur de l'objet vu par votre témoin. Quant aux feux verts qui n'ont pas été vu, c'est très probable : les feux verts dans la nuit ne sont pas très visibles et se voient très mal. L'oeil ne retient pratiquement que les rouges et les blancs. Il faut dire aussi que les feux rouges peuvent être soit clignotants ou fixes.

= = = = =

Il faudra attendre le mois de mars 1985 pour obtenir par hasard, grâce à la gendarmerie de Laignes, un nouveau témoignage. Ce dernier va se révéler très intéressant.

M. J. est un ancien pilote militaire de la Base Aérienne 102 de Longvic. Voici un condensé de l'enregistrement de son témoignage que nous avons recueilli le 7 mars 1985 :

"J'ai l'habitude des aéronefs en général, que ce soit météore, ballon, avion, hélico... Ce soir-là je revenais de Précy sous Thil, à la hauteur de la bifurcation de St Thibaut. J'étais en voiture avec ma femme. Je lui dis, c'est bizarre, regarde ces deux lumières, l'une à côté de l'autre. Je ne les voyais pas tellement se déplacer. C'était plutôt du côté nord, c'était comme 2 étoiles. Puis elles se déplacèrent comme ça, alors que si le vol était horizontal, je les aurais vu monter dans le ciel ; or, je les voyais venir sur moi. Effectivement, elles ont grossi. Deux lumières blanches peut-être légèrement jaunes, rapprochées. Ce n'était pas des phares, j'ai l'habitude.

Faits divers

Beaune OVNI ou pas OVNI

15/16
oct 83

Beaune (de notre rédaction).
— Dans la journée d'hier, plusieurs personnes ont témoigné avoir vu, jeudi, entre 19 h 10 et 19 h 20, un phénomène inexpliqué dans le ciel de Beaune.

Tous les témoignages recueillis concordent pour affirmer que le ciel était clair, que l'engin, qui venait du nord-est, après avoir été stationnaire au-dessus de la place, est arrivé sur Beaune à vitesse lente, puis à la verticale de la ville, s'est déplacé très vite vers le sud pour disparaître rapidement.

L'engin portait deux lumières sur les « côtés », lumières qui brillaient plus que les étoiles et, au « centre », de petites lumières de couleur orange. Aucune de ces lumières ne clignotait et l'engin se déplaçait sans bruit.

Sa grosseur à l'œil était celle d'une pièce de cinq centimes tenue entre les doigts à bout de bras. Cela veut dire que l'engin était soit très bas, soit très gros (à titre indicatif, et avec le même système de repère, la lune a la taille d'une pièce de dix centimes).

La tour de contrôle de Dole-Tavaux (l'engin arrivait du nord-est) n'a, à l'heure indiquée, rien signalé d'anormal, ni présence d'un avion qui aurait perdu sa route, ni de phénomène inexpliqué sur ses radars.

"de Bien Public"

← Octobre 1983

BLIGNY-SUR-OUCHES De plus 18/10/84

Course poursuite avec un objet volant

Quatre lumières dans la nuit :
Sylvain Lucien n'a pas rêvé.

Sylvain Lucien, 21 ans, résidant à Bligny-sur-Ouche, n'a pas dormi dans la nuit de dimanche à lundi. Des lumières rouges et blanches et des objets volants non identifiés devaient danser au-dessus de son lit.

Il faut dire que les événements qu'il vécut le soir du 14 octobre avaient de quoi enflammer son imagination. Il a suivi un drôle d'objet volant, puis l'a fui pour finalement le contempler.

Dimanche soir, il ralliait Lacanche à Bligny lorsqu'il vit une lumière bizarre. Intrigué, il décida de la suivre. Prudent, il s'arrêta à Bligny pour demander à deux personnes de l'assister, voire de témoigner plus tard.

Ils sont allés jusqu'au hameau de Oucherotte. La lumière étrange, ou plus exactement deux lumières blanches, étaient au-dessus des bois. Estimant ne pouvoir les approcher désormais, Sylvain Lucien se résigna à faire demi-tour. Quelle ne fut pas sa surprise d'apercevoir le drôle d'objet au-dessus de lui. Il avait l'impression qu'il descendait sur lui et voyait maintenant un objet rond flanqué de quatre lumières : deux blanches et deux rouges.

Cela devenait inquiétant et il fila jusqu'à la place de Bligny. L'objet semblait le suivre, c'était de plus en plus inquiétant.

Arrivé sur la place distante de 800 mètres environ, il eut tout le loisir de contempler les quatre lumières : « Elles devaient être à 1 000 mètres du sol si je me réfère au passage des avions de

ligne. Et puis l'objet est parti très vite, en direction de Beaune ».

Maintenant, lorsque Sylvain Lucien sort, il regarde en direction des étoiles.

Les gendarmes, eux, y regardent de plus près. Ils ont consigné le témoignage du jeune homme et d'autres, notamment ceux de M. et Mme Leblanc : « Nous étions sur la route de Beaune. Nous avons vu quatre lumières blanches dans le ciel aux environs de 19 h 45. Elles furent visibles six ou sept minutes. Elles traversaient la vallée d'est ou est. Des tas de gens ont été témoins de cela ».

Bizarre cette histoire, n'est-ce pas Messieurs les Gendarmes ? « Oui, les gens voient des O.V.N.I. et la télévision se déplace. Les témoignages font allusion à une forme circulaire dans le ciel. Est-ce vraiment si extraordinaire ? »

Nous sommes montés un peu plus haut, du côté de la gendarmerie de l'air : « Non, dimanche soir, rien de spécial n'a été détecté dans le ciel côté d'orien. C'est bizarre cette histoire, personne n'en parle sur la base de Longvic ».

Ça y est, maintenant on en parle. Mais l'objet volant a dû se poser en même temps que les imaginations ont décollé. Restons sur terre et constatons que Sylvain Lucien, de Bligny-sur-Ouche, a versé une nouvelle pièce à l'excitant dossier O.V.N.I.

JYM ■

"Les Dépêches"

Octobre 1984





Dix témoignages concordent : un engin rond ou triangulaire flanqué de trois ou quatre lumières rouges et blanches se promenait dans les airs du côté de Beaune dimanche 13 octobre aux environs de 20 heures. Nous savons par ailleurs que les gendarmes de la région prennent cette affaire très au sérieux.

Le mot O.V.N.I. doit être employé. Cela veut seulement dire Objet volant non identifié pour tout le monde, nous soufles un témoins. Suivez mon regard, vous verrez des choses étranges en l'air.

Dans le cas qui nous intéresse, on serait toutefois surpris que des essais top secrets puissent être faits au-dessus d'un endroit de densité de population relativement importante, qui plus est à huit heures du soir, un dimanche.

Synthèse

Revenons à nos témoignages. Ce lui qui tint la vedette fut celui de M. Sylvain Lucien de Bligny-sur-Ouche. Il connut les honneurs d'un reportage télévisé (voir notre édition du 17 octobre). Il fut ensuite corroboré par des gens de Beaune, Nantoux et Curtil-Vergy.

Tous se retrouvent sur les points suivants : l'heure de l'apparition : 20 heures. La direction de l'engin : ouest-sud-ouest. La forme : ronde. La couleur des lumières : rouge et blanche.

Il y a aussi quelques différences qui nous semblent minimes : le nombre des lumières : trois ou quatre. Le bruit : un témoin a peut-être entendu le ronflement d'un moteur. L'altitude de 200 à 1 000 mètres.

Mais n'oublions pas que l'engin qui nous intéresse tant se déplaçait, qu'il pouvait monter ou descendre, éteindre ou allumer ses lumières. Pour

Les témoignages

M. Joliet (Nantoux)
« C'était juste avant le journal télévisé de 20 heures. Ma femme est sortie et m'a appelé pour voir ce qui se passait. Nous avons alors vu deux petites lumières rouges qui montaient dans l'air, montées au cours de l'ascension nous avons alors aperçu deux autres lumières, plus petites

et plus jaunes celles-là, correspondant sans doute à la partie arrière de l'engin ».

« Avec des jumelles, j'ai suivi la trajectoire de l'engin qui se déplaçait d'est en ouest, sans faire aucun bruit. Cela a duré quelques minutes, puis il a disparu ».

Sylvain Lucien, 21 ans (Bligny-sur-Ouche).

Dimanche soir, il ralliait Lacanche à Bligny lorsqu'il vit une lumière bizarre. Intrigué, il décida de la suivre. Prudent, il s'arrêta à Bligny pour demander à deux personnes de l'assister, voire de témoigner plus tard.

Ils sont allés jusqu'au hameau de Oucherotte. La lumière étrange, ou plus exactement deux lumières blanches, étaient au-dessus des bois. Estimant ne pouvoir les approcher désormais, Sylvain Lucien se résigna à faire demi-tour. Quelle ne fut pas sa surprise d'apercevoir le drôle d'objet au-dessus de lui. Il avait l'impression qu'il descendait sur lui et voyait maintenant un objet rond flanqué de quatre lumières : deux blanches et deux rouges.

Cela devenait inquietant et il fila jusqu'à la place de Bligny. L'objet semblait le suivre, c'était de plus en plus inquiétant. Arrivé sur la place distante de 800 mètres environ, il eut tout le loisir de contempler les quatre lumières. « Elles devaient être à 1 000 mètres du sol si je me réfère au passage des avions de ligne. Et puis l'objet est parti très vite, en direction de Beaune ».

M. et Mme Leblanc (Bligny-sur-Ouche).

« Nous étions sur la route de Beaune. Nous avons vu quatre lumières blanches dans le ciel aux environs de 19 h 45. Elles furent visibles six ou sept minutes. Elles traversaient la vallée d'est en ouest. Des tas de gens ont été témoins de cela ».

M. Ignon correspondant des Dépêches (Curtill-Vergy)

« Vers 20 heures dimanche soir, je revenais de Marnay en voiture, quand mon attention fut attirée par deux points lumineux paraissant immobiles dans une direction approximative est-nord-est. Je situe cette apparition à peu près à la verticale de Dijon

Arrivé à la maison, je descends de voiture pour m'apercevoir que l'engin était en marche et à peu près la verticale de Curtill-Vergy. La trajectoire était rectiligne en direction du sud-ouest. Passant à la verticale de la maison, j'ai pu distinguer ses deux lumières blanches avec au centre une coloration rougeâtre mais ceci accompagné d'un léger bruit de moteur (venait de cet engin, cela reste à démontrer !).

Fort de cette observation et pensant que c'était un avion, je suis donc rentré chez moi ».

Pascal Thévenon

et Valérie Guenot (Beaune).
Dimanche vers 20 heures, ils circulaient vers Bouze les Beaunes lorsqu'il virent deux pharos puissants qui se situèrent au-dessus de Savigny au niveau de la bretelle de déviation de l'autoroute.

Ces lumières se dirigeaient vers l'Est puis changèrent de direction. Les deux jeunes gens virent ensuite l'engin au-dessus d'eux. Ils furent surpris qu'il s'agissait d'un triangle avec deux phares et un point rouge. Autour du triangle, il discernait un cercle. Les trois points lumineux semblaient reliés entre eux par un matériau plus sombre.

L'apparition dura environ un quart d'heure. Ils eurent l'impression qu'il n'y avait plus aucun bruit dans la nature et lui, ressentit des picotements sur tout le corps.

L'engin devait être à 100 mètres de long, il volait à 100 ou 200 mètres d'altitude.

On décolle

Comme nous l'avons déjà écrit, l'engin a déjà été aperçu depuis dimanche dernier. Maintenant ce sont les imaginations qui décollent.

Mais comment reprocher aux imaginations de s'envoler quand on voit des points d'interrogation entre deux étoiles ?

Et si l'on apprend que l'engin volant qu'on voit du côté de Beaune n'est qu'un banal hélicoptère piloté par de non moins banales personnes, on aura de tout moins de raisons à opposer à nos amis du ciel.

J. Y. M.
avec la collaboration de S. LAUQUIN et M. T. MIGNON

Je lui ai dit : ce doit être un hélico. Je comprenais mal les 2 phares, mais enfin, j'ai continué ma route. Je passe Vitteaux et on remonte la côte de La Châleur qui revient sur Sombernon et là, je dis à ma femme : tu vois toujours l'engin, l'hélico ? Où ? me dit-elle. Maintenant il y a deux lumières blanches et une lumière rouge. Tu le vois où ? dis-je. Je me penche, il était sur notre côté droit et, en effet, je le vois toujours là-haut. Je me suis dit, il est bien à 1000 mètres d'altitude, au pif, peut-être même plus haut, c'est pour ça que j'ai l'impression qu'il va lentement. On continue de rouler. L'objet descendait en direction de Saulieu. Il venait nord.est-sud.est. C'est un hélico, dis-je. A cette heure là, c'est bizarre. J'ai eu l'idée de téléphoner en rentrant, à la base. C'est la première fois que j'ai eu cette impression là. J'ai penser aussi à l'hélicoptère du SAMU, un dimanche, un accident de voiture. Il faudrait vérifier. Si ce n'est pas un hélico, c'est bizarre. Pourtant ça n'avait pas la démarche ni d'un avion, ni d'un hélico... Et pourtant, ça pouvait s'expliquer au départ par un hélico... (...). Au départ, je lui avais donné une vitesse de 150 km/h, mais tout dépend de l'altitude... J'avais repéré l'heure sur ma voiture : 8 heures. Je l'ai vu plus de 5 minutes (...) Les lumières étaient écartées, on aurait pu en placer une ou deux autres entre elles. C'était pas comme une sortie de réacteur. Elles m'ont fait plus penser au rotaring, le phare anticollision des hélicos, mais d'habitude, on le voit clignoter (...). Il descendait, il n'avait aucune raison de descendre on aurait dit qu'il voulait atterrir dans le Morvan.

Question : N'avez-vous pas pensé à un avion ?

Non, il était sur aucune trajectoire. Je les connais depuis l'âge de 16 ans, pas sur une voie civile. Peut-être c'est un avion militaire ou un hélico, mais pas un civil.

Question : Et la voie N/S régie par Reims, la connaissez-vous ?

Oui, ce n'est pas une Nord-Sud, mais plutôt une Nord.est-Sud.Ouest. Il n'était pas sur une voie aérienne. Peut-être sur Bligny ou à hauteur de Beaune... Je la vois, c'est celle qui descend de Lorraine et qui reprend la vallée du Rhône et ce divise en deux ; ça ne correspond pas où je l'ai vu, à 50 km à l'est (...) Vous savez, les trafics militaires ne prennent pas les voies aériennes, ils ont le droit de voler n'importe où, alors...

CRITIQUE ET ANALYSE DU TEMOIGNAGE

Le témoignage est important. Il émane d'un ancien pilote militaire et de plus, l'objet est décrit d'un angle totalement différent par rapport aux autres témoignages. Il peut être complété par les explications de Monsieur C. (Police de l'air) contenues dans les enquêtes complémentaires. Ce qui nous permet de formuler une hypothèse de recherche concernant l'objet. Ce dernier pourrait être en effet un hélicoptère, voire même un vol groupé de deux hélicoptères. Certes, M. J. doute pour l'hélicoptère mais le vol de l'objet est particulier. Mais bien sûr, car il n'y a pas un appareil mais deux... et la vision est totalement déformée.

Mais reprenons son témoignage. En premier, il voit l'objet devant lui (route de Précy sous Thil) mais la route va tourner à environ 90° et sa femme, alors seulement, le voit car il est à droite de la voiture ; le chauffeur, lui, doit se pencher pour le voir. L'objet, dans l'hypothèse que se soit le même que Bligny, ne doit pas être vers Saulieu, mais plus en direction du Sud-Ouest, car à ce moment là, il doit être au-dessus de Bligny. Au départ le témoin ne voit que 2 feux blancs. A Sombernon, un feu rouge apparaît.

