

HISTORIA



les pilotes
témoignent

LES O.V.N.I. SONT PARMI NOUS

**L'ECHEC DU
FRONT POPULAIRE
UN FABULEUX
CHEQUE EN BLANC**

de. Une seule hypothèse peut expliquer ce phénomène d'aspiration : l'hélicoptère s'est trouvé durant ces quelques secondes dans le champ antigravitationnel de l'engin, ce qui confirmerait la théorie du docteur Pagès sur le mode de propulsion des OVNI.

un avion enlevé par un OVNI?

C'est le seul exemple connu où un appareil a été « aspiré » par un OVNI. Mais il en existe peut-être d'autres, dont les témoins ont disparu sans pouvoir en rapporter l'épilogue : ainsi ce pilote de « Cessna » australien, dont voici l'aventure tragique :

Le 21 octobre 1978, en fin d'après-midi, Frédéric Valentich décolle de Melbourne aux commandes de son « Cessna 182 » un petit monomoteur de tourisme. Il se rend à l'île de King pour y chercher des langoustes destinées à ses collègues du Centre d'entraînement aérien, un club civil où il est instructeur. Vers 19 h 06, Frédéric Valentich appelle la tour de contrôle de Melbourne Flight Service (M.F.S.). Le contact radio va durer six minutes avant d'être dramatiquement interrompu. La conversation a été intégralement enregistrée et largement reproduite dans la presse australienne :

Frédéric Valentich : — Il semble y avoir un grand appareil sous 5 000 pieds...

M.F.S. : — Quel est le type de cet appareil?

F.V. : — Je ne peux pas le préciser. Il a quatre brillantes lumières, qui ressemblent à des feux d'atterrissage. L'engin vient juste de passer à environ 1 000 pieds au-dessus de moi.

M.F.S. : — Pouvez-vous confirmer qu'il s'agit d'un grand appareil?

F.V. : — Affirmatif. Étant donné la vitesse avec laquelle il se déplace, peut-il s'agir d'un avion de la R.A.A.F.? (Royal Austrian Air Force)

M.F.S. : — Négatif. Confirmez-vous qu'il ne vous est pas possible d'identifier cet appareil?

F.V. : — Affirmatif... (puis trois minutes plus tard)... L'avion! Ce n'est pas un avion! C'est... (coupure de transmission).

M.F.S. : — Pouvez-vous décrire cet appareil?

F.V. : — Il vient juste de passer devant moi. Il a une forme allongée. Je ne peux pas en distinguer davantage... Il vient droit sur moi maintenant... On dirait qu'il est immobile à présent... Je tourne en rond

et la chose tourne également en rond au-dessus de moi... Il a une lumière verte et une sorte de lumière métallique extérieure... Tiens! Il s'est évanoui!... Savez-vous quelle sorte d'appareil j'ai pu observer? Est-ce un engin militaire?

M.F.S. : — Il n'y a aucun vol militaire prévu dans ce secteur.

F.V. (19 h 12) : — Mon moteur commence à tourner au ralenti et à tousser.

M.F.S. : — Qu'est-ce que vous comptez faire?

F.V. : — Poursuivre ma route sur l'île King... L'appareil inconnu est maintenant planant au-dessus de moi...

M.F.S. : — Identifiez-le!... (Ensuite un long bruit métallique se fait entendre, et le contact avec l'avion de Frédéric Valentich est définitivement perdu.)

Aucune trace, aucun débris de l'appareil ne furent retrouvés.

Et maintenant, une question se pose : pourquoi ces escortes, ces jeux « du chat et de la souris »?

La réponse probable nous a été donnée par le Pentagone, lors d'une conférence de presse, au cours de l'été... 1950!

Ce jour-là, deux officiers supérieurs exposèrent en détail le plan américain de la conquête de l'Espace. Ce plan prévoyait sept phases. La phase trois était ainsi définie :

« Si les résultats fournis par les instruments-sondes (envoyés au-dessus d'une planète ou sur son sol au cours de la phase deux) semblent justifier une étude plus approfondie, ces types d'engins seront remplacés par des engins plus rapides, plus manœuvrables et pourvus d'équipages. Ainsi pourra-t-on étudier les performances des véhicules utilisés par les éventuels habitants de la planète, mesurer leur vitesse, définir leur mode de propulsion, leur maniabilité, en les comparant aux caractéristiques de nos propres véhicules... »

C'est d'une telle logique qu'il ne faut donc pas s'étonner si, en admettant qu'il s'agisse d'extra-terrestres, ces rôdeurs venus de l'Espace nous ont eux-mêmes appliqué cette méthode d'investigation! C'est une très inquiétante explication.

A moins qu'on ne trouve un jour une autre explication à ces OVNI que l'origine extra-terrestre.