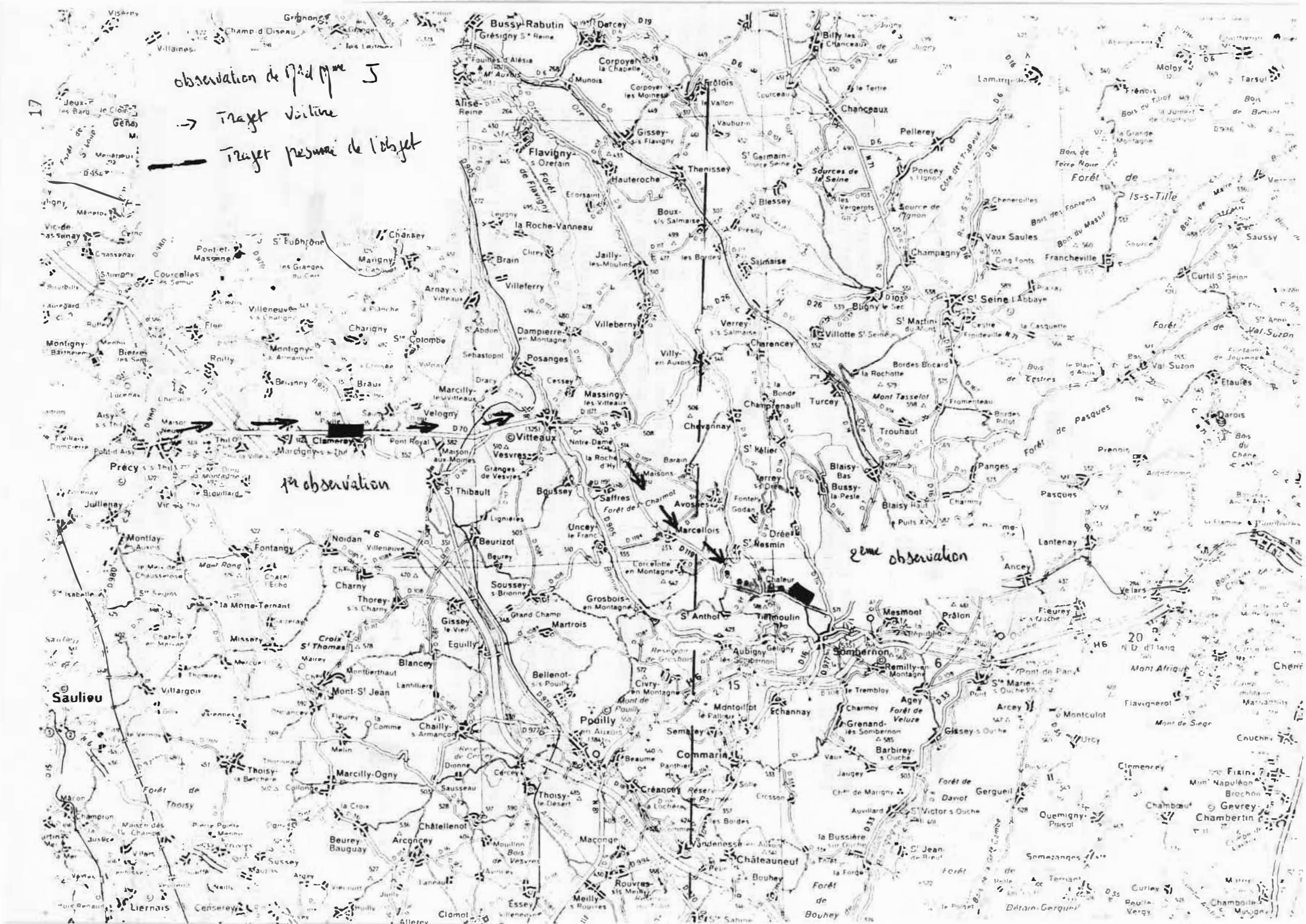
17 observation de 17^h M^{re} J

→ Traxet Valtine

Traxet presume de l'objet

1^{re} observation

2^{eme} observation

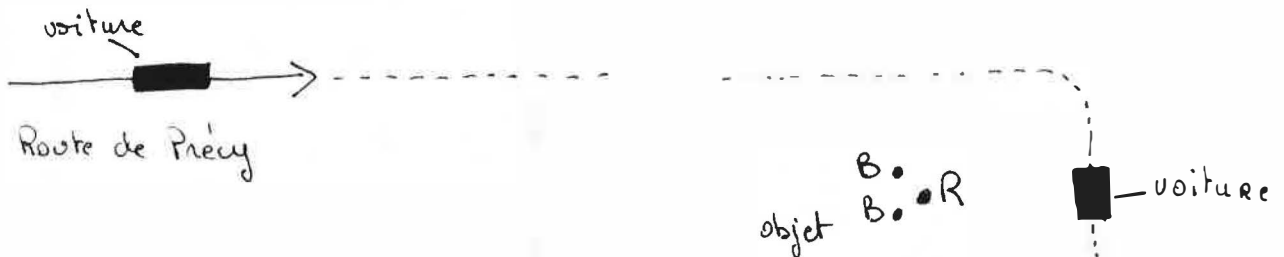


En effet, celui-ci est masqué au départ par les deux feux blancs. L'angle de vision change. Sa femme alors aperçoit le feu rouge.

1^{ère} observation

B : objet
R : objet

2^{ème} observation

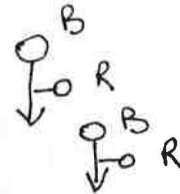


Prenons le cas d'un hélicoptère avec un feu blanc à l'arrière et son phare d'atterrissage (blanc) à l'avant. Le feu rouge est donc vu à la gauche de l'appareil, ce qui est conforme à la position des feux des aéronefs.

Mais pourquoi l'appareil aurait-il allumé son phare d'atterrissage ? (Même dans le cas d'un atterrissage éventuel à la base de Longvic). Ne s'agirait-il pas plutôt d'un volgroupé de 2 hélicoptères ? Etudions plus précisément cette nouvelle possibilité.

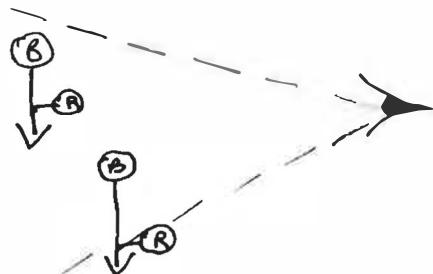
Au départ, le témoin M. J. ne voit que deux lumières blanches correspondant aux deux feux arrières blancs, les deux feux rouges sont masqués par ces derniers ainsi que la masse même des appareils.

angle de vision 1



Nous avons déjà vu que lors du changement de la route, M. J. qui a un angle totalement différent (angle de vision 2) voit le côté gauche des appareils et discerne donc une lumière rouge.

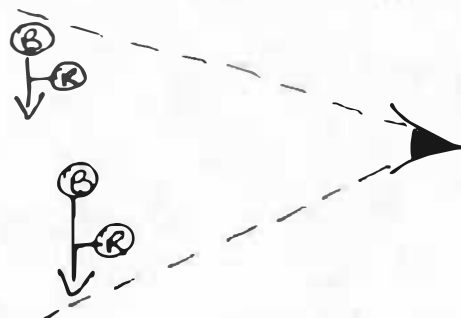
angle de vision 2



Continuons cette étude pour les autres témoins.

M. Joliot à Nantoux : lui se trouve aussi sur le même côté et donc avec le même angle de vision que M. J. Il voit en premier, deux lumières rouges et deux plus petites (jaunes). Nous avons dans ce cas, un angle de vision plus complet que le n° 2. Le témoin voit les 4 feux (2 R + 2 B) des deux appareils.

angle de vision 2 bis.



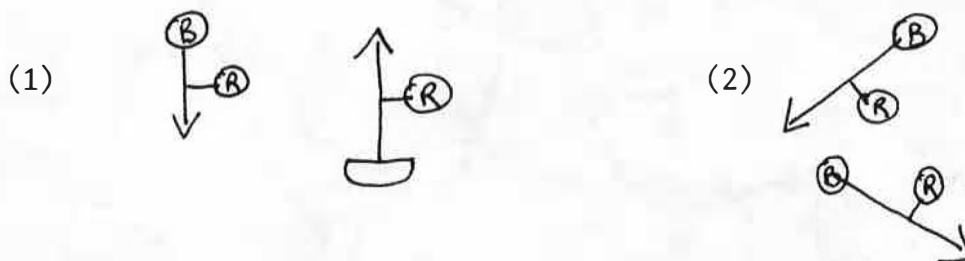
M. et Mme Leblanc (entre BEaune et Bligny) : les témoins voient bien 4 lumières mais toutes blanches. Le témoignage ne concorde pas avec notre hypothèse ni d'ailleurs avec les autres témoignages.

M. Ignon (Curtail Vergy) : vu son emplacement, ce témoin aurait du avoir une description identique à celle obtenue par les angles de vision 2 et 2 bis. En effet, il voit une lumière rouge au centre de deux lumières blanches (angle de vision 2 bis).

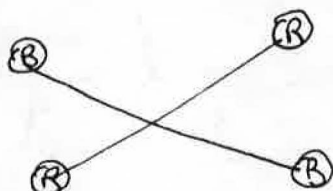
M. Thevenon et Mme Guenot : ces témoins se trouvent près de Beaune et dans la même situation par rapport à la trajectoire des appareils que M. J., M. Joliot et M. Ignon. Ils voient eux aussi le fameux triangle : une lumière rouge et deux lumières blanches (angle de vision 2 bis).

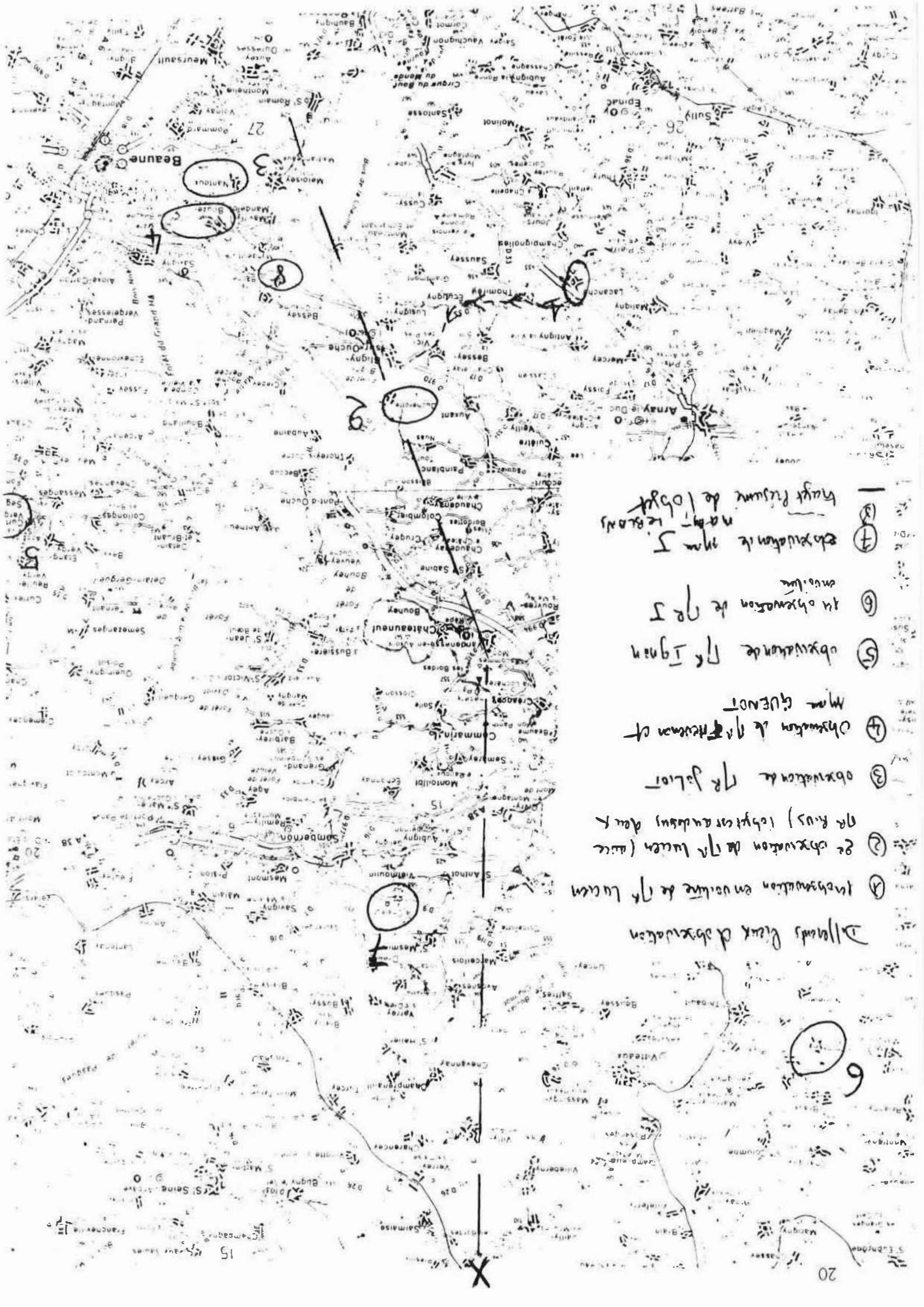
M. Sylvain Lucien (route de Lacanche à Bligny/Ouche) : seul au départ dans sa voiture, il se trouve pratiquement dans les mêmes conditions que M. J. (angle de vision 1). D'ailleurs, il fait la même observation que ce dernier. Il ne voit dans le ciel que deux lumières blanches.

Ensuite avec M. Rius, à Oucherotte, ils se trouvent pratiquement à la verticale de l'objet. Ils doivent voir alors, selon notre hypothèse, deux feux rouges et deux feux blancs. Effectivement, le témoin principal nous a confirmé ce fait. par contre, il nous dit que ces feux sont en diagonales. Est-ce possible ? N'oublions pas pour l'angle de vision que les témoins sont situés juste en dessous des appareils et là, notre hypothèse se heurte à des difficultés ! Il faudrait, soit que les appareils se croisent (1) soit qu'ils soient fortement décalés dans l'amorce d'un virage (2).



vision témoin





- 1) Divers lieux d'observation
- 2) 2e observation de 17e lucre (avec 17e Rous) l'objet est dans les deux
- 3) observation de 17e Julien
- 4) observation de 17e Julien et Mme GUENOT
- 5) observation de 17e Ignan
- 6) 14 observation de 17e J
- observation de 17e J
- Mme GUENOT

Cette hypothèse n'est donc pas sans faille, mais peut être aussi utilisée pour le cas de 1983. Les témoins parlent de deux lumières blanches et au centre, de petites lumières orangées-rouges. Ce qui correspond à l'angle de vision . De plus, le lieu d'observation des témoins en 1983 et 1984 est le même : Beaune et ses alentours, donc situé dans la phase de "virage".

= = = = =

Avant de continuer notre enquête qui semble donc s'orienter vers une hypothèse "hélicoptère", il est nécessaire de rappeler la réglementation des feux des aéronefs, qu'ils soient militaires ou civils. Ils doivent se conformer aux règles de la circulation aérienne. Bien sûr, nous avons axé notre étude, plus particulièrement sur les hélicoptères.

- feu vert à droite	)	
- feu rouge à gauche	)	fixes ou clignotants
- feux blancs à l'arrière	)	simultanément.

De plus, les appareils peuvent posséder un phare d'atterrissage (blanc) et des feux anticollisions (rotaring rouge).

Cela est le schéma type pour les Alouettes II et Alouettes III. Les documents qui nous ont été transmis gracieusement par les services de l'Armée laissent plus de choix de combinaisons :

Alouette III SS 11.....	possibilité de 3 feux rouges pour 1 blanc							
Gazelle SA 342.....	"	"	2	"	"	"	"	"
Puma S 330.....	"	"	2	"	"	"	"	"
Super frelon.....	"	"	3	"	"	"	4	"

(sans compter le phare d'atterrissage qui peut éclairer aussi en haut et pour le super frelon, un projecteur placé sous son ventre - éclairage en site et en azimuth d'une charge d'un bâtiment de surface, appareil marine.)

= = = = =

POUR RECEVOIR VIMANA 21 EN 1988..... VOYEZ EN DERNIERE PAGE....

Etain, le 26 avril 1985

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 18 avril 1985. aucun appareil de notre base n'est susceptible d'avoir survolé les endroits indiqués par les 13 octobre 1983 et 14 octobre 1984.

D'autre part les feux de vol des aéronefs à voilures tournantes sont identiques à ceux des avions.

Veuillez Monsieur. agréer mes salutations distinguées.

Le Capitaine **GICQUEL**
Officier Opérations





LE COLONEL

Le Lieutenant-Colonel MORVAN
Commandant le 1^{er} Régiment d'Hélicoptères de Combat
à
M et Mme VACHON
ASSOCIATION DIJONNAISE DE RECHERCHE UFOLOGIQUES
ET PARAPSYCHOLOGIQUES
6, rue des Gémeaux
21220 GEVREY CHAMBERTIN

En réponse à votre lettre du 5 Septembre 1985, j'ai le regret de vous informer que nous ne sommes pas en mesure de fournir en totalité les renseignements que vous demandez.

Il est cependant peu probable qu'il s'agisse d'appareils du régiment compte tenu de leur système de signalisation.

En revanche, les hélicoptères du type Alouette II et III sont équipées de feux anticollision rouge de type bicônes rotatifs créant un phénomène lumineux particulier lorsqu'ils sont vus de face. Ce phénomène peut être amplifié par la présence de plusieurs appareils et l'éventuel allumage du phare d'atterrissage.

En ce qui concerne les feux de signalisation des aéronefs, ils sont conformes aux règles de la circulation aérienne générale, c'est à dire :

- Feux vert à droite
 - Feux rouge à gauche
 - Feux blanc à l'arrière
 - Feux anticollision rouge clignotant ou rotatif suivant le type d'appareil.
- } Fixes ou clignotant simultanément

Je vous adresse un dépliant qui, je l'espère, vous apportera des renseignements susceptibles de faire avancer votre enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

principaux matériels en service

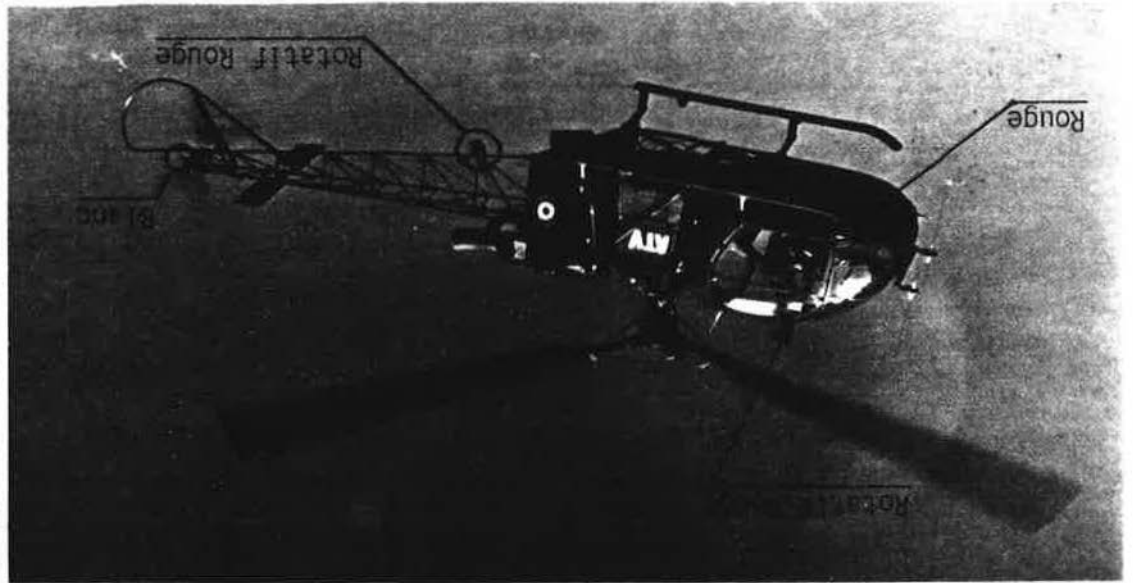
AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE



ALAT

HELICOPTÈRES LÉGERS

En Service dans les Régiments d'Hélicoptères de Combat et les Groupes d'Hélicoptères légers. Effectuent des Missions de Liaison, d'Observation et de Renseignement.



ALOUETTE II
SE 3130 ou SA 318 C
Moteur : ARTOUSTE II 26
ASTAZOU II A
Poids Maxi : 1 600 kg
Vitesse de Croisière
160 km/h (180 Astazou)
Autonomie 3 h (Astazou 4 h)
Est progressivement rem-
placée par la Gazelle
SA 341.

HÉLICOPTÈRE DE MANŒUVRE

En service dans les Régiments d'Hélicoptères de Combat, chargé des Missions de Transport, d'Hélicoptage de Commandos etc ...



PUMA SA 330

Moteur : 2 TURMO III C 4

Poids Maxi : 7 000 kgs

Vitesse de Croisière :
270 km/h

Autonomie : 2 h. 30 mn

Personnes transportées :
12 à 15 hommes équipés
ou 11 blessés dont 6 couchés
ou 2 000 kgs en soute
ou 2 500 kgs à l'élingue

E.S.A.M. - 4-81



Clignotant Rouge

GAZELLE SA 342 "HOT"

Moteur : ASTAZOU XIV

Poids Maxi : 1 900 kgs

Vitesse de Croisière :
240 km/h (avec Missiles)

Autonomie :
2 h. (avec Missiles)

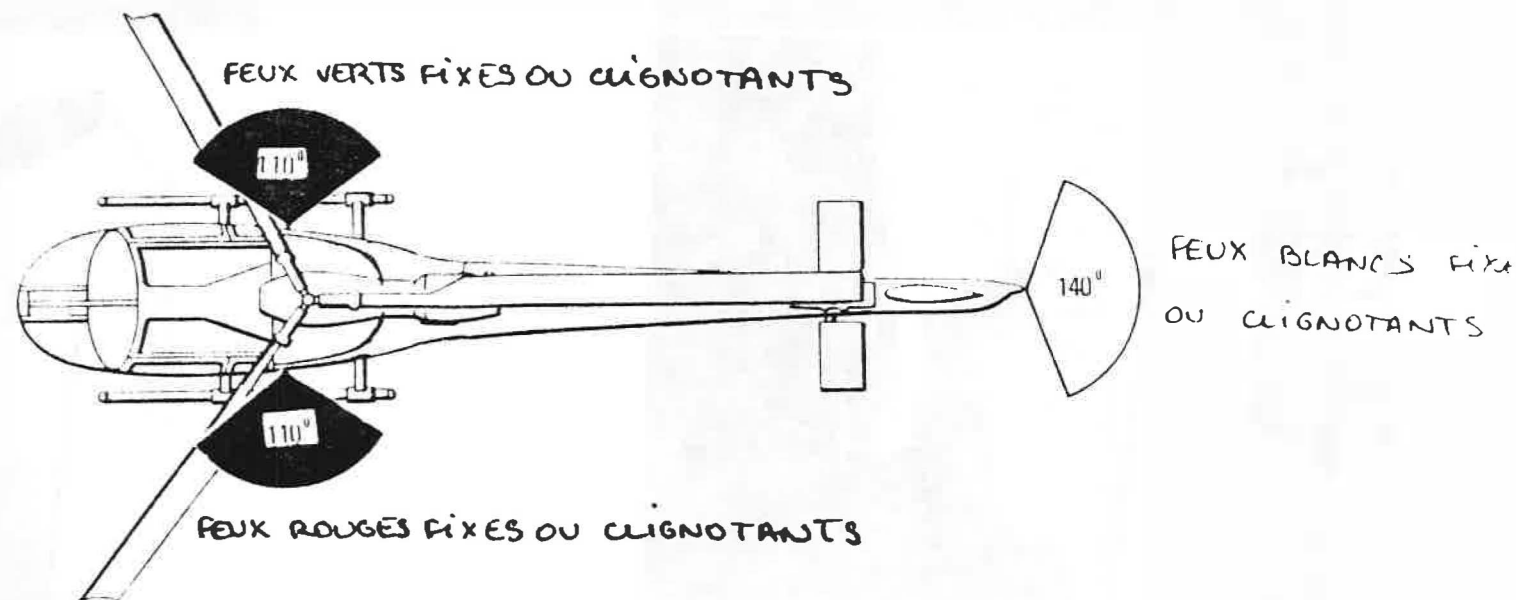
Armement : 4 Missiles HOT
portée 4 000 m.

3 - FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS (RAC 1-B-01)

Les feux de bord des aéronefs sont allumés entre le coucher et le lever du soleil ou chaque fois que les conditions météorologiques l'exigent.

Tout aéronef en vol ou évoluant sur l'aire de manœuvre doit porter les feux suivants :

- à droite un feu vert d'une ouverture de 110°
- à gauche un feu rouge d'une ouverture de 110°
- à l'arrière un feu blanc d'une ouverture de 140°



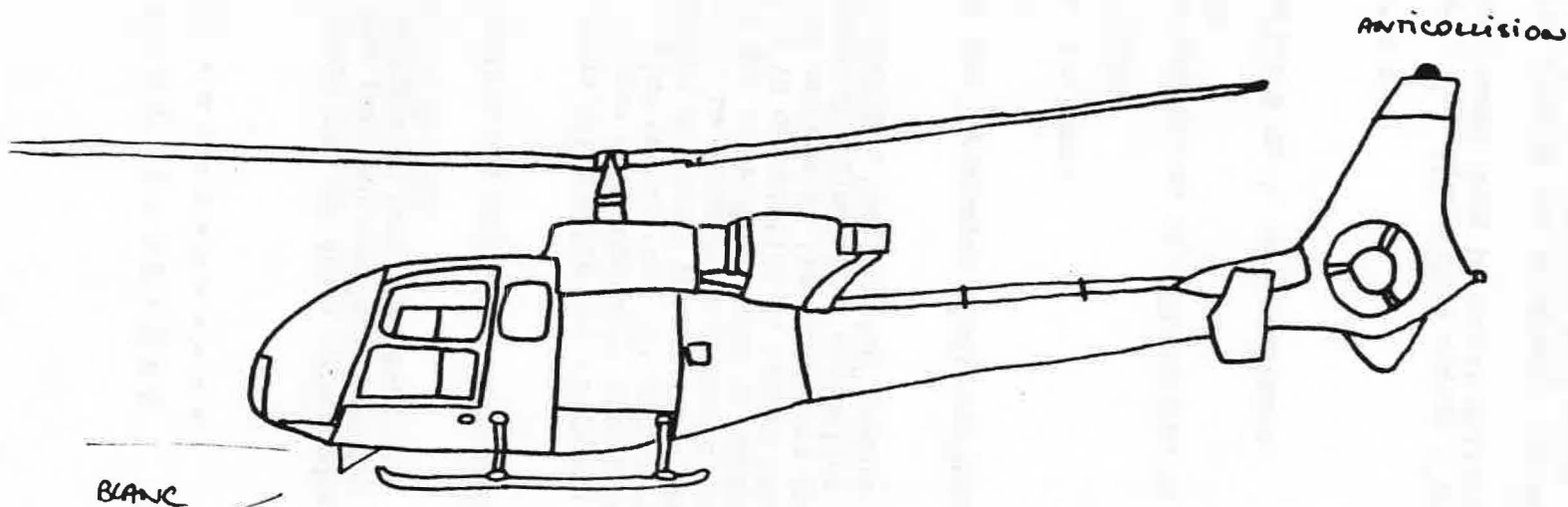
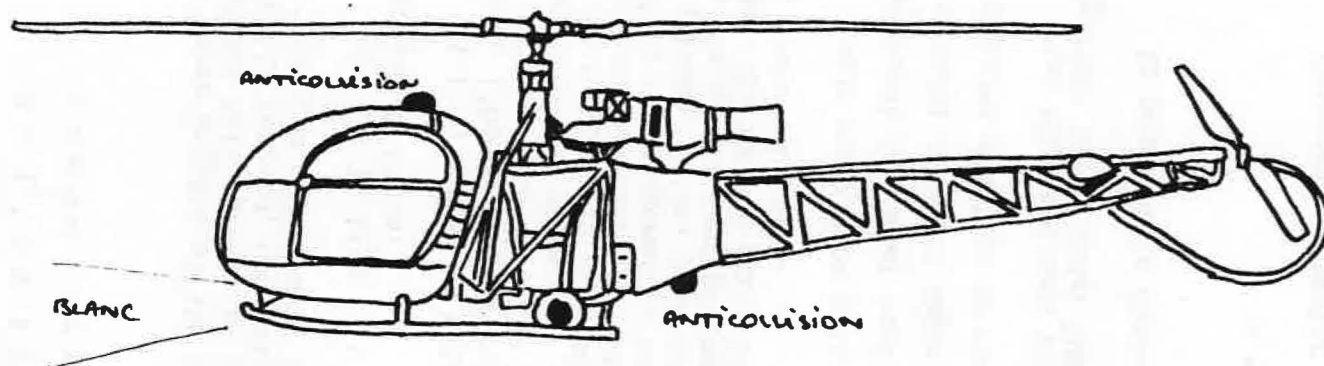
Ces feux sont fixes ou clignotants ; ils doivent avoir une intensité telle qu'ils soient visibles à une distance de 5 km.

Il peut y avoir en outre :

- a) un feu rouge jumelé au feu blanc arrière et clignotant, alternativement avec celui-ci.
- b) un feu blanc sous le fuselage : visible dans tous les azimuts et clignotant alternativement avec les autres feux.
- c) un feu rouge rotatif à éclat dit « feu anti-collision » généralement fixé au sommet de la dérive quelles que soient les conditions météorologiques.
- d) un ou plusieurs phares d'atterrissage.

(1) Direction technique des constructions aéronautiques

EN PLUS DES FEUX RÉGLEMENTAIRES NOS APPAREILS SONT ÉQUIPÉS DE FEUX ANTICOLLISION.
ROTATING (AMBULANCES) ROUGES ET DE PHARES D'ATTEÉRISAGE BLANCS AUX ENDROITS DÉFINI
CI APRES.



O U L ' O N R E P A R L E D ' H E L I C O P T E R E

= = = = =

Notre enquête allait donc se poursuivre par une étude approfondie de l'hypothèse hélicoptère. En même temps, nous parvient une lettre de nos amis du Cercle Vosgien, nous signalant une analogie de trois de leurs cas cités au catalogue CNEGU, avec notre observation de 1983.

Quel est le lien ? Et bien, la direction des objets qui correspond à la direction de Dijon.

Si l'on estime la vitesse moyenne d'un hélicoptère aux alentours de 200 km/h, l'heure d'observation dans les Vosges est compatible avec l'heure d'observation en Côte d'Or. Le témoignage le plus précis (cas 01) correspond bien à celui de nos enquêtes : 2 boules blanches au départ puis quatre. Pas de lumières rouges mais 2 jaunâtre. Par contre, la description montrant que les 4 lumières pouvaient globalement occuper les coins d'un carré se déplaçant selon l'une des diagonales, ressemble fort à la description du témoin côte d'orien Sylvain Lucien. Mais le plus insolite est que le lieu de départ (présumé) dans les Vosges est tout proche des trois bases d'hélicoptères auxquelles nous avons décidé d'écrire. Décidément, l'hypothèse "hélicoptère" semble tenir la route (du ciel).

Nous avons donc pris contact avec les 3 régiments d'hélicoptères :

- le 1er régiment de combat basé à Phalsbourg
- 11è régiment d'hélico léger basé à Essay les Nancy
- 3è régiment d'hélico de combat basé à Etain.

Les réponses sans être absolument négatives, ni affirmatives ne nous apportent hélas aucun élément nouveau.

Et pourtant la chance allait sourire à un de nos enquêteurs.

= = = = =

Cependant, à partir de maintenant, nous allons être obligé d'omettre de citer nos sources, car nous entrons directement dans le secret militaire.

M. X, suite à une discussion avec l'un de nos enquêteurs sursaute à l'évocation de la date de 1983. Pourquoi ? Il nous indique qu'à cette époque, avait lieu dans la région, des manoeuvres mettant non seulement en jeu des hélicoptères, mais un nouveau prototype "top secret".

Ce nouvel hélico de combat effectua des vols d'essais en septembre et octobre 1983, participa aux manoeuvres Moselle 83 et descendit dans notre région. En fait, ils étaient 2 prototypes accompagnés de 2 hélicoptères d'escorte. Sa forme était spéciale, assez allongée et était camouflée.