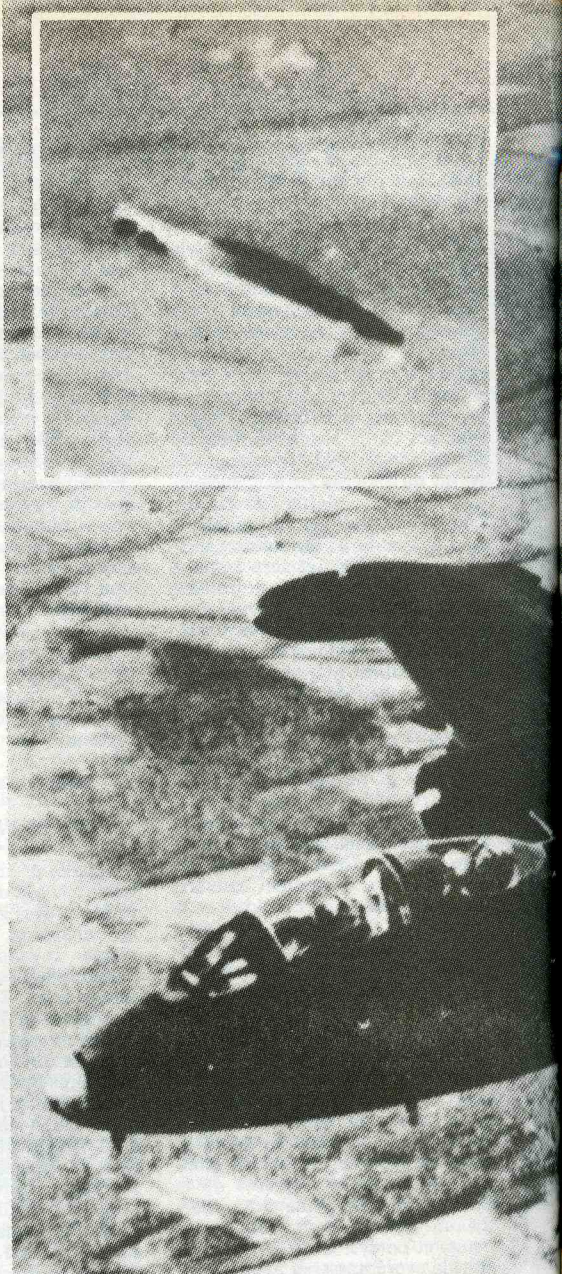
HISTOIRES EXTRAORDINAIRES

DES PILOTES TMOIGNENT:

LES O.V.N.I. SONT PARMI NOUS

par CHARLES GARREAU

Ce n'est pas de la science-fiction. C'est une contribution à l'histoire d'un mystère forgé par des milliers de faits aussi incontestables qu'inexpliqués. Si le numéro spécial d'Historia qui vient de sortir — « les Chasseurs du ciel » — raconte les combats que se sont livrés les pilotes de chasse de 1914 à nos jours, il exclut une présence céleste indéfinissable, mais dont il faut parler puisque des dizaines d'aviateurs l'ont constatée, celle des objets volants non identifiés (O.V.N.I.), jadis baptisés « soucoupes volantes ». Dans le volumineux dossier des O.V.N.I., les témoignages des pilotes civils et militaires sont d'autant plus troublants que leur métier implique le sang-froid et l'aptitude à identifier la nature des engins ou des phénomènes qu'ils sont amenés à observer dans le ciel. Charles Garreau, dont le dernier livre, « Alerte dans le ciel » (Ed. Alain Lefevre) porte sur ce thème, a sélectionné pour nous quelques-uns des témoignages les plus saisissants.



Ph. NICAP/Sobeys.

Août 1963.
« Je viens de rencontrer « Santa Claus »... »

Dans la salle de commandement de « Missions Control » à Cap Canaveral, les ingénieurs à l'écoute de Mercury 8, en orbite autour de la Terre, ont sursauté en entendant cette phrase insolite que Walter Schirra vient de glisser au milieu d'un message d'une grande banalité.

« Santa Claus » pour les Américains,



Cette photo prise en septembre 1954 près de la base aérienne Edwards est celle d'un avion militaire américain suivi par un O.V.N.I. (en h. à dr.). En h. à g. : agrandissement de l'objet non identifié. Reste à savoir s'il n'y a pas truquage.

c'est notre « Père Noël ». Mais, pour les responsables de la NASA, c'est le nom de code adopté pour désigner les OVNI, et éviter ainsi que les journalistes présents dans la salle ne répercutent l'information. Par la suite, les responsables du programme Apollo mettront au point un système leur permettant de couper la réception « publique » des messages-radio de leurs astronautes et de passer sur une écoute secrète.

L'occasion leur en est donnée le 25 dé-

cembre 1968. En orbite autour de la Lune, Apollo 8 vient de rétablir la liaison avec « Missions Control » après avoir survolé la face cachée de notre satellite. A bord, trois vétérans de l'Espace : Borman, Lowels et Anders. Et la voix de Borman, commandant du vol, annonce calmement :

– Nous venons d'être informés que « Santa Claus » existe bien !