M. X, revu quelques mois plus tard, nous reconfirma ce fait. L'appareil aurait du être commercialisé mais à cause d'un retard dans le contrat et des affaires d'espionnage (époux Thurenge) (Green Peace avec C. Hernu), le black-out sur cet appareil avait été décidé.

Il ne fallait donc pas s'étonner des réponses évasives des commandants des régiments d'hélicoptères spécialement celui de la base d'Etain où étaient basés ces appareils.

Si le dénouement de cette affaire était donc rapide, elle allait nous laisser sur notre faim. Nous ne pourrions jamais fournir la preuve écrite de nos dires et l'ombre de l'OVNI planera encore longtemps sur Bligny sur Ouche.

Nous avons poursuivi nos recherches et en 1987, nous pensons que l'hélicoptère incriminé était ce fameux DAUPHIN dont la forme, il est vrai est particulière.

En 1986, aux fameuses dates, nous sommes retournés sur les lieux faire des soirées d'observations... On ne sait jamais... S'il est vrai que le ciel, à cet endroit est le passage de nombreux avions, aucune observation spéciale n'a pu être faite.

= = = = =

N'OUBLIEZ PAS VOTRE ABONNEMENT 1988.....

**CERCLE VOSGIEN****"LUMIÈRES DANS LA NUIT"**(Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901)**Siège Social :**

1, rue Côte Champion
 38000 EPINAL

REMIREMONT, le 11 Avril 1985

RESPONSABLE ENQUÊTES

M. Gilles MUNSCH
 318, Tour de Neuvillers
 38200 REMIREMONT

A.D.R.U.P.

6, rue des Gémeaux

21220 GEVREY CHAMBERTIN

Tél: (29)62-24-32

Chers amis,

Ayant récemment reçu votre N°17 de VIMANA 21, je l'ai bien-sûr aussitôt parcouru d'autant plus que son contenu, spécifiquement orienté sur le catalogue général de la Côte-d'Or, m'intéressait tout particulièrement.

Il constitue le fruit d'un travail intéressant, conforme aux idées exposées dans l'avant-propos, idées que je partage et que je m'efforce de mettre en pratique autant que faire se peut.

L'utilité de tels documents semble à cette occasion se démontrer puisque même si ce ne fut pas avec grande surprise c'est tout de même avec une certaine satisfaction que j'ai découvert parmi vos cas une très forte présomption de redondance avec nos propres informations en ce qui concerne un cas précis.

Comme vous pourrez le constater vous même en feuilletant la copie ci-jointe du CATALOGUE CNEGU 1983 (à paraître dans le prochain N° de La Ligne Bleue survolée ?), les cas relevés en date du 13 Octobre 1983 présentent de très importantes similitudes et il semble bien que nous soyons en présence d'un phénomène qui observé sur la région d'EPINAL s'est poursuivi évoluant ainsi vers votre région où il fut particulièrement remarqué vers BEAUNE.

Il semble donc intéressant d'échanger nos propres informations à ce sujet et de conjuguer nos efforts pour approfondir les enquêtes entreprises. Une recherche concernant le secteur géographique situé entre EPINAL et BEAUNE semble par exemple susceptible d'apporter de nouveaux témoignages.

.../...

Réf: F/98/88881013 (01)

IC: 1,1,1,0,1 (4)



Le Jeudi 13 Octobre 1983, entre 18h55 et 19h05 (HL) soit 17h55-18h05 (TU), Monsieur Bernard S...., 26 ans, employé des PTT, traverse la rue devant son domicile situé à CHANTRAINE-EPINAL (88).

Il est en compagnie de son fils, âgé de 27 mois, qu'il ramène de chez ses parents.

Il aperçoit à ce moment là, légèrement sur sa gauche (NNE), des lumières dans le ciel, lesquelles lui font immédiatement penser à un avion de ligne qui remarquera-t'il paraît voler dangereusement bas.

Continuant à observer, il s'étonne de ne pas voir de clignotement parmi ces lumières et de n'entendre aucun bruit, alors que l'appareil "supposé", étant passé pratiquement à sa verticale, continue sa route vers le SSW (d'où provient un vent modéré).

Il lui semble distinguer une forme sombre entre ces lumières, ce qu'il assimile tout naturellement au fuselage.

En fait, ce dont il est sûr, c'est d'avoir observé deux lumières assez petites, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière (selon le sens de déplacement), de couleur blanche et comparables à deux belles étoiles.

Par ailleurs et surtout, ce sont deux autres lumières nettement plus grosses et de couleur jaunâtre qui attirent l'attention. Elles sont situées vers le milieu, de part et d'autre de l'axe central.

Ces quatre lumières pourraient globalement occuper les coins d'un carré se déplaçant selon l'une de ses diagonales, matérialisée par les deux petites ainsi que par une vague "silhouette" sombre.

Réagissant dans la maison, Monsieur S.... se précipite dès que possible pour ouvrir la fenêtre du salon d'où il aperçoit le "phénomène" qui s'éloigne lentement, toujours sans bruit, en direction du SSW.

Il cesse d'observer pour s'occuper de son fils qui se manifeste. Ciel clair et étoilé, léger vent, vitesse apparemment constante.

Source: Enquête CVLDLN

Réf: F/98/88881013 (02)

IC: 1,0,1,0,0 (2)



Le Jeudi 13 Octobre 1983, vers 19h05 (HL) soit 18h05 (TU), Monsieur Jules T....., se trouvant à proximité de la gare de THAON-LES-VOSGES (98), observe soudain, en direction de NANCY (54) (NNW), comme un gros "ohare" de couleur jaune en plein ciel.

Il aurait remarqué, à un certain moment, une phase d'arrêt (au moins en apparence) dans le mouvement du "phénomène", qui poursuivit ensuite sa "route" en direction approximative d'EPINAL (88) (SSE).

NB: L'enquête entreprise n'a pas permis de préciser davantage les faits rapportés, pas plus que les circonstances de l'observation.

En effet, alors que les contacts étaient pris et que l'enquête démarrait, nous avons appris le décès subit du témoin par la bouche même de son épouse, et ce au mois d'Avril 1984.

Source: Enquête CVLDLN (arrêtée)

Réf: F/98/88831013 (03)

IC: 0,1,1,1,1 (1)



Alors qu'il rentre de son travail vers son domicile, soit de REUREMONT (88) à DEYVILLERS (88), le Jeudi 13 Octobre 1983 (*), Monsieur Michel F...., 30 ans, professeur, observe durant le trajet effectué en voiture, un phénomène lumineux dans le ciel.

L'observation débute à 2 km environ avant l'agglomération de POUXEUX (88). Une lumière très vive, de couleur jaune très pâle, est visible dans le ciel, devant lui.

Il se penche en avant pour mieux observer, au-travers du pare-brise, cette lumière qu'il estime située entre 150 et 300 mètres au-dessus du sol, et se déplaçant à une vitesse approximative de 80 à 120 km/h (par référence à sa propre vitesse).

Pensant à priori à un hélicoptère, il s'étonne tout de même de ne pas distinguer de structure.

L'intensité lumineuse varie périodiquement, un peu à la manière d'un "gyrophare", et lors des phases de minimum il lui semble apercevoir sporadiquement (mais il n'en est pas sûr) plusieurs autres lumières.

Il ne perçoit pas d'autre bruit que celui de son moteur.

Intrigué, il entreprend d'accélérer pour tenter de s'en rapprocher, ce dont il en a l'impression une fois les 140km/h atteints.

Malheureusement il doit bientôt réduire sa vitesse (environ 100km/h) et l'écart se creuse à nouveau, puis semble se stabiliser.

Arrivé à proximité du "Parc des expositions" d'EPINAL, il quitte la voie de contournement pour se diriger vers DEYVILLERS.

Le phénomène est alors visible, à la verticale apparente de JEUXEY (88).

Quelques minutes plus tard, Mr F.... parvient à son domicile, descend de voiture, ne constate aucun bruit particulier alors que "l'objet" reste visible, au-dessus du toit de sa maison (en apparence seulement), en direction du nord.

Il rentre alors pour prévenir son épouse ainsi que son beau-frère.

Ils en ressortent ensemble, Mr F.... s'étant muni d'une paire de jumelles. Malgré ses efforts, il ne parvient pas à faire le point sur le "phénomène" qui entre temps s'est éloigné vers le nord de plus d'un kilomètre.

Il doit alors se déplacer sur le côté ouest de la maison pour poursuivre son observation car le "phénomène" ayant amorcé une large courbe, se dirige maintenant en direction du Sud-Ouest, en s'éloignant, pour bientôt se perdre sur le fond de ciel étoilé.

Il s'est écoulé deux à trois minutes depuis son arrivée et la durée totale de l'observation peut être estimée entre 15 et 20 minutes.

Le témoin ne formule aucune hypothèse quant à la nature de cette "lumière", mais émet cependant une réserve spontanée en regard de celle relative à un aéronef conventionnel.

Il n'a par ailleurs jamais rien observé d'autre de particulier et ne se préoccupe pas du phénomène ovni.

(*) : Cette date quoique des plus probable, n'est pas totalement certaine.

Il demeure une faible possibilité de confusion avec le Mardi 11 Octobre. Les cas (01) et (02) renforcent (subjectivement) cette première date.

Source: Enquête CVL0LN

34
CNEGU

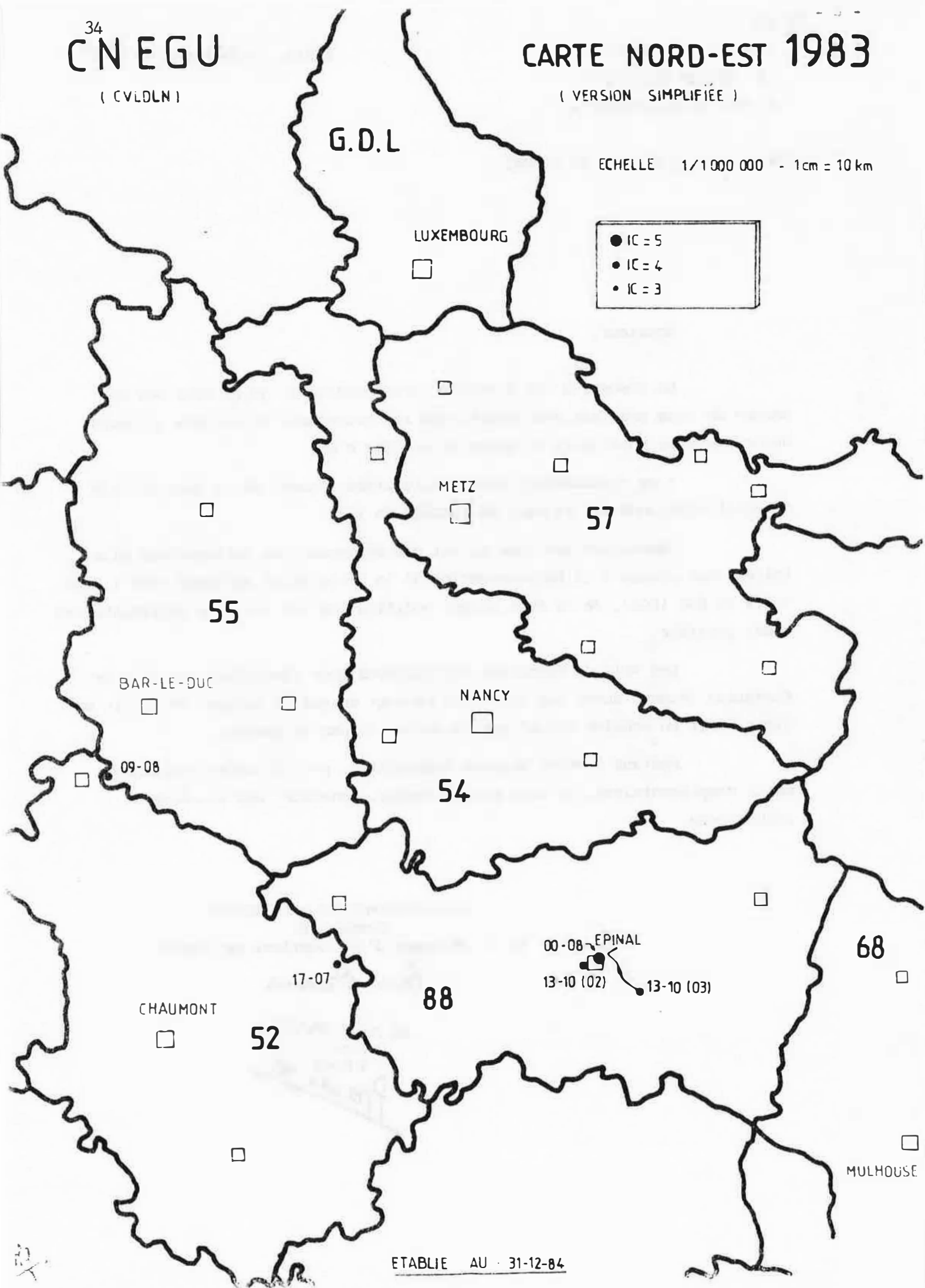
(CVLDLN)

CARTE NORD-EST 1983

(VERSION SIMPLIFIÉE)

ECHELLE 1/1 000 000 - 1cm = 10 km

- IC = 5
- IC = 4
- IC = 3



ETABLIE AU 31-12-84

3° REGIMENT D'HELICOPTERES DE COMBAT

Monsieur,

En réponse à vos diverses correspondances, je ne suis pas en mesure de vous préciser avec exactitude les mouvements d'aéronefs au cours des manoeuvres Moselle 83 et Doubs 84 en Côte d'Or.

A ma connaissance aucun hélicoptère d'essai de la base d'ETAIN n'aurait stationné sur la base de LONGVIC en 1983.

Concernant les feux de vol des aéronefs, les hélicoptères militaires sont soumis à la réglementation de la circulation aérienne (RAC 1.3.06, 3.4.4 et RAC 1B01), de ce fait aucune modification sur les feux réglementaires n'est possible.

Les vols de formation hélicoptères sont identiques aux vols de formation avions, aussi les appareils peuvent en vol de groupe, être soit en ligne, soit en échelon refusé par la droite ou par la gauche.

Restant à votre entière disposition, pour d'autres renseignements complémentaires, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Le Lieutenant-Colonel REMOND
Commandant
Le 3° Régiment d'Hélicoptères de Combat

Par Ordre

Le Lt-Col. PRADIE
Chef du B.O.I.
3° R.H.C.
Pradie

. Bien Public .

Le futur hélicoptère franco-allemand : Tout dépend du prix



L'hélicoptère franco-allemand, dont le projet a fait l'objet d'un accord de principe vendredi à Bonn entre les ministres français et allemand de la Défense, MM. André Giraud et Manfred Woerner, ne verra le jour que si les industriels parviennent à réduire sensiblement son coût de fabrication.

« La mission de négociation, constituée par les deux pays, a jusqu'en juillet prochain pour établir avec les industriels des conditions permettant de lancer la phase de développement, a indiqué mardi à la presse M. André Giraud. Si la part française de la facture devait être supérieure au prix de revient d'un hélicoptère exclusivement français, il faudrait alors renoncer au projet en coopération ».

Le ministre s'est refusé à donner des chiffres mais il a beaucoup insisté sur la nécessité pour les industriels — MBB pour la RFA et Aérospatiale pour la France — de s'entendre rapidement pour faire tomber les prix.

Début 1986, le dossier lancé en 1984 était totalement enlisé. Français et Allemands étaient en désaccord sur le choix d'un hélicoptère de combat commun. Chacun voulait son propre hélicoptère et, a-t-on appris de bonne source, le coût moyen d'un appareil était alors presque égal au double de l'estimation (environ 1 million de DM) faite deux années plus tôt.

Après une relance du projet en juillet 1986, les directeurs de l'armement et les chefs d'état-major des deux pays sont arrivés à se mettre d'accord sur un projet commun d'hélicoptère bimoteur antichar (HAC), avec une aptitude complète au combat de nuit, une visionniquette de mât (instruments de guidage et de conduite de tirs) située sur le dessus de l'appareil, un pilotage en tandem, une autonomie de vol de 2 h 30 et un

armement de quatre missiles air-air (Mistral pour la France et Stinger pour la RFA) et de huit missiles antichar (des HOT puis des AC3G).