La formulation de la phrase ne peut qu'intriguer : elle ne fait pas allusion à une

HISTOIRES EXTRAORDINAIRES

simple rencontre avec un OVNI, mais à quelque chose de beaucoup plus important. Pourquoi « nous venons d'être informés... » alors qu'il eût été plus normal de dire simplement : « nous savons maintenant... ».

Toutes ces explications, les astronautes les ont fournies après leur retour aux responsables du programme Apollo. Mais rien n'en a filtré.

ils ont été photographiés

Ces deux rencontres dans l'espace entre astronautes américains et OVNI ne sont pas les seules. Ainsi, en mai 1963, le commandant Gordon Cooper accomplit sa dernière orbite à bord d'une capsule monoplace Mercury. Alors qu'il va survoler l'Australie, un objet verdâtre, allant en sens contraire des satellites artificiels, croise sa trajectoire. Il signale immédiatement son étrange rencontre à la station de poursuite de Muchéa, près de Perth. L'objet est bientôt repéré sur les radars.

La NASA se refusa à tout communiquer et interdit toute déclaration à Gordon Cooper.

Un mois plus tard, le 16 juin, les Russes lancent Vostok 6 avec « la première femme de l'espace », Valentina Terechkova. La capsule rejoint l'orbite de Vostok 5, lancé deux jours plus tôt et qui est piloté par Valery Bykovsky. Les deux capsules volent de concert depuis quelques heures quand un OVNI, de forme ovale, s'approche de Vostok 6, tourne autour comme pour le flairer, puis s'en va « renifler » de la même façon Vostok 5. Il s'éloigne au bout de quelques minutes.

Nouvelles rencontres entre cosmonautes soviétiques et OVNI le 12 octobre 1964 et le 18 mars 1965. Les astronautes américains voient « Santa Claus » le 4 juin 1965, le 15 décembre 65, puis le 19 juillet 1966. Et, coup sur coup, le mystérieux « Père Noël » est enfin photographié :

— le 22 mai 1969, au retour d'un nouveau vol autour de la Lune, Thomas Stafford et John Young, à bord d'Apollo 10, réussissent à photographier des OVNI alors qu'ils étaient en orbite puis lors de leur voyage de retour.

— deux mois plus tard, le 19 juillet, la veille qu'Apollo 11 se pose sur la Lune, Edwin Aldrin prend plusieurs photos de deux OVNI, qui passaient sans doute « par hasard »...

Ces inquiétantes rencontres dans l'espace ne sont que la suite logique d'une série d'incidents, parfois dramatiques, au cours desquels des pilotes d'avions s'étaient trouvés brusquement face à face avec un OVNI, ou avaient essayé de l'intercepter.

Tout avait commencé une nuit de novembre 1944. Pour la première fois, un pilote connut l'effrayante sensation de se trouver en présence de « quelque chose venu d'ailleurs ».

En patrouille au-dessus du Rhin, entre Haguenau et la ville allemande de Neustadt, un pilote de la 2^e escadre de l'U.S. Air Force, le lieutenant Schluter, vit apparaître une dizaine de sphères rouges volant à très grande vitesse. Elles vinrent se placer à l'arrière de son appareil. Quelque peu inquiet de ces présences insolites, le lieutenant prit contact avec l'une des stations radar qui contrôlait cette zone :

— J'ai une dizaine d'engins aux fesses. Et ils vont vite ! Qu'est-ce que c'est ?

Le contrôleur rigole :

— C'est tes anges gardiens ! Je n'ai rien sur mes écrans !

Schluter décide de se rendre compte. Manche au ventre et palonnier engagé à fond, il amorce un virage cabré très serré, bascule son « P 51 » et pique sur les sphères. Celles-ci disparaissent aussitôt à une vitesse fulgurante. Elles réapparaissent deux minutes plus tard, mais se maintiennent cette fois à distance respectueuse. Elles restent ainsi pendant six minutes, puis descendent à une altitude inférieure à celle de l'avion, reprennent leur vol horizontal, et disparaissent définitivement. De retour à sa base de Dijon-Longvic, l'officier établit un rapport sur son étrange rencontre, le premier sans doute du dossier américain des OVNI.

C'était aussi la première d'une très longue série d'apparitions inexplicables, dont furent victimes les pilotes alliés et les pilotes allemands, chacun soupçonnant l'autre d'avoir mis au point une nouvelle arme secrète.

Rapidement surnommées « chasseurs fantômes » ou « foo-fighters », ces boules de lumière avaient un diamètre d'une cinquantaine de centimètres. Étaient-elles téléguidées depuis un astronef de commandement évoluant à très haute altitude ? Ces « sondes » répercutaient-elles leurs informations sur l'altitude, la vitesse et la maniabilité des appareils qu'elles escortaient ?

LES O.V.N.I. SONT PARMIS NOUS

Un engin matériel, comme ceux qui apparurent plus tard, aurait pu se trouver sous le feu des canons ou des mitrailleuses des avions, des barrages de flack, ou plongés en plein combat aérien. Ces boules de lumière immatérielles avaient l'avantage, elles, d'être invulnérables.

Ce fut le début d'une surveillance qui s'est poursuivie sans relâche, et qui s'étendit à l'Espace dès le lancement des premiers satellites.

La rencontre de Kenneth Arnold avec neuf disques argentés survolant le mont Rainier, le 24 juin 1947, ouvre l'ère des « soucoupes volantes ». Quelques mois plus tard, le 7 janvier 1948, le capitaine Mantel trouve la mort dans des circonstances inexplicables alors qu'il tente d'intercepter un énorme OVNI dans le ciel du Kentucky. Ces deux grands « classiques » du dossier OVNI font trop souvent oublier que des centaines de pilotes, civils ou militaires, de toutes nationalités, ont eux aussi rencontré des OVNI dans tous les cieux du monde au cours des trente dernières années. Tous les rapports concernant ces « incidents de vol » n'ont pas été divulgués, les pilotes – qu'ils soient civils ou militaires – ayant reçu, dans la plupart des pays, de très sévères consignes de silence, assorties le plus souvent de menaces de sanctions disciplinaires.

trois chasseurs pulvérisés

L'une des plus spectaculaires parmi ces premières rencontres s'est déroulée le 15 juin 1951 dans le ciel du Vaucluse. Elle fit l'objet d'un rapport officiel au bureau scientifique du ministère de l'Air.

Sur la base de Caritat, près d'Orange, trois « Vampire » décollent pour un vol d'entraînement. Mais peu après avoir pris l'air, l'un des avions a des difficultés et perd le contact.

Les deux autres « Vampire » continuent de grimper. Ayant atteint l'altitude prévue pour l'exercice, ils commencent à décrire des cercles pour attendre leur équipier. Ils sont pilotés par le lieutenant Prio et le lieutenant Gallibert. Soudain, sur sa gauche, ce dernier aperçoit un engin qui évolue à environ 3 500 mètres, un peu plus haut que les deux avions, et qui lui semble circulaire ou sphérique. Prio l'aperçoit presque en même temps.

Les deux officiers se concertent rapidement et décident d'aller reconnaître l'ob-



Le 4 juin 1965, lors du vol de Gemini IV, l'astronaute James Mc Divitt (ci-dessus) prit ce film (en h.) d'un O.V.N.I. qui suivit sa capsule au-dessus des îles Hawaiï.

HISTOIRES EXTRAORDINAIRES

jet. Ils en avisent la base, tout en amorçant un virage ascendant pour mettre le cap sur leur gibier. Mais, comme s'il devinait le but de cette manœuvre, l'engin bascule sur lui-même et commence à prendre de l'altitude. Poussant à fond les réacteurs, Gallibert et Prio gagnent progressivement du terrain. L'engin s'immobilise, comme pour les attendre, à 10 000 mètres d'altitude environ, au sud du Pelvoux. Il est rond et extrêmement brillant.

Les deux « Vampire », dont le personnel de la base suit anxieusement l'escalade, atteignent 4 000 mètres. L'engin se remet doucement en mouvement, bascule à nouveau en se montrant sous une forme elliptique, et s'éloigne en montant sous un angle très faible. Espérant un nouvel arrêt, les deux chasseurs continuent la poursuite. Mais, au bout de six minutes, alors qu'ils se trouvent à environ 5 000 mètres, au-dessus de Serres, ils perdent définitivement l'engin de vue. Ils doivent regagner leur base, presque à court de kérozyène.

Une autre tentative d'interception, sur la côte américaine du Pacifique, va se terminer en drame, le 20 décembre de cette même année 1951.

Au départ, le scénario est le même : trois « Sabre » décollent aile dans aile d'une base de l'Oregon. Mission d'entraînement. Le capitaine Scott commande la patrouille. Ses équipiers sont les lieutenants Powell et Hadley. Le plafond est à 4 000 mètres. En quelques minutes, les trois chasseurs sont « dans le coton ». Mais la couche nuageuse est peu épaisse et, à 6 000 mètres, les « Sabre » jaillissent et fusent dans le ciel bleu.

Soudain, le voyant de la radio s'allume. C'est un message d'une station radar de la côte, à 200 km de là :

« Un objet aérien non identifié vient de survoler la base de Portland. Il se dirige du sud-est vers le nord-ouest. Altitude : 30 000 pieds. Vitesse : 6 000 km/heure.

« A tous les avions en vol dans le secteur, essayez d'intercepter ou d'observer. Attention ! danger ! »

Scott passe sur la fréquence de sa base :

– Instructions ?

– OK. ! Allez-y ! Good luck !