« Soucieuses de voir s'accroître la coopération européenne dans le domaine de l'armement, les autorités politiques des deux pays ont fait le maximum, en accord avec les responsables militaires, pour que voie le jour un projet commun. La balle est maintenant dans le camp des industriels », fait-on remarquer au ministère de la Défense.

On fait valoir à Paris que les industriels, si le projet voit le jour, seront assurés d'un programme de près de 450 hélicoptères : 212 appareils antichars pour la RFA, 140 appareils du même type pour la France et 75 hélicoptères d'appui-protection pour la France, le tout à l'horizon 1997-99.

« Si Français et Allemands s'entendent pour fabriquer ensemble un bon hélicoptère antichar au plus juste prix, ils n'auront que plus de force ensuite pour assurer son succès à l'exportation », précise un ingénieur-général de l'armement.

Aucune contrainte n'a été imposée à la mission de négociation pour déterminer la répartition des tâches entre industriels français et allemands à qui il appartient donc de s'entendre sur le partage des fabrications. Toutefois, chaque pays devra à l'arrivée obtenir 50 % du contrat.

Les premières discussions sur la construction par la France et l'Allemagne d'un hélicoptère et d'un char communs remontent à 1976.

« Depuis, le projet de char est allé dans le mur, constate André Giraud. Réactivé en 1984 puis actuellement, l'hélicoptère commun est un dossier qu'il faut mener à bien, mais à un bon prix. Un échec serait un mauvais point pour la construction de l'Europe ».

Aviation

MAGAZINE

INTERNATIONAL

LE SALON
DE HANNOVER



IMAGERIE
SPATIALE
AIR GABON

un quelconque retard en la matière, possèdent déjà les moyens aptes à gêner considérablement l'utilisation de nos hélicoptères, tout en constituant, eux aussi, une menace crédible à l'encontre de nos forces terrestres. Ainsi, le millier de Mi-24 « Hind » en service au sein des unités du Pacte de Varsovie se révèle capable de faire peser cette menace, du fait de son blindage le rendant quasi insensible aux obus de 20 mm et de la puissance de son armement tant air/air qu'air/sol : canon, paniers à roquettes, missiles...

Le développement du Mi-28, plus « agile », pour les combats air/air et air/sol confirme la volonté soviétique d'acquiescer la maîtrise de ce nouvel espace aéroterrestre. Le tandem Mi-28/Mi-24 (doté d'une capacité de transport de troupes) devrait même pouvoir réaliser des opérations de commando sur les points sensibles situés à l'arrière du front.

Pour lutter contre ces hélicoptères, les pays occidentaux doivent développer leur défense sol/air (canons et missiles légers). Cependant, la dilution de ces moyens sur l'ensemble du front et leur faible mobilité ne leur permettront pas de lutter avec une efficacité optimale à l'encontre de ces hélicoptères jouant de leur mobilité et de leur utilisation massive et concentrée. De même, les avions de combat ne pourront jouer qu'un rôle modeste du fait de leur faible nombre (alors que des missions plus urgentes seront à réaliser, destruction des bases arrières), des risques intenses encourus dans des combats au-dessus du front (entraînant une disproportion flagrante entre les risques et les bénéfices à retirer d'une telle utilisation) et de leur faible aptitude à cette tâche (du fait de la disparité des caractéristiques techniques).

La Luftwaffe, novatrice en cette matière, a abandonné la mission secondaire de chasse antihélicoptères qu'elle avait attribuée à ses « Alpha Jet » non pour l'impossibilité d'une telle action, mais pour la disproportion de son coût. C'est pourquoi, l'efficacité du « parapluie » aérien promis par la FATAC à la 4^e DAM

(Division Aéro-mobilité) ne peut correspondre qu'à une protection à l'égard des défenses sol/air adverses ou des chasseurs légers démodés (Mig-17 par exemple) qui pourraient être opposés à ses hélicoptères, et peu vis-à-vis des Mi-24 « Hind ».

De l'avis même des praticiens, pourtant, l'emploi d'avions légers armés tel que l'« Epsilon » pourrait se révéler relativement efficace dans cette lutte antihélicoptères. Le faible coût de la transformation des « Epsilon » de l'armée de l'Air pour une telle mission secondaire (les attaches alaires pour l'emport d'armements sont installées d'origine) amène à se demander pourquoi nul crédit n'a encore été affecté à ce problème, alors que les équipements spécifiques à acquiescer, l'entraînement et les doctrines à mettre en œuvre ne peuvent attendre le déclenchement d'un éventuel conflit pour être réalisés.

Il est étonnant que, jusqu'à présent, aucune confrontation n'ait été organisée entre « Epsilon » et hélicoptères pour vérifier l'efficacité d'un tel emploi. De toute façon, comme pour les avions et les chars, le meilleur « tueur » d'hélicoptères sera un hélicoptère. La plupart des constructeurs essaient actuellement d'adapter leurs modèles à cette mission avec plus ou moins de bonheur. Les solutions françaises sont intéressantes et complémentaires.

L'opportunisme français

Très rapidement, les autorités militaires françaises réclamèrent une solution qui devait être rapide à mettre en œuvre, peu coûteuse et efficace. Le GIAT et l'Aérospatiale, unissant leurs efforts, réussirent la gageure : depuis 1982, une quarantaine de SA341 « Gazelle » ont été équipées d'un canon de 20 mm (M.621 GIAT) en unité, à l'aide d'un « kit » de montage. Il est prévu, au cours des deux prochaines années, d'en équiper une trentaine d'appareils supplémentaires au sein des RHC de Corps d'Armée. Ainsi, à courte échéance, chaque RHC (Régiment

d'Hélicoptères de Combat) disposera d'une escadrille de dix SA341/canon.

Il ne s'agit là que d'une solution de circonstance, en attendant l'avènement du futur hélicoptère d'appui-protection (HAP). Cependant, l'utilisation opérationnelle, durant l'opération « Manta » semble avoir confirmé l'intérêt de la formule. Le Maroc, d'ailleurs, l'a consacré, puisque douze de ses 24 SA342L « Gazelle » ont été ainsi équipées et confrontées aux forces du Front Polisario.

Pourtant, il convient de nuancer et de remarquer que, non seulement le canon est d'un calibre insuffisant pour lutter contre le blindage des Mi-24 et son système de visée trop sommaire, mais aussi que cette installation sur la SA341 (pour l'ALAT, tout au moins) est lourde pour un appareil à la limite de la sous-motorisation. Le poids total de l'installation et des munitions, 238 kg, est à soustraire d'une capacité d'emport de charges utiles déjà réduite. Pour l'ALAT, il s'agit d'un « choix » déterminé par son parc de matériels.

L'Aérospatiale, consciente du problème, a choisi, quant à elle, de proposer cette installation à l'étranger montée sur des SA342, possédant une plus grande puissance. En définitive, pour l'ALAT, cette solution restera un moyen d'attente et ne devrait permettre qu'une protection relative de ses hélicoptères : le tir « à l'instinct » peut, lors de combats de renouveau, se révéler efficace mais, en règle générale, il demeurera plus dissuasif qu'efficace. Son principal avantage est de familiariser les équipages de l'ALAT avec un nouveau concept de combat, de structure et d'emploi et de permettre à une première réflexion de s'organiser sur ce thème et ainsi éviter toute perte de temps lors de l'arrivée du HAP, dans les années quatre-vingt-dix.

A côté de la « Gazelle » canon, déjà évoquée plus haut, l'Aérospatiale propose actuellement deux modèles d'hélicoptères particulièrement adaptés à la chasse antihélicoptères. Il s'agit du « Dauphin 2 » (1) SA365M et du AS355M « Ecureuil 2 ». Ces deux appareils présen-

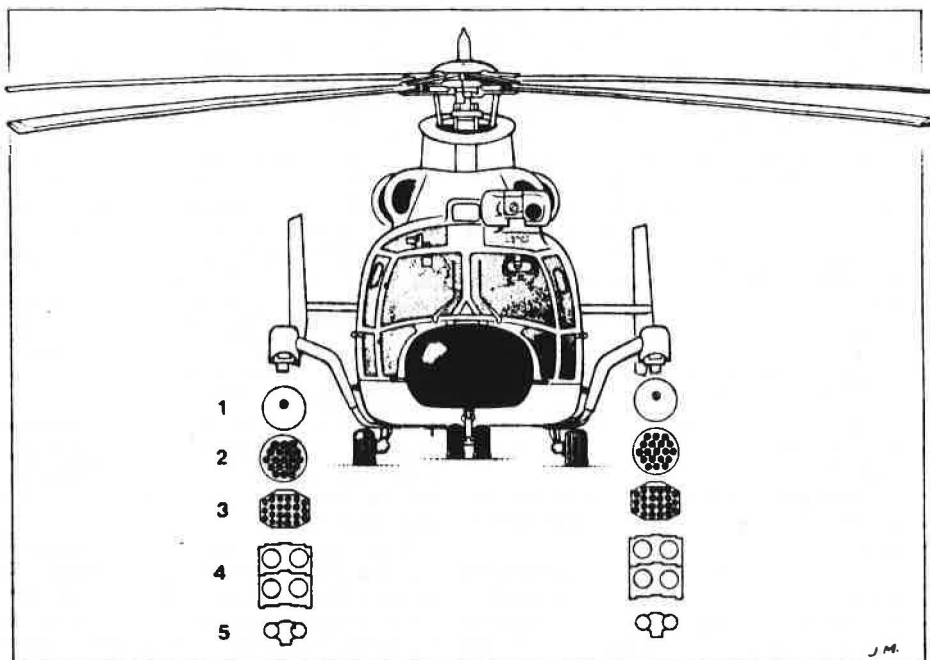
Déjà installé, sous forme de mequette, sur une « Gazelle » de l'ALAT, le système Matra AATCP « Mistral » devrait pouvoir s'adapter aisément sur le plupart des hélicoptères actuels. De plus, les caractéristiques « fire and forget » de ce missile assurent une excellente sécurité au véhicule tireur grâce au faible temps d'exposition nécessaire pour le tir. Dès lors, ne serait-il pas sain que l'ALAT puisse bénéficier d'un tel armement quatre à cinq ans avant l'arrivée de ses premiers HAP, puisque le « Mistral » sera industrialisé d'ici 1988 ? Ainsi, non seulement elle profiterait d'un excellent atout dans d'éventuels combats, mais elle pourrait également étudier les modifications doctrinales et structurelles induites par ce matériel sans devoir attendre les HAP, d'autant que la capacité anti-avions du AATCP « Mistral » permettra à l'ALAT de voir évoluer ses tactiques. Soulignons, cependant, que le montage de lanceurs infra-rouges va aller en s'accroissant sur les hélicoptères, ce qui perturbera l'action de ces missiles. L'Aérospatiale propose déjà de tels montages en option sur ses appareils. Enfin, il convient de rappeler la reprise, récente, du programme « Orchidée » (rader d'observation de zone monté sur « Puma ») qui, éventuellement, pourrait détecter les hélicoptères en mouvement au ras du sol et fournir une aide précieuse aux hélicoptères.



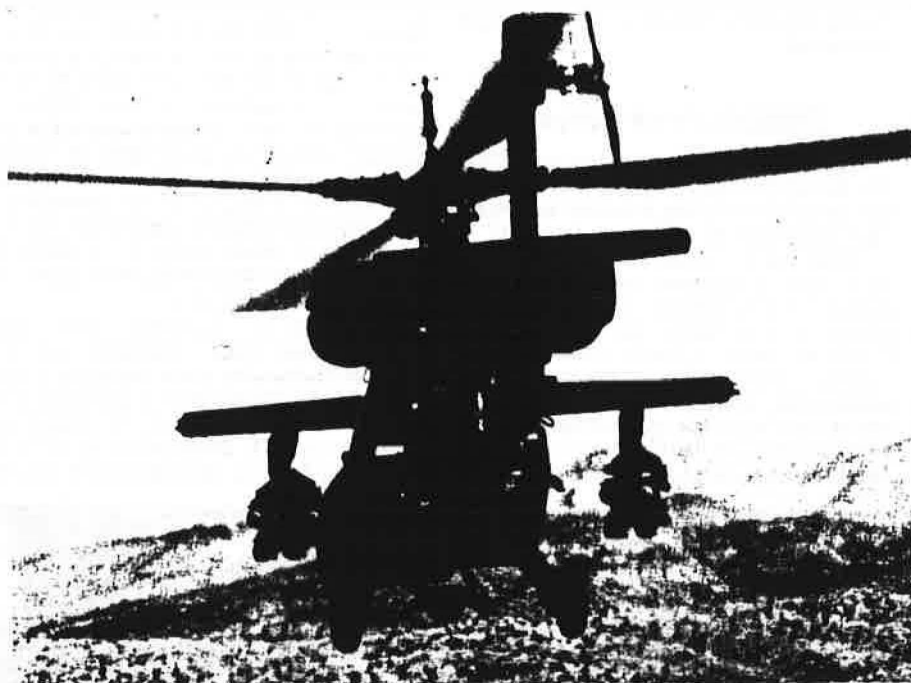
Hélicoptères

tent l'avantage de disposer d'une motorisation puissante et d'une capacité importante d'emport de charges utiles. Ainsi, il leur est possible de rester deux heures sur zone (avec un rayon d'action de 70 km pour l'AS355M et de 120 km pour le SA365M) au lieu d'une heure (avec un rayon d'action de 60 km) pour la SA341/canon... L'intérêt est évident puisqu'il permet d'assurer une couverture prolongée des zones sensibles où l'intervention des hélicoptères adverses est envisageable.

Pour l'instant, l'armement proposé comprend des canons en pod, des installations fixes et des paniers à roquettes. Cependant, dès à présent les ingénieurs de l'Aérospatiale travaillent sur l'adaptation de missiles AATCP « Mistral », produits par Matra. En effet, même si le canon, à terme, accroîtra ses possibilités (asservissement directionnel aux mouve-



Le SA365M « Dauphin » 2 peut emporter une panoplie polyvalente. 1 : pods contenant chacun un canon de 20 mm ; 2 : lance-roquettes (deux fois 19 projectiles de 70 mm) ; 3 : lance-roquettes (deux fois 22 projectiles de 68 mm) ; 4 : lance-missiles « Hot » ; 5 : lance-missiles air/air (dessin de Joël Meunard).



D'ores et déjà monstre sacré du monde des hélicoptères, le McDonnell Douglas AH-64A « Apache » possède d'indéniables aptitudes au combat antiaérien, malgré sa spécialisation air/sol. Ainsi, la présence à demeure d'un canon de 30 mm M230A1 constitue une garantie. De plus, sa capacité d'emport de missiles air/air « Stinger » et « Sidewinder » lui procure des moyens plus que suffisants pour sa seule autoprotection.

ments du casque du pilote des canons montés sous tourelle, par exemple) et demeurera un élément indispensable de la panoplie des armements de chasse, il n'en reste pas moins vrai que l'avenir appartient en grande mesure aux missiles spécialisés (2) du fait de leur plus grande précision à longue portée.

Le « Hot » ne dispose que d'une aptitude marginale au tir antihélicoptère et le « Mistral » Air-Air Très Courte Portée

semble, grâce à son système très performant de guidage qui permet au tireur de faire feu et « d'oublier » son missile (donc d'éviter toute exposition inutile au feu de l'adversaire), placer la France en très bonne position.

Dès 1987, en principe, commencera l'industrialisation de l'AATCP « Mistral » et Matra étudie l'installation de son système sur les SA341 « Gazelle » de l'ALAT qui pourrait voir là un intéressant moyen d'améliorer ses capacités d'auto-défense (tout en étudiant les modifications organisationnelles induites par l'introduction d'un tel équipement) cinq à six ans avant la livraison des premiers HAP.

L'installation, aisée et peu onéreuse, serait rentabilisée par le fait que ces mis-

siles, au fur et à mesure de la livraison des HAP, pourraient leur être rétrocédés, et n'accroîtrait donc pas le nombre total de systèmes à acquérir. Sur le plan militaire ce serait, incontestablement, la solution optimale. Des raisons financières en décideront peut-être autrement...