A 6 000 km/heure, l'engin sera là dans moins de deux minutes. Les trois « Sabre » se sont rapprochés, en formation encastree, la formation de combat. Scott donne ses instructions :

« Nous grimpons à 33 000 pieds. Cap 80 ; ça doit arriver derrière nous, trois quarts

arrière dans l'30". Gardez les yeux ouverts ! »

Au sol, on suit anxieusement ce bref dialogue. Les yeux se rivent sur les chronos...

– Soucoupe à 5 heures ! hurle Powell.

Légèrement en dessous des trois appareils, un point noir grossit très vite. Il va passer sur l'avant de la patrouille.

– A nous, les gars ! crie Scott, qui semble terriblement excité.

Les « Sabre » dégagent à droite, et réacteurs poussés à fond, piquent vers le point où convergent les trajectoires de l'engin et de la patrouille. Il va défiler à moins de 1 000 mètres.

– Fantastique ! murmure Hadley, étonné de saisissement.

– Caméras ! crie Scott...

Et c'est tout !

Moins de deux minutes plus tard, les débris calcinés des trois chasseurs achevaient de se consumer, éparpillés dans un rayon de 5 kilomètres.

Au sol, les radars ont vu les trois points frôler le fantastique engin et s'évanouir soudain, tandis que l'autre continuait sa route dans une formidable accélération.

Ce même jour, un bref communiqué repris par les agences de presse américaines, annonçait brièvement :

« Cet après-midi, vers 15 h 30, trois appareils de chasse d'une base du Pacifique se sont heurtés en vol au cours d'un exercice d'entraînement et se sont écrasés au sol. Les trois pilotes ont été tués. »

Le rapport d'enquête – dont l'enregistrement des échanges entre les trois pilotes – fut classé « top secret ». J'avais eu connaissance du drame par l'un de ses témoins directs, un pilote de chasse français qui effectuait un stage sur la base des trois « Sabre ». Ultérieurement, l'Air Force publia un communiqué confirmant effectivement que les chasseurs américains avaient reçu l'ordre d'intercepter les « soucoupes volantes ».

incontestablement un corps solide

Toutes ces tentatives d'interception ne se terminèrent pas aussi tragiquement. Ainsi, le 1^{er} août 1952, à 10 h 15, au-dessus de la base de Wright Patterson, deux « Sabre » rentrent de patrouille alors que les observateurs radar d'une station d'interception viennent d'accrocher l'écho d'un engin qui évolue à grande vitesse, assez haut, à la verticale de l'aérodrome.

LES O.V.N.I. SONT PARMI NOUS

Les deux pilotes, le commandant James Smith et le lieutenant D. Hemer, reçoivent l'ordre de tenter d'intercepter cet engin. Dans le rugissement de leur réacteur-fusée, les deux « F 86 » se lancent à l'escalade du ciel. Parvenus à 27 000 pieds environ (9 000 mètres), les deux pilotes aperçoivent distinctement leur gibier. C'est un objet rond et brillant.

Après s'être rapidement concertés, ils se séparent, opérant de nombreux changements de cap tout en continuant à prendre de l'altitude :

« Nous avons délibérément manœuvré en cercles, expliquèrent-ils plus tard, pour nous assurer qu'il ne s'agissait pas d'une réflexion lumineuse. Au début, l'objet nous sembla rouge et blanc, puis blanc seulement. »

Malgré leurs évolutions, l'objet ne change pas d'apparence. Incontestablement, c'est un corps solide. Les deux pilotes arment leurs mitrailleuses, font sauter le cran de sûreté. Les viseurs s'éclairent. Mais l'engin ne semble pas se soucier de leur approche. Il est vrai que, d'après la tache qui apparaît sur les radars de bord, il évolue à 4 000 mètres au moins au-dessus des avions.

Or, les « Sabre », qui avaient atteint 12 000 mètres, commencent à plafonner.

Photo d'un « phénomène inexplicable » prise dans le ciel de Santiago-du-Chili par le Directeur du Centre de radiation cosmique. (17-3-1968).



En effectuant un brusque virage pour prendre un film, Smith perd de l'altitude et ne peut braquer sa caméra. Remontant à 12 000 mètres, il est plus heureux cette fois, et réussit à prendre plusieurs mètres de film avant que le « Sabre » ne fasse une nouvelle abattée.

Quelques secondes plus tard, l'engin accélère brutalement et disparaît. Mais les chasseurs ne sont pas complètement bredouilles : pour la première fois, une pellicule photographique avait enregistré un « objet volant non identifié », aperçu simultanément par un radar d'interception au sol, par deux pilotes en vol, et par les radars de bord des avions.

Le film n'a, paraît-il, pas grande valeur en lui-même. On y distingue un objet de forme arrondie, aux contours imprécis. Mais en utilisant toutes les données recueillies au cours de cette observation, l'A.T.I.C. (1) put établir que son diamètre était d'une douzaine de mètres et sa vitesse d'environ 800 kilomètres à l'heure.

« ils vont nous rattraper ! »

Quatre mois plus tard, le 6 décembre, une autre rencontre spectaculaire se déroule au-dessus du golfe du Mexique. Un bombardier B 29 rentre d'une patrouille de nuit. L'appareil vole à 5 500 mètres. Les radars de bord n'ont cessé de balayer l'horizon. Pas le moindre petit « miniblip ». Et soudain, c'est un feu d'artifice sur les écrans : à plus de 8 000 km/heure, plusieurs objets foncent vers le bombardier. Les yeux collés aux hublots, l'équipage les voit arriver. Le mitrailleur de queue se signe. La collision paraît inévitable. Mais, à la dernière seconde, les engins dégagent en virant très sec. Les aviateurs se regardent. La sueur perle au front de quelques-uns. Aucun n'ose prononcer le mot « soucoupe ».

Tout recommence quelques minutes plus tard :

— Cinq objets à 6 heures ! Ils vont nous rattraper ! hurle l'opérateur radar.

De nouveau, les hommes se plaquent aux hublots. Ils voient les cinq objets lumineux arriver. Mais une chose incroyable se produit : contre toute attente, les engins ralentissent et, pendant dix secondes, évoluent à hauteur de l'avion, calquant leur vitesse sur la sienne. « Je crois que nous n'avions plus un poil de sec ! » dira plus tard le pilote.

(1) Service de renseignements de l'Armée de l'air américaine.

HISTOIRES EXTRAORDINAIRES

Brusquement, les cinq objets accélèrent et dégagent en oblique. Et, sous les yeux stupéfaits des aviateurs, une grande tache, d'un centimètre de diamètre, apparaît sur l'écran-radar : « Il fallait un engin énorme pour produire un tel blip » estimèrent les spécialistes.

Sans cesser de voler à 8 000 km/heure, les « soucoupes » arrivent sur l'engin et se confondent avec lui. Dans une prodigieuse accélération, la tache lumineuse traverse l'écran et disparaît. La vitesse de l'objet atteint alors 15 000 km/h.

Sans autre incident, le B 29 rejoint sa base. Par radio, le pilote a relaté l'étrange aventure. Quand l'avion se pose, les officiers des services de renseignements sont déjà arrivés. Ils commencent l'enquête. Celle-ci n'aboutit à aucune conclusion. Le rapport final se referma sur ces mots :

« Toutes les éventualités procédant d'un phénomène naturel quelconque ont été examinées. Conclusion : origine inconnue. »

Le 13 août 1956, de chasseur un pilote anglais devient gibier ! L'alerte avait été donnée par une station radar de Lackenheath : un engin se déplaçait à 7 000 km/h. Plusieurs autres stations radars l'accrochèrent à leur tour. L'équipage d'un C 647, qui vole à 2 000 mètres d'altitude, signale lui aussi l'objet volant inconnu.

Le commandement régional décide de tenter une interception. Un chasseur à réaction « Venom » décolle de la base de Waterbeach. Le « Central command » le dirige vers l'OVNI. Bientôt le pilote annonce qu'il voit l'objet devant lui, et que son radar de bord en renvoie l'écho.

Et brusquement, les rôles sont inversés : l'OVNI vient se placer derrière le « Venom » et s'y maintient opiniâtrement, calculant toutes ses manœuvres sur celles de l'avion, que le pilote « secoue » pourtant durement dans l'espoir de décrocher son suiveur. A court de carburant, il annonce qu'il doit regagner la base.

Un second chasseur reçoit l'ordre de le relayer. Il décolle. Mais son pilote revient rapidement au terrain, ayant, dit-il, des ennuis de réacteur. L'objet, qui était resté un moment stationnaire, comme s'il attendait que le « jeu » reprenne, met le cap au nord et disparaît.

Le personnel au sol, qui voyait à l'œil nu cet objet, le décrit comme rond et lumineux. Les opérateurs radar étaient restés

stupéfaits en constatant que l'OVNI était passé, en quelques secondes, de 7 000 à 800 km/h. quand le chasseur arrivait à sa rencontre.

Portugal, 4 septembre 1957. Quatre pilotes de l'armée de l'air portugaise décollent, à 19 h 21, de la base d'Ota. Ils ne se doutent pas qu'ils vont vivre bientôt quarante minutes d'angoisse.

Le commandant José Ferreira mène la patrouille pour ce vol d'entraînement, prévu à 8 000 mètres d'altitude, sur le circuit Grenade - Portalegre - Coruche. A 22 h 38, alors que les avions vont atteindre Portalegre, ils effectuent un virage à 50° pour mettre le cap sur Coruche. A ce moment, un objet lumineux, que les pilotes ont déjà entrevu quelques instants plus tôt, réapparaît « à 9 heures », c'est-à-dire à 90° sur leur gauche. C'est une lumière rougeoyante, à une altitude nettement inférieure à celle des chasseurs.