Les formes d'engagement prévisibles

A l'image de l'avion de combat, la mise en service d'un hélicoptère de chasse évolué permettra à l'ALAT de répondre à trois catégories de missions de chasse antihélicoptères :

- l'accompagnement-protection des unités d'hélicoptères antichars ou de manœuvre lors de leurs actions ;
- la couverture a priori sur zone, lors d'offensives adverses — ou de contre-offensives alliées — pouvant entraîner la

(1) Le SA365M « Dauphin » 2, dont la sortie en série est programmée pour 1988, bénéficiera d'un plus grand fenestron, d'un train renforcé, de structures anticrash, de réservoirs souples de carburant, de dilueurs et déviateurs de jet, de commandes de vol électriques, pour un poids de 4 100 kg et une puissance de 2 x 850 ch. (Turboméca TM333). Il disposera, en sus des jumelles intensificatrices de lumière, d'une caméra « Viviane » à imagerie thermique.

(2) Certains, comme Brandt, pensent que la roquette conserve ses chances dans le combat antihélicoptères. Dès 1986, un système efficace devrait débiter ses essais ; la roquette, par un asservissement à une conduite de tir et l'adjonction d'une charge propulsive destinée à accélérer la mise en vitesse de la roquette, devrait autoriser une efficacité acceptable à un coût dix fois inférieur à celui du « Mistral ».



Hélicoptères

présence d'hélicoptères adverses de combat ;

— la chasse « libre... »

Pour l'instant, l'ALAT ne peut que timidement apporter une autodéfense à ses unités, mais paraît avoir compris tout l'intérêt pour elle de relever le défi. Ainsi, dès à présent, la réflexion sur l'emploi et les structures progresse et il est évident que l'arrivée du HAP provoquera des modifications : à côté des escadrilles d'appui-protection internes à chaque régiment d'hélicoptères de combat, l'organisation d'une unité spécialisée dans la chasse sera certainement nécessaire.

De même, des problèmes aigus d'identification se poseront et des procédures particulièrement draconiennes devront être mises en place pour éviter les confusions (tirs entre « amis »). Face au tournant des années quatre-vingt-dix, la France est donc bien placée.

Déjà un certain nombre de pays réfléchissent à cette question, la RFA, notamment, qui envisage l'installation de missiles « Stinger » sur un certain nombre de ses PAH.2 ; la Yougoslavie qui vient d'équiper quelques-unes de ses « Gazelle » de missiles SAM.7.

Il convient, pour ne pas perdre notre avance, d'accepter de faire les efforts financiers indispensables. Devant cette multiplication de ses activités de combat, l'ALAT va voir se poser le dilemme de la taille de sa flotte et du maintien de ses activités de soutien aux forces terrestres : liaisons, reconnaissances, observations, transports, etc. A moins de consentir un important accroissement quantitatif, financièrement insupportable, du parc

des hélicoptères de l'armée de Terre, il conviendra de faire des choix dans les missions confiées à l'ALAT.

A quantités égales de matériels, celle-ci sera vraisemblablement conduite, d'ici à la fin du siècle, à mener des activités combattives beaucoup plus nombreuses et diversifiées et jouira d'une plus grande autonomie dans la gestion de ses actions. L'hélicoptère ne sera, pourtant, jamais la panacée et ne pourra remplacer le char de combat. Il serait dangereux de le croire. Il s'agit simplement d'un nouveau moyen de combat venant s'insérer dans la panoplie...

En définitive, l'hélicoptère de chasse antihélicoptère, loin d'apparaître comme une utopie, est déjà, au travers de l'hélicoptère d'appui, une réalité et confirme l'épanouissement du moyen spécifique et indispensable qu'est devenu ce type d'aéronef, sans pour autant nier, ou diminuer, l'importance du rôle à jouer par l'armée de l'Air en ce domaine et pour lequel une réflexion commune — ALAT/armée de l'Air — approfondie serait nécessaire.

La « Gazelle » canon Le canon de 20 mm M621 GIAT :

Arme compacte (2,2 m de longueur) et légère (59 kg), ce canon possède une bonne efficacité du fait de la vitesse initiale élevée de ses projectiles (1 000 m/s) permettant de conserver une excellente précision à leur trajectoire. Les obus, d'une masse de 260 g, assurent la perforation de blindages légers et peuvent être

tirés à la cadence de 740 ou de 300 coups/mn. Au total, l'installation du canon M621 représente une masse de 160 kg, auxquels il convient d'ajouter les 78 kg des 240 obus emportés. Pour un SA342, cela permet d'emporter 380 kg de carburant, donc de rester une heure et demie sur zone avec un rayon d'action de 60 km. Pour le SA 341, le temps sur zones pour un même rayon d'action se réduit à une heure.

L'adaptation du canon à la « Gazelle » est relativement simple. L'ensemble canon-berceau élastique est fixé à l'extrémité d'une poutre, par l'intermédiaire d'une potence ; la poutre est liée à une plaque d'inertie fixée sur le plancher arrière de la cabine. Un vérin électrique permet la mobilité du canon en site.

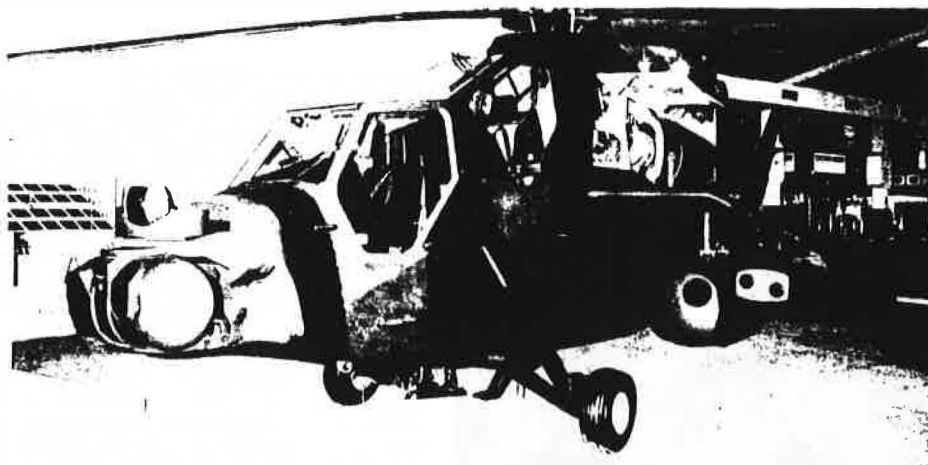
La caisse à munitions, quant à elle, est fixée sur la plaque d'inertie, à côté de la boîte de commande ADS, et un couloir souple permet l'alimentation du canon en obus. Le tir est commandé par le pilote qui dispose de la commande du vérin de site, d'un bouton de mise à feu, d'un boîtier de commande permettant la mise sous tension des circuits de tir et la mise en œuvre du dispositif de réarmement, d'un viseur clair, enfin, équipé d'un tambour de hausse permettant le pointage de l'arme par pilotage de l'hélicoptère.

Au surplus, sur le SA342, l'installation d'un panier de roquettes est possible de façon symétrique à celle du canon. Le poids supplémentaire, 150 kg, réduit d'autant la quantité de carburant emportée et le temps sur zone (une demi-heure pour un rayon d'action de 60 km). En définitive, la « Gazelle »/canon se révèle être une excellente solution d'attente pour l'ALAT, d'autant que les difficultés d'adaptation se sont révélées moins importantes que prévues : la fatigue structurale provoquée par le recul du canon demeure largement inférieure aux prévisions.

D'autres, en revanche, en essayant d'adopter une solution similaire à leurs appareils, sont allés au-devant de l'échec. Ainsi, les forces terrestres espagnoles, récemment, ont tenté de monter

Disposant d'excellentes capacités de protection (discretion et blindage), le futur HAP, hélicoptère d'appui-protection, aura pour fonction principale la protection des hélicoptères antichars et de transport durant leurs évolutions face à la menace des défenses sol/air et des hélicoptères adverses. Son armement : à base d'un canon de 30 mm, de roquettes et de missiles Matra AATCP « Mistral ».





Maquette vraie grandeur sur le stand MBB, de l'hélicoptère armé franco-allemand HAC PAH-2. Ce programme survivra-t-il ?

On the MBB stand, the full scale mock-up of the French-German HAC PAH-2 armed helicopter. Will the programme survive ?



Euromissile demeure une des structures multinationales européennes où les contradictions d'intérêts nationaux trouvent le moins à s'opposer ; ici une vue d'un tir de missile « Roland ».

A "Roland" firing. Euromissile is considered as an example of efficient cooperation.



Se heurtant à des difficultés de définition, de délais et de financement, le programme franco-allemand d'hélicoptère de combat PAH 2/HAC/HAP paraît en perte de vitesse.

The franco-german second generation anti-tank helicopter. This programme obviously knows increasing problems.

pratique, le constructeur américain, fort de l'expérience acquise grâce à l'inépuisable « Hercules » (plus de 1 750 exemplaires vendus à 57 utilisateurs) a constaté que le quadriréacteur britannique se prêterait bien à l'installation d'une rampe de chargement arrière.

Susceptible de devenir ainsi le complément des C-130 et autres L-100, il trouverait des débouchés nouveaux susceptibles d'enrichir un carnet de commandes toujours maigre, le quadri ALF 502 ayant bien du mal à démarrer. Une affaire à suivre.



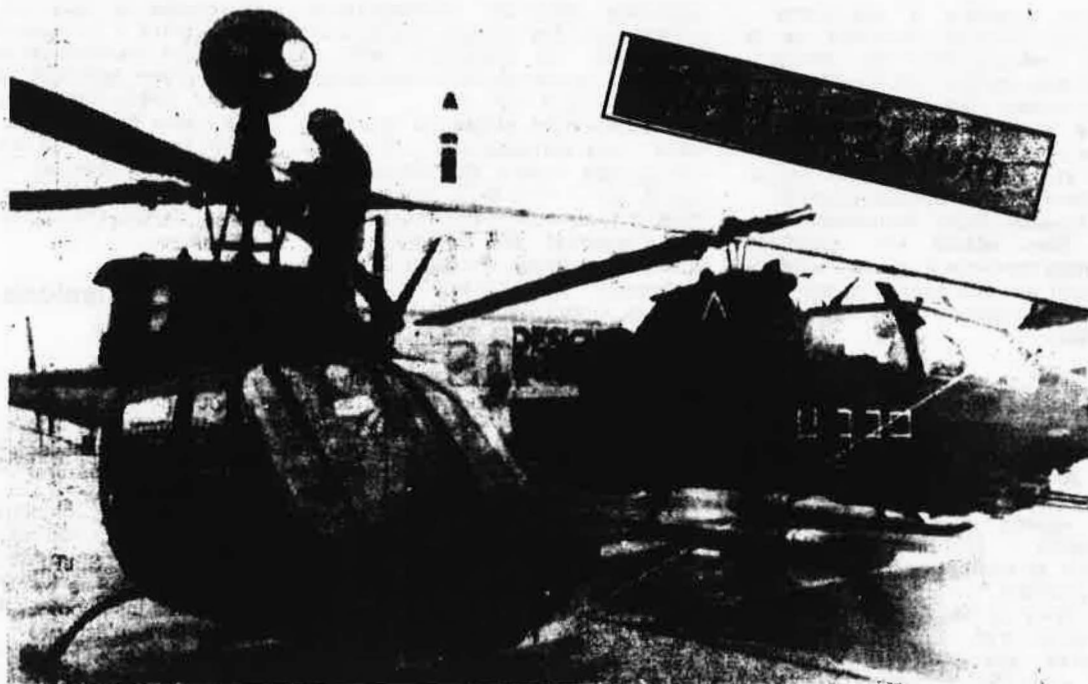
Version ultime du Bo-105, le LS est apte aux opérations en haute altitude et par temps chaud. Toutefois, son succès commercial est loin d'être déjà acquis.

The Bo-105LS, the latest version for high altitude high temperature conditions

du volume de travail que MBB obtenaient avec les A300/310. La coopération avec Fokker pour la fabrication de certaines parties du Fokker 100, enfin, ajoutée à d'importants contrats d'entretien majeur (C160, « Jetstar », « Tristar », Airbus, etc), voire de modifications (trente A300B2-100 transformés en A300R4-200), fournira également une charge de travail non négligeable.

De même, les activités spatiales, qui regroupent 2 200 personnes devraient progresser rapidement... et celles du secteur armement poursuivre leurs bons résultats dans des domaines aussi divers que les missiles « Hot », « Roland », « Milan », « Kormoran », ANS (missile supersonique anti-navires encore en cours de définition avec l'Aérospatiale, partenaire), le système MW-1 à sous-munitions, etc. Sans oublier les projets de production de « Maverick », voire de système de lasers à haut énergie de lutte anti-aérienne.

La fête de l'aéronautique au Salon du Bourget



Huit cent cinquante exposants représentant vingt-neuf pays seront présents au 37^e Salon du Bourget

Paris sera à nouveau, du 11 au 21 juin, la capitale mondiale de l'aéronautique et de l'espace, avec le 37^e Salon du Bourget, qui conjugue rassemblement professionnel et fête populaire.

Inauguré aujourd'hui par François Mitterrand, ce salon, qui se tient tous les deux ans, rassemble près de deux cents appareils de tous types, exposés, au sol ou en vol, dont une trentaine d'avions ou d'hélicoptères présentés pour la première fois au Bourget.

La crainte des attentats aidant, les mesures de sécurité seront encore renforcées cette année pour cette manifestation, la plus importante du genre au monde.

Tous les visiteurs devront passer sous un portique magnétique, comme ceux installés dans les aéroports, tandis que plusieurs milliers de policiers, gendarmes, soldats de l'armée de l'air et pompiers veilleront sur les stands.

Avec son tout nouveau A 320, présenté en vol chaque jour, Airbus Industrie devrait tenir la vedette. Cet avion européen n'a été vu jusqu'à présent que par les Toulousains et il est présenté auréolé de ses succès commér-

ciaux (439 commandes et options à ce jour).

Les deux prototypes expérimentaux des futurs avions de combat européens, l'EAP britannique et le Rafale français seront là également.

Les Etats-Unis ne présentent pas de prototypes d'avion cette année, mais ils ont fait venir le tout nouveau bombardier stratégique de l'US Air Force, le B 1-B de Rockwell.

Cet avion à géométrie variable, qui remplacera le B 52, n'a jamais été présenté au Bourget. Il côtoiera sur les pistes le plus gros avion du monde, l'AN-124 soviétique, qui avait déjà été présenté lors du dernier salon.

L'URSS a fait un effort important dans le domaine spatial, en présentant une maquette grandeur nature du train spatial constitué autour de la station Mir.

Pour les cinq journées ouvertes au public (vendredi 12, samedi 13, dimanche 14, samedi 20 et di-

manche 21 ; prix d'entrée, 35 F), plusieurs centaines de milliers de personnes sont attendues par les organisateurs.

Mais le Salon du Bourget, c'est d'abord une grande foire professionnelle où se rencontrent vendeurs et acheteurs du monde entier. Trente et un pays sont représentés. 1.465 sociétés ont loué un stand ou l'un des 430 chalets (dont certains à deux étages), pour permettre des négociations discrètes loin de la foule.

La quasi-totalité des grands constructeurs occidentaux sont représentés, mais ils sont concurrencés par les nouveaux pays aéronautiques, comme l'Indonésie, le Brésil ou la Chine, dont les présentations sont chaque année plus importantes et plus diversifiées.

L'aéroport du Bourget, qui vit d'habitude au rythme tranquille de l'aviation d'affaires, va se transformer pour l'occasion en une petite ville. Trois restaurants, deux banques, quatre journaux quotidiens, 3.000 lignes téléphoniques, un bureau de poste, un coiffeur... seront à la disposition des professionnels ou du public durant le salon.

Ben Pyg 11/6/87

Air et Cosmos - 1985

10 Mai 1987

"Panther", ou la polyvalence à la sauce Dauphin

Grande première à Marignane : M. Michel Thomas, directeur de la division « Hélicoptères » de l'Aérospatiale entouré de MM. Lefort et Dubreuil, respectivement directeur général adjoint de la division et responsable du programme « Dauphin », a présenté l'autre semaine (30 avril) un nouvel hélicoptère militaire baptisé « Panther » : un « appareil léger, hautement polyvalent, bien adapté aux conditions du combat moderne », et dont le développement est très avancé puisque les premières livraisons sont annoncées pour 1988.

Militarisation réussie

Si l'hélicoptère « Panther » ressemble quelque peu au « Dauphin », il n'y a pas lieu de s'en étonner : le nouvel appareil, en effet, est dérivé de la version la plus moderne du « Dauphin » civil (SA-365 N), mais bénéficie de nombreuses modifications ayant pour but non seulement de militariser (d'où la désignation SA-365 M) mais aussi d'en améliorer les performances, spécialement par temps chaud et/ou en altitude : en clair, si les éléments dynamiques (rotors et transmissions) sont pratiquement identiques à ceux du Dauphin-2 civil, les moteurs, en revanche, sont beaucoup plus puissants, l'« Arriel » de Turbomeca ayant cédé sa place au nouveau TM333 qui, avec ses 900 ch au décollage, caracole évidemment loin devant l'Arriel (650 ch).

Si le fuselage est basiquement celui du Dauphin, il apparaît cependant modifié sur de nombreux points, afin d'assurer à la fois une vulnérabilité réduite et une grande survivabilité, dans l'éventualité d'un crash. La vulnérabilité réduite (résistance à l'impact de projectiles) est obtenue en utilisant au mieux les matériaux composites : à 100 % pour les composants dynamiques, dans une proportion accrue (15 %) dans la structure du fuselage ; en blindant les sièges de l'équipage et, éventuellement, certains éléments vitaux (servo-commandes, régulations moteurs) : en utilisant des

réservoirs carburant auto-obturants ; en adoptant des circuits hydrauliques redondants ; en parvenant, enfin, à obtenir la possibilité de fonctionnement sans huile de la BTP.

La survivabilité exigée est de niveau élevé : elle correspond à une protection globale jusqu'à des vitesses verticales de 7 m/s, à la masse maximale, d'où un train d'atterrissage capable d'absorber des énergies importantes ; des sièges anticrash (15 « g ») également ; une conception particulière du circuit carburant, capable de résister jusqu'à une vitesse verticale de 14 m/s et dont les raccords peuvent supporter jusqu'à des déformations de 70 mm ; enfin, la disposition

FICHE EXPRESS DU PANTHER

- Masse à vide équipée, avec équipement de 2 personnes : 2 690 kg ;
- Masse maximale au décollage : 4 100 kg ;
- Charge utile (carburant + armement ou passagers) : 1 410 kg ;
- Vitesse : 278 km/h (150 kts) ;
- Distance franchissable : 700 km (400 NM) ;
- Autonomie : 4 heures ;
- Motorisation : TM333-1 M de Turbomeca (2 x 900 ch) ;
- Domaine d'utilisation : — 40 à 50 °C ; altitude : 6,6 000 m.

des ensembles mécaniques en arrière de la cabine, ce qui réduit le risque d'enfoncement du plafond cabine en cas de crash.

Mais un hélicoptère militaire doit aussi être difficile à détecter : d'où la nécessité de réduire les signatures acoustique, visuelle, radar et infrarouge.

Un dilueur de jet (visible sur les photographies), agissant par effet-trompe, rejette vers le haut un jet déjà dilué (donc refroidi), et qui est immédiatement brassé par le flux traversant le rotor : d'où une signature IR très faible, nettement plus basse, nous a-t-on affirmé, que celle de l'« Apache » (dont les présentations publiques ont permis d'évaluer la signature IR) ;

la réflectance radar est faible également, grâce à l'utilisation intensive des matériaux composites, et à l'adoption de peintures spéciales ; de par sa taille et son faible niveau de bruit, « Panther » sera peu visible et peu entendu ; enfin, l'adaptation au vol tactique (manœuvrabilité et réserves de puissance), ainsi que l'aptitude au vol de nuit sont autant de moyens d'améliorer la détectabilité.

Quatre missions principales

A partir de ce « véhicule de base », dont le premier vol remonte au 29 février 1984, l'Aérospatiale a développé un appareil hautement polyvalent, dont les quatre missions principales sont :

- le transport tactique (huit à dix commandos sur 400 km) ;
- l'appui-feu, avec deux canons de 20 mm en pods (approvisionnés à 360 coups) ou deux lance-roquettes de 68 mm (44 roquettes), autonomie : trois heures en vol tactique ;
- la lutte antichar de jour et de nuit, avec huit missiles HOT, autonomie : trois heures ;
- la lutte antiaérienne et antihélicoptères, avec huit missiles Matra « Mistral » air-air ou deux canons en pods de 20 mm (trois heures d'autonomie avec huit missiles).

Le mixage canon/roquettes/HOT/Mistral est possible.

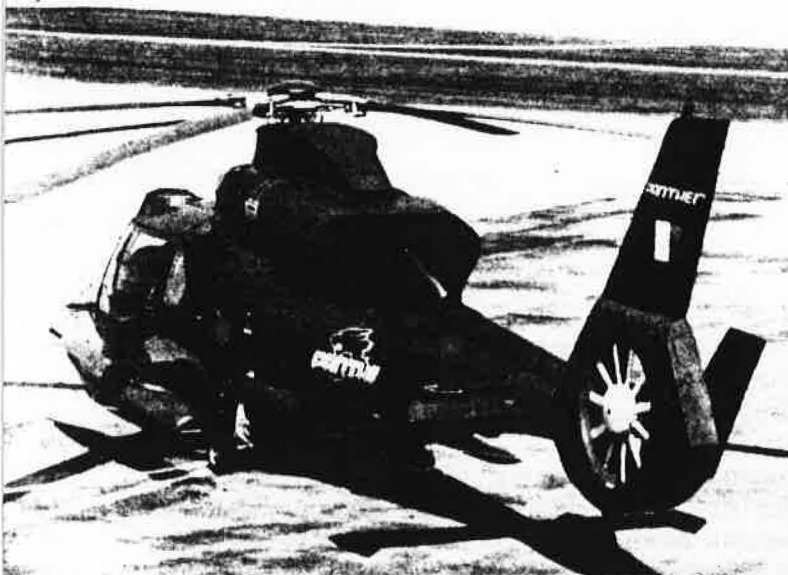
Les missions secondaires sont :

- la reconnaissance (armée ou non armée) ;
- le poste de commandement en vol ;
- le transport externe (1 600 kg) ;
- l'évacuation sanitaire (quatre civils) ;
- le sauvetage/SAR (armé ou non armé) ;
- le transport de personnel.

Au plan technique, on note la présence :

- des bras d'armement polyvalents, permettant une mobilité en site, asservis à un viseur électronique (Thomson-CSF) de nouvelle génération, intégrant





Le « fenestron » (exigé d'ailleurs par l'U.S. Army sur le futur LHX) constitue pour le « Panther » un avantage important dans de nombreux domaines ; à noter le dilueur de jet dont les sorties sont visibles sur le dessus du fuselage

une symbolologie d'aide au tir et au pilotage, assurant la mise en œuvre du pod canon de 20 mm GIAT, du lance-roquettes Brandt (22 x 68 mm), du lance-roquettes Forge de Zeebrugge (10 x 2,75 pouces), du missile air-air Mistral (2 x 4) ;

— d'un viseur jour/nuit « Viviane », destiné à la mise en œuvre de l'armement antichar « HOT », de jour comme de nuit grâce à la caméra thermique ; le pilotage de nuit est possible grâce à l'adaptation du cockpit au vol tactique avec jumelles de vision nocturne. L'Aérospatiale est en fait le premier industriel à avoir intégré un système d'arme antichar opérationnel de nuit,

Le pilotage enfin sera particulièrement aisé grâce à la mise en route et à l'arrêt rapide des rotors, à la régulation électronique des moteurs, au faible niveau vibratoire, à la grande visibilité du cockpit.

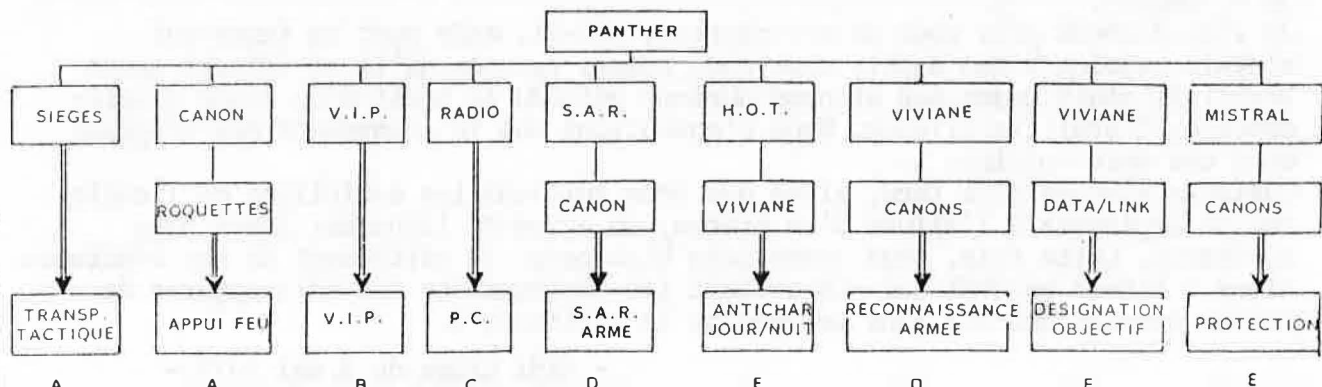
Programme de développement

La mise au point du véhicule de base (installation motrice, ouverture du domaine de vol, militarisation jusqu'aux essais de coupe-câble) s'est étalée de février 1984 à juin 1985, date à laquelle ont commencé les vols d'em-

Un hélicoptère « à la carte »

Avec le Panther, l'Aérospatiale propose au fond, dans la classe des quatre tonnes, un hélicoptère militaire « à la carte », capable de répondre à des exigences très diverses avec un même véhicule de base, doté des mêmes moteurs et des mêmes systèmes principaux, mais dont l'armement est diversifié ensuite en fonction des besoins.

Le nouvel hélicoptère bénéficie de l'expérience très importante acquise sur les Alouette, les Gazelle, le Super Freon, les Puma et Super Puma, et



Les différentes versions envisageables du « Panther ». A : en développement ; B : déjà développée ; C : non développée, (installation d'équipements simples) ; D : juxtaposition d'éléments qui seront déjà développés sur Panther ; E : intégration de systèmes qui seront développés sur Gazelle ; F : complément à définir d'un optionnel déjà intégré sur Panther (Viviane)

grâce à la mise au point du système HOT-VENUS sur un hélicoptère de combat léger (HCL), le SA-361 H. Cette expérience et les progrès technologiques réalisés entre-temps permettent maintenant à l'Aérospatiale de développer le système HOT/Viviane sur la Gazelle ALAT, ce même système équipant Panther.

Côté **navigation**, les calculateurs utilisés maintenant, plus élaborés, permettent de faire aussi de la gestion de mission et bientôt de la gestion armement, ainsi que la conduite de tir pour le combat air-air (système Crouzet Nadir Mk 2). Ces calculateurs sont reliés bien entendu au système de pilotage automatique transparent avec coupleur de la SFIM.

port des différentes configurations envisagées. La phase actuelle d'intégration des armements se conclura en octobre 1986 par une campagne de tir, mais on sait déjà par exemple que l'appareil se comporte parfaitement bien avec les deux pods canons en action.

Les essais optionnels généraux (filtres anticâble, treuil, etc.) s'achèveront fin 1987 ; les essais de système (navigation, ECM, viseur électronique, planche de bord à tube cathodique) ont lieu d'abord sur d'autres hélicoptères, afin de gagner du temps.

L'**industrialisation** est maintenant lancée, d'où la possibilité annoncée de livrer les premiers Panther dès 1988.

maintenant le Dauphin naval. Il pourra permettre la constitution au moindre coût d'unités d'hélicoptères organisées, destinées à la guerre moderne comme à la lutte antiguerilla, et bénéficiant, au fur et à mesure, des progrès réalisés sur les différents systèmes d'armement et de combat qui seront développés. L'économie réalisée en évitant l'achat d'hélicoptères spécialisés, appartenant à trois ou quatre types différents d'appareil, peut être très importante.

Selon M. Michel Thomas, le marché potentiel identifié pour un hélicoptère militaire comme « Panther », présenté aussi comme une alternative au futur LHX américain, est d'environ 400 appareils. Affaire à suivre.

Jacques MORISSET ■

POUR ETAYER NOTRE HYPOTHESE, QUELQUES CAS SIMILAIRES

=====

TIRES DE UFO INFORMATION N° 21 1978

OVNI dans le ciel gardois -

Bagnoles-sur-Cèze - Un objet volant non identifié a été aperçu par un couple de jeunes niçois, M. et Mme Christian Doucet, près d'Uzès (Gard). L'OVNI, d'une forme indéfinissable se déplaçait lentement et à basse altitude en faisant clignoter des feux de couleur rouge orange. D'autres personnes ont vu également l'engin à Bagnoles sur Cèze, Dions et Tresques, avant qu'il ne disparaisse derrière les collines. La gendarmerie qui a établi un procès-verbal a pu également établir qu'aucun hélicoptère ne volait au moment où le phénomène a été observé.

- Le Parisien Libéré du 2 Mai 1978 -

Ces mystérieux OVNI dans le "triangle magique" gardois -

Dès qu'il s'agit d'OVNI rien n'est simple, surtout si des hélicoptères militaires en manoeuvre dans le coin brouillent involontairement les pistes en se faisant passer, toujours involontairement, pour des objets volants non identifiés. C'est bien ce qui semble s'être produit jeudi soir dans le fameux triangle "magique gardois" Uzès-Blauzac et Dions.

Ceux qui ont assisté à la scène ont tous insisté sur le silence qui entourait le déplacement de l'engin. M. Louis Gomard par exemple. M. Gomard est taxiteur-ambulancier à Barjac mais il habite Méjannes le Clap, sur le plateau. Jeudi soir, vers 21h45, en promenant son chien, il a vu le clignotant "rouge feu" de "l'engin".

Je l'ai d'abord pris pour un hélicoptère, dit-il, mais avec ma femme qui m'avait rejoint à mon appel, nous nous sommes aperçus qu'il ne faisait aucun bruit. Il était assez bas et nous aurions entendu le bruit d'un rotor d'hélicoptère. C'était le silence. Nous n'entendions que le coassement des crapauds dans une mare voisine.

Quelques minutes plus tard, alors que nous suivions les évolutions de l'engin qui se déplaçait à l'allure d'un piéton, un avion de ligne est passé bien au-dessus. Cette fois, nous avons très bien perçu le sifflement de ses réacteurs. Alors ? Est-ce un OVNI qui surveillait les déplacements des hélicoptères de Luc en mission secrète dans le Gard ou le contraire ?.

- Midi Libre du 3 mai 1978 -

Les OVNI : c'étaient des hélicoptères -

Contrairement à ce qu'avaient affirmé -de bonne foi- des vacanciers niçois, les gendarmes de Saint-Chartes et plusieurs autres témoins, aucun OVNI ne volait dans le ciel du Gard, jeudi dernier. Il a en effet été établi que le soir où le "phénomène" a été observé, un régiment héliporté comptant une quinzaine d'appareils, était en manoeuvres avec d'autres unités entre Lussan et Uzès (Gard). C'est donc, selon toute vraisemblance, un "Super-Frelon" ou une "Banane-Volante" qui a semé l'émoi dans plusieurs localités de la région.