étranges ballets

Quelques minutes plus tard, les pilotes voient qu'un objet plus petit s'en détache. Puis trois autres surgissent à leur tour. L'OVNI, accompagné de ses « satellites », se déplace alors à la même vitesse que les avions, se maintenant imperturbablement à la même distance. Quand ceux-ci atteignent Coruche, l'OVNI effectua un brutal piqué, mais reprit aussitôt de l'altitude sans réduire sa vitesse et s'éloigna avec son escorte.

« Instinctivement, j'ai regardé mon chronomètre, a précisé le commandant Ferreira : il marquait 23 h 18. »

Retour aux États-Unis : le 24 février 1959, un avion-cargo des American Airlines, qui vole de Newark à Détroit, se trouve au-dessus de la Pennsylvanie, quand trois objets brillants s'en approchent et se placent derrière lui. Le pilote, capitaine Killian, et son équipage assistent alors à un étrange et inquiétant ballet : les trois objets ne cessent de changer de place tout en les accompagnant : « A croire qu'ils cherchaient la meilleure position d'attaque », dira Killian.

Les engins s'éloignent au bout de quelques minutes. D'autres équipages d'avions commerciaux, qui se trouvent dans les environs, ont assisté à leurs évolutions.

Les mêmes rencontres insolites se déroulent ainsi dans tous les cioux du monde. Le 21 mars 1965, un bimoteur des lignes inté-

rieures japonaises, avec 40 passagers à bord, vient de survoler Himeji. Il est environ 19 heures.

« Venu de nulle part », un objet très lumineux apparaît près de l'avion :

« Il a volé à nos côtés pendant un instant, a raconté le pilote, Yoshiaki Inada, puis il s'est laissé distancer, s'est maintenu un moment en arrière, et a finalement disparu. Mais peu après, nous l'avons vu réapparaître à côté de l'avion. Il s'est placé à une centaine de mètres sur notre droite, et il nous a escortés ainsi pendant 90 km.

« Durant tout ce temps, le radiogoniomètre a été fortement affecté. Mon copilote avait tenté de prendre contact avec la tour de contrôle d'Osaka, dont nous n'étions qu'à quelques kilomètres, mais la radio du bord ne fonctionnait plus. L'objet nous a abandonnés quand nous sommes arrivés près de Matsuyama, dans l'île de Shikoku. »

A ce moment, le copilote, Tetsu Umashima, appelle la tour de Matsuyama pour signaler l'incident. Dans ses écouteurs, il entend alors les appels affolés d'un autre pilote de ligne qui dit que son avion vient d'être survolé à trois reprises par un disque de couleur verte, qui s'était ensuite éloigné à une vitesse fantastique.

Cet avion se trouvait alors à une cinquantaine de kilomètres de Matsuyama. C'est donc très vraisemblablement le même OVNI qui s'était intéressé aux deux appareils.

suivi sur 300 kilomètres

Une rencontre tout aussi spectaculaire se déroule le 2 février 1967, quand un DC4 des « Fawcett Peruvian Airlines », avec 52 passagers et 7 membres d'équipage, est suivi pendant près de 300 kilomètres et jusqu'aux abords de l'aérodrome par un, puis deux OVNI. Le commandant de bord, Oswaldo Sanvitti, quarante ans, a raconté le film de cette rencontre dans plusieurs interviews à la presse chilienne :

« Nous avons décollé de Piura à 18 heures, pour Lima. Nous volions depuis une demi-heure et nous nous trouvions au-dessus de Chiclaya, à environ 2 000 mètres d'altitude, quand je vis soudain, sur la droite de l'avion, un objet lumineux. Il commençait juste à faire sombre, et l'objet, qui émettait une lumière très vive, avait la forme d'un cône renversé. Il se trouvait à une douzaine de kilomètres de

l'avion, volant à la même vitesse, à la même altitude et dans la même direction. En d'autres termes, il volait en ligne avec notre avion, comme s'il voulait nous observer de près. Pendant que je l'observais moi-même, je le vis faire de nombreux mouvements, qui étaient tous effectués à une vitesse fantastique. Plusieurs fois, il s'élança dans les airs à la verticale, puis redescendit à sa place primitive. J'alertai mon équipage, puis je dis aux passagers de regarder l'OVNI. Je leur dis qu'à mon avis, il nous observait.

« Pendant quelques temps, l'objet nous accompagna à notre droite, effectuant de temps à autre des manœuvres de montée et de descente, mais en suivant toujours une route parallèle à celle de notre avion. Puis, soudainement, il vint vers nous comme une flèche et passa au-dessus de l'avion. Ce faisant, il lançait des éclairs de couleur vive. Quand il s'approcha de l'avion, il y avait une lumière bleuâtre à sa partie supérieure et une lumière rouge par en-dessous. Mais lorsqu'il s'éleva et passa au-dessus de l'avion, la lumière bleue devint rouge, et la lumière rouge devint orange. Je vis alors que sa partie inférieure était en forme d'entonnoir. J'ai estimé que son diamètre, à sa partie supérieure la plus grande, était d'environ 70 mètres. Après être passé au-dessus de nous, l'OVNI s'établit sur notre gauche, à une distance de trois kilomètres environ.