-France-Soir du jeudi 4 mai 1978 -

TIRE DE UFO INFORMATION N° 21 1978

OBSERVATION D'UN PHENOMENE LUMINEUX VERS ST-ETIENNE DE FONTBELLON (Ardèche)DATE : Jeudi 3 novembre 1977HEURE : 18h30 environLIEU : Nationale 104 - Au sud de St-Etienne de Fontbellon (07200)
Avant le passage à niveau - Carte Michelin n° 80 - Pli 9DUREE D'OBSERVATION : Environ 5 MinutesMETEO : Très beau temps, pas de nuageENVIRONNEMENT : A signaler dans la région de nombreuses ruines, curiosité... (Roche-colombe, Balazuc...), un aérodrome a été implanté récemment à environ 8 km à vol d'oiseau à Lanas - 07200 Aubenas -

= = = = =

Mlle C. et sa tante Mme F. circulaient sur la nationale 104, se dirigeant vers le sud, en direction de Joyeuse (07). Au sud de St-Etienne de Fontbellon, à 2 km d'Aubenas, après le centre Elie Leclerc et avant le passage à niveau, elles virent à travers le pare-brise de la 204 break de Mme F., soudainement, "quelque chose de circulaire, avec une forme triangulaire se trouvant sous cet objet et semblant formée par deux barres noires".

Les témoins s'arrêtèrent sur le bord de la route. Aucun bruit n'a été perçu par les témoins. Mme F. a pensé à un hélicoptère et Mlle C. à un OVNI. La pensée de Mme F. est peut-être due à la présence proche de l'aérodrome de Lanas-Aubenas distant d'environ 8 kms des témoins et dont on voyait les lumières.

D'après Mlle C. le phénomène avait une taille d'environ 2 Lunes sans qu'elle puisse donner son altitude. L'engin suivait une trajectoire opposée à celle des témoins, c'est-à-dire pour les observatrices, une direction sud-nord, vers Aubenas.

Au cours de cette observation qui dura, au total, environ 5 Minutes l'objet avait une vitesse rapide (sans autre précision) mais régulière bien que la vitesse semblât moins rapide au début de l'observation que lors de la fuite de l'OVNI, au-dessus d'Aubenas. Mais Mlle C. n'en est pas absolument sûre. Pour elle, l'objet est passé au-dessus d'Aubenas et semble s'être élevé ensuite, c'est tout au moins l'impression qu'eut Mlle C.

La forme circulaire "n'avait pas de couleur", elle était plus claire que le ciel (la nuit était déjà tombée). Trois lumières étaient visibles, deux fixes, rouges et une blanche clignotante. (Voir dessin de Mlle C.)

L'objet était pratiquement à la verticale des témoins lors de l'observation à l'extérieur de l'automobile. Les deux lumières rouges se trouvaient à deux extrémités des barres noires et la lumière blanche se trouvait au point où se réunissaient les deux barres ; cette dernière clignotait : "blanc", "rien", "blanc", "rien"... La pointe formée par les deux barres était dirigée vers le nord, donc dans le sens du déplacement.

En ce qui concerne la lune, elle était, ce jour-là, à son dernier quartier. Mlle C. ne se souvient pas de l'avoir vue durant l'observation.

Le ciel n'était pas, semble-t-il, visible à travers l'objet ou une de ses parties : barres ou autre.

Les témoins se sont arrêtées au niveau de l'embranchement de Fons, c'est-à-dire au sud de St-Etienne de Fontbellon.

Les feux de croisement étaient restés éclairés, mais Mme F. ne se souvient pas si elle avait coupé le moteur. Aucun effet sur le véhicule ou sur l'éclairage ne fut constaté.

Pour Mme F. l'objet avait des barres sur le côté et au-dessous, mais elle ne peut en préciser ni la position, ni la couleur, ni le nombre, et elle s'est même demandé, lors de l'enquête, comment elle avait pu distinguer ces barres, alors que celles-ci étaient de la même couleur que l'objet.

L'observation s'est déroulée presque à la verticale des témoins. Le phénomène lumineux avait une taille de 2 à 3 Lunes pleines.

COMPLEMENT D'ENQUETE

- Tour de contrôle de l'aérodrome de Lanas-Aubenas :

À la suite d'un coup de téléphone donné à la tour, le contrôleur précisa à l'enquêteur le passage d'est en ouest de deux hélicoptères PUMA SA 330, le jeudi 3 novembre 1977 à 18h40 exactement. Ces deux hélicoptères appartiendraient à la base de Chabeuil, 26 .

- Base militaire Alat de Valence-Chabeuil :

Cherchant confirmation du vol de 2 SA 330 de cette base, il a été répondu à l'enquêteur par la négative en ce qui concerne ces deux appareils. En effet, sur les deux SA 330 que possède la base, un était en révision le 3/11/77 et l'autre a effectué un seul survol local.

- Tour de contrôle de Lanas-Aubenas :

Second coup de téléphone au contrôleur indiquant que les deux hélicoptères n'appartenaient pas à l'Alat de Chabeuil, mais le contrôleur n'ayant pas été contacté par ces derniers, aucune trace écrite concernant le passage de ces appareils n'existe à Lanas ; 20 jours après le passage de ces "appareils", la mémoire du contrôleur semble étonnante (n'oublions pas la précision de l'heure : 18h40) mais celui-ci précisa plusieurs points :

- . C'était après le départ de la liaison avec Lyon par bimoteur, liaison régulière.
- . Lanas recevant quelquefois des hélicoptères sanitaires, il avait alors éclairé à nouveau le balisage et voyant qu'ils ne s'arrêtaient pas, l'avait éteint.
- . Cette personne travaille depuis très longtemps dans cette branche et aurait donc certains automatismes en ce qui concerne en particulier l'enregistrement en mémoire de certaines données.
- . Le contrôleur certifia l'exactitude de la date et de l'heure du passage de ces hélicoptères en Est-Ouest.

- Aérodrome de Lanas :

Un bimoteur, assurant la liaison régulière avec Lyon a décollé de Lanas à 18h25, le jeudi 3 novembre 1977.

- Avion, hélicoptère, feux de signalisation - Renseignements donnés par un capitaine de l'Alat :

Un hélicoptère a des feux de position qui sont au nombre de 3, pour le PUMA SA 330 : un blanc clignotant sous l'arrière de l'appareil un rouge à gauche et un vert à droite, sur les barres du train d'atterrissage, ces deux étant en général fixes, mais pouvant être mis en clignotant. De même, le blanc clignote en général mais peut être mis fixe.

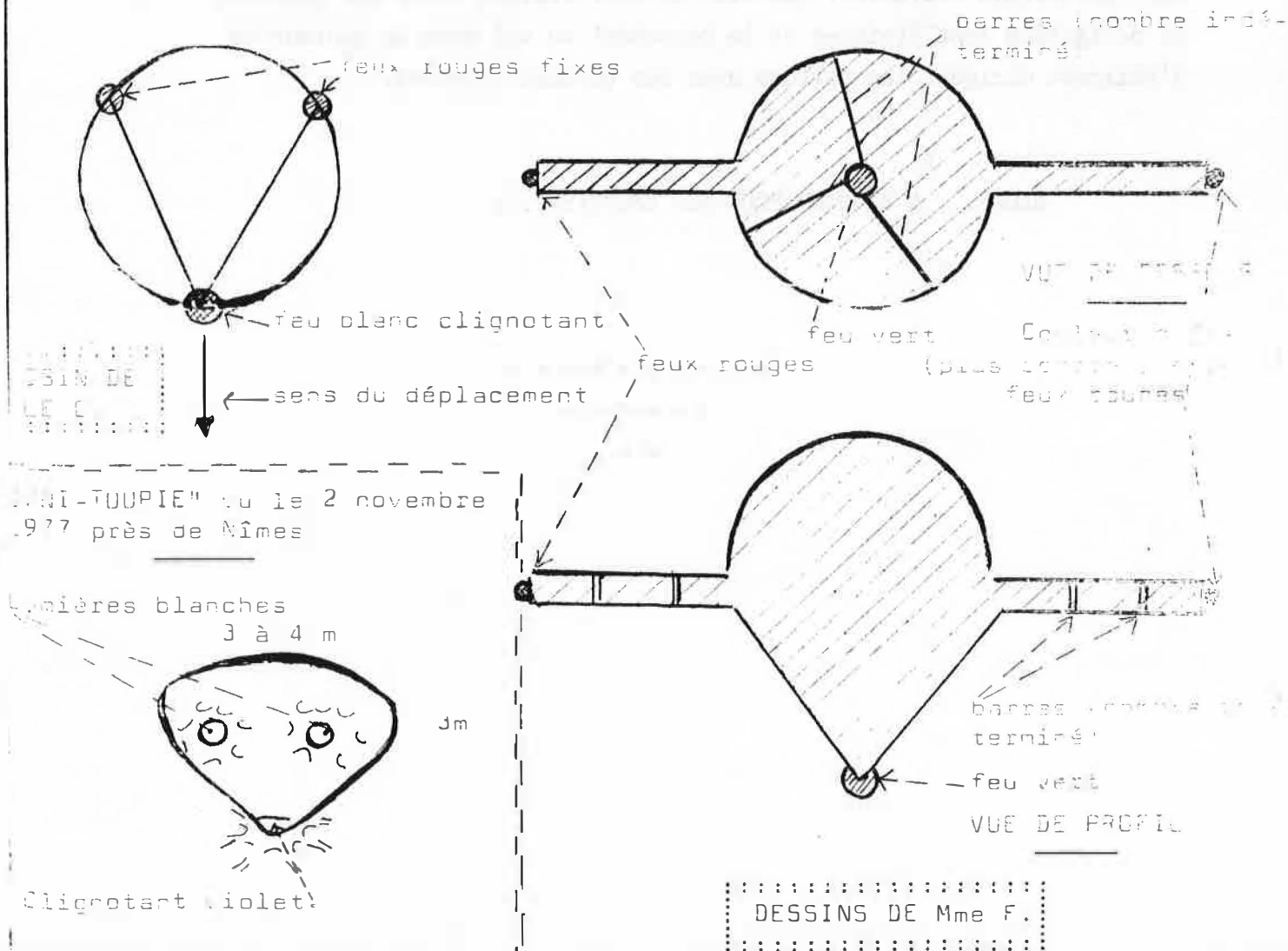
- Renseignements fournis par le contrôleur de trafic aérien :

Les avions bimoteurs du type de celui qui assure la liaison avec Aubenas, possèdent 4 feux réglementaires, non compté le phare d'atterrissage : un blanc fixe à l'arrière sous l'avion, un rouge clignotant à l'arrière sur le dessus de la queue, un vert fixe à droite sur l'aile et un rouge fixe à gauche sur l'aile.

Signalons enfin que la veille, le 2 Novembre à 22h, un OVNI en forme de toupie, de couleur gris-noir, a été observé à 3 ou 4 Mètres du sol près de Nîmes dans le Gard : il avait un diamètre de 3 ou 4 Mètres et une hauteur de 3 mètres. Deux lumières rondes faisant penser à des hublots ou à des phares blancs se découpaient sur ses flancs. A sa base clignotait d'un éclat vif une lumière de couleur violette. Après 3 ou 4 minutes, il s'éleva lentement de quelques dizaines de mètres en laissant s'échapper vers le bas une espèce de fumée rappelant le brouillard, puis se dirigea vers Uzès tout en accélérant progressivement. (LDLN de mai 1978, p. 7)

- ENQUETE DE J.P. PATTARD -

Sans couleur (mais plus clair que le ciel)



ET NOUS TERMINERONS PAR UN CAS QUI RESSEMBLE TRES ETRANGEMENT AU NOTRE

= = = = =

Il est tiré de la traduction de l'enquête anglaise parue dans la revue CENAP Report, sous le titre de Lichter Himmel, 23 juli 1984, LEEOS, england, page 12 à 21.

Bref résumé : Des personnes observant dans le secteur de Middleton Sud de Leeos, des lumières blanches extrêmement vives.

Aspect : 2 boules rondes très proches l'une de l'autre. Le directeur de l'aéroport de Leeos/Bradfort signale que le personnel n'a détecté aucun avion dans le secteur des observations. Est-ce une opération militaire ? Réponse négative des autorités.

Quant aux témoins, ils affirment que ce sont ni des avions, ni des hélicoptères ! L'enquêteur par une chance inouïe (lui aussi !) va être amené à parler avec un membre du ministère de la défense. Par hasard, celui-ci lui indique que les lumières proviennent d'hélicoptères... C'était un exercice et les effets lumineux avaient pour origine la disposition de leurs feux de manoeuvre identique à celle qui avait été employée dans la guerre des Falklands. De plus l'enquêteur appris avec surprise que l'aéroport de Leeos devenait la nuit un terrain militaire. Des vols de nuit avaient lieu. Les lumières de navigation sont éteintes et le personnel au sol dans le secteur de l'héliport dirigent les hélicos avec des torches robustes.

ALORS... A MEDITER POUR NOS ENQUETES....

= = = = =

= = = = =

= =

Associations

UN SERVICE DE RENSEIGNEMENTS
ET DE CONSEILS

Pour toutes vos questions d'ordre
ADMINISTRATIF
JURIDIQUE
FISCAL
FINANCIER

Les responsables d'associations sont souvent confrontés à des questions telles que :

- ▶ *" embauche d'un salarié : quelles sont les obligations ?"*
- ▶ *" mon centre veut acheter du matériel de bureau : existe-t-il des financements particuliers ?"*
- ▶ *"je vends des services aux adhérents , suis-je assujetti à la T.V.A. ?"*
- ▶ *"comment rembourser aux bénévoles les frais qu'ils ont pu engager pour l'association ?"*

Le Crédit Mutuel vous apporte une réponse dans les 8 JOURS qui suivent le dépôt de votre demande dans une caisse locale ; grâce à une équipe de spécialistes de la vie associative.

ADRESSEZ-VOUS AUX CAISSES LOCALES
DE CREDIT MUTUEL AFFICHANT
L'AUTOCOLLANT

SERVICE GRATUIT



FICHE DE REABONNEMENT

#####

CHERS LECTEURS,

TOUTE L'EQUIPE DE L'A.D.R.U.P. VOUS SOUHAITE UNE BONNE ET HEUREUSE ANNEE 1988.

NOUS ESPERONS QUE L'ACTUALITE UFOLOGIQUE ET PARAPSYCHOLOGIQUE 1987 A TRAVERS
VIMANA 21 NE VOUS A PAS DECUS.

POUR NOUS PROUVER VOTRE SATISFACTION ET NOUS AIDER DANS NOS RECHERCHES, NOUS
VOUS DEMANDONS DE RENOUVELER VOTRE ABONNEMENT AVANT LE :

20 FEVRIER 1988, IMPERATIVEMENT

COMME D'HABITUDE, IL VOUS SUFFIT DE DECOUPER ET D'ENVOYER LE BON CI-DESSOUS,
ACCOMPAGNE DE VOTRE REGLEMENT PAR CHEQUE (LIBELLE AU NOM DE ADRUP-VACHON) A
L'ADRESSE SUIVANTE : A.D.R.U.P. 6, RUE DES GEMEAUX
21220 GEVREY CHAMBERTIN.

- MERCI DE VOTRE CONFIANCE -

V I M A N A 21 ////////// PARUTION TRIMESTRIELLE ////////// A N N E E 1988

NOM, PRENOM OU ASSOCIATION :.....
.....

ADRESSE :.....
.....TEL :.....

CONDITIONS :

ABONNEMENT.....	60 F. ANNUEL
SPECIAL ASSOCIATION.....	35 F. ANNUEL
ECHANGE GRATUIT.	
ADHESION.....	130 F. ANNUEL

CI-JOINT, CHEQUE BANCAIRE OU POSTAL DE : 35 - 60 - 130 -

SIGNATURE :

***un prêt ?
j'appelle l'agence
du Crédit Mutuel !***



Crédit  Mutuel

une banque à qui parler

CAISSE DE CREDIT MUTUEL DE GEVREY-CHAMBERTIN

8 rue Richebourg - Tél : 80 34 30 10

Associations

LES GUIDES PRATIQUES

— COMMENT — MAITRISER LA FISCALITE DE VOTRE ASSOCIATION



LES GUIDES PRATIQUES DU CREDIT MUTUEL
COLLECTION "ASSOCIATIONS"

DISPONIBLES GRATUITEMENT
DANS TOUTES LES CAISSES
LOCALES DU
CREDIT MUTUEL

Déjà parus :

Comment créer votre
Association

Comment la faire connaître

Comment la gérer

Comment maîtriser la
responsabilité de
votre association

— **Crédit Mutuel** —
une banque à qui parler