« J'essayai alors de me mettre en rapport avec la tour de contrôle de Lima. Mais la radio ne fonctionnait plus. Dans l'avion, les lumières étaient devenues très faibles. Je tentais désespérément de faire fonctionner cette radio, mais elle ne donnait aucun signe de vie. L'OVNI resta là, à nous observer, une heure durant. La nuit était tombée quand je le vis soudain s'éloigner. »

Dans l'avion, de nombreux passagers étaient terrifiés. Quelques femmes étaient au bord de l'hystérie, plusieurs sanglotaient :

« Dès que l'OVNI se fut éloigné, poursuit le commandant Sanvitti, j'essayai de reprendre le contact radio avec Lima : ça marchait tout à fait normalement et, dans l'avion, l'éclairage avait repris son intensité normale. Alors que je venais d'établir le contact avec la tour, et que je signalais aux opérateurs la rencontre de cet OVNI, je le vis soudain revenir. Un second OVNI se trouvait à côté de lui. Les deux appareils survolèrent notre avion. Ils étaient tous



Le capitaine Larry Coyne et son chef d'équipage commentent l'incroyable aventure de leur hélicoptère qui aurait été « aspiré » par un O.V.N.I. le 18-10-1973.

deux de même taille et de même forme. Je commençais à dire à la tour de contrôle qu'il y avait deux OVNI autour de nous, lorsque, soudain, tous deux partirent d'un trait, à une vitesse fantastique, et disparurent. Ce fut notre dernière vision d'eux. »

un hélicoptère « aspiré »

Pour clore ces quelques témoignages, les plus étonnants parmi des centaines d'autres, je voudrais évoquer deux affaires encore plus étranges : la première pose un point d'interrogation auquel aucune loi de notre physique ne peut répondre; la seconde est peut-être la plus dramatique de tout le dossier mondial OVNI : c'est l'enregistrement « en direct » d'un contact d'un avion et de son pilote avec un OVNI suivi de la disparition de l'appareil. Et la première laisse entrevoir une explication possible de cet « enlèvement » en plein ciel.

Jeudi 18 octobre 1973. Il est 23 h 10. Un « Bell Huey », hélicoptère à réaction de l'armée américaine, qui vole à 750 mètres

d'altitude, approche de Mansfield, dans l'Ohio. Le commandant de bord est le capitaine Lawrence Coyne, du 316^e détachement médical, basé à Cleveland.

Soudain, dans la direction de l'est, une lumière rouge apparaît. Le sergent Robert Yanasek fut le premier à la remarquer. Elle venait rapidement vers l'hélicoptère, et sa trajectoire pouvait laisser redouter une collision. Croyant qu'il s'agissait d'un chasseur, Coyne appela la base la plus proche pour qu'elle ordonne au pilote de changer de cap immédiatement. Il n'entendit pas la réponse de la tour de contrôle, car la lumière s'était rapprochée en même temps que le contact radio était coupé.

Pour éviter la collision, Coyne effectua un rapide piqué, qui l'amena à moins de 500 mètres.

« L'engin arrivait à toute vitesse sur notre droite, a raconté l'officier. Nous étions persuadés qu'il allait nous percuter. Mais il s'est produit alors une chose incroyable : cet engin est passé instantanément d'une vitesse d'environ 1 000 km/h à celle de notre hélico : 160 à l'heure ! Il s'est placé au-dessus de nous et s'y est maintenu. Nous avons pu voir alors que c'était un vaisseau en forme de cigare, d'environ 18 mètres de long, d'une couleur gris métal, avec un dôme sur la partie supérieure. Nous n'avons remarqué aucune ouverture. Au début, quand l'objet se trouvait face à nous, seule une lumière rouge était visible. Par la suite, nous avons distingué une lumière verte à l'arrière de l'objet. Très brillante, elle traversait le dôme de l'hélico, effaçant par son intensité les lueurs des voyants rouges de notre tableau de bord. Tout était vert dans notre cabine. »

L'engin survole l'hélicoptère pendant quelques secondes, puis il tourne sur lui-même et s'éloigne en direction du nord.

Voyant tout danger écarté, le capitaine Coyne entreprend de ramener le « Bell » à son altitude de croisière. Et là, il constate, avec une stupeur indicible, partagée par tout l'équipage, que, durant les quelques secondes au cours desquelles l'OVNI a stationné au-dessus de l'hélicoptère, ce dernier a fait un véritable bond vertical de 700 mètres, remontant de 460 m à 1 150 m, soit une vitesse ascensionnelle de près de 100 mètres/seconde, bien supérieure aux performances de n'importe quel hélicoptère. Et personne à bord n'a ressenti le moindre malaise, ne s'est rendu compte de ce brutal changement d'altitu-