

Le crash de Roswell, revu et corrigé...

COPYRIGHT © 2013 - Marc St-Germain



Figure 21. Enseigne du 509e Groupe de Bombardement de Roswell vers 1946²².

Roswell est une petite ville typique du Sud-ouest américain où chacun y vit en tranquillité. Il y a un certain nombre de ranchs dont la plupart s'étendent sur des milliers d'hectares. 1941 fut une année prolifique pour la construction de bases aériennes au Nouveau-Mexique. À Roswell, on mit en place une école de combat de l'armée de l'air qui devint avec le temps la plus grande base de la SAC (*Strategic Air Command*). Sous la SAC, il y avait la *Eight Air Force* dirigée par le général Roger Ramey, lequel commandait plusieurs unités aériennes, dont le 509^e Groupe de Bombardement.

Quant au site LZ-1, un premier rapport d'un enquêteur de l'AAF de Roswell indiquait que les débris n'étaient que les restes d'un ballon Mogul. Après vérification sur place et la découverte de cinq corps dans un cylindre d'évacuation d'urgence endommagé, les membres de l'IPU ont conclu que les débris devaient avoir une tout autre origine que celle décrite dans le rapport préliminaire des enquêteurs de la base de Roswell.

Toujours selon ce document de l'IPU, le président Truman aurait été informé de l'affaire par le général Vandenberg au Pentagone. Le général Vandenberg aurait été responsable du contrôle de l'information tout au long de l'opération de récupération et aurait fait surveiller toutes les transmissions électroniques pour éviter toute fuite s'y rapportant. Pour maintenir le secret sur le site LZ-2, le document indique que le colonel William Blanchard alors commandant de la base de Roswell, devait faire paraître un article sur la question dans les journaux locaux et qu'ensuite une autre version devrait être publiée pour écarter l'intérêt des médias²⁴.

Et c'est effectivement ce qui s'est produit... Le 8 juillet 1947, le *Roswell Daily Record* (figure 22) et le *Sacramento Bee* (figure 23) publièrent tous les deux un article semblable dans lequel il était question de la récupération par l'armée de l'air d'un disque volant sur un ranch dans la région de Roswell. L'opération déception était en cours... La sortie de cette information n'avait d'autre but que de leurrer le public, car selon les données issues de plusieurs documents déclassifiés se rapportant à l'événement, les débris les plus gros n'avaient pas été récupérés sur le ranch (lequel avait été identifié comme étant le site LZ-1) mais sur le site LZ-2 près de la ville de Socorro. Pour ce qui est du 509^e Groupe de Bombardement de Roswell, mis à part quelques débris récupérés du site LZ-1, ce dernier n'aurait jamais eu de disque volant en sa possession tel que mentionné dans l'article.



Figure 23. Partie de l'article du Sacramento Bee daté du 8 juillet 1947.

L'implication du 509^e dans les événements de Roswell réside donc principalement dans sa participation à la vaste opération de désinformation orchestrée par les services de renseignement de l'armée de l'air. L'histoire du ballon Mogul avait déjà été mentionnée dans le rapport de l'IPU comme provenant des enquêteurs de la base de Roswell. Ceux-ci avaient ainsi déjà préparé le terrain et tentaient de donner une version erronée aux enquêteurs de l'IPU... Toujours dans ce même rapport, on fait état de l'intervention subséquente du quartier général de la 8^e AF (dont le 509^e était sous les ordres) pour faire taire les « rumeurs » tout de suite après la publication de la « fausse vérité » dans les journaux (figure 24). Il était question également de réduire les témoins au silence et de faire disparaître les preuves.

« Pour maintenir le secret sur le site LZ-2, le commandant de l'AAF de Roswell fut autorisé à faire sortir un bref article dans les journaux locaux après lequel le QG de la 8^e AF a immédiatement intervenu pour faire taire les rumeurs disant que l'Armée avait une soucoupe volante en leur possession ce qui a aussitôt tué l'intérêt de la presse. Les civils pouvant avoir vu ou avoir manipulé des débris ou qui auraient pu voir des corps ont été détenu en accord avec la loi McNab jusqu'à ce que toutes les preuves restantes soient sécurisées à l'intérieur de bases d'accès restreint. Les témoins ont été rencontrés par le CIC et mis au courant des conséquences s'ils venaient à parler à la presse. Jusqu'à présent, le secret semble être maintenu²⁵. »



Figure 24. Article en première page du Roswell Daily Record daté du 9 juillet 1947.

Afin de garder un contrôle absolu sur le maintien de ce secret, les membres du renseignement devaient identifier de toutes les personnes impliquées de près ou de loin dans cet événement. Le rapport de l'IPU mentionne que « *le seul membre du cabinet jusqu'à présent pouvant être au courant des détails est le secrétaire d'État Marshall.* » Et le secrétaire d'État Marshall à l'époque n'était nul autre que Georges C. Marshall, ancien général de l'Armée U.S. ayant mis sur pied l'IPU en 1942... Ce dernier savait donc non seulement très bien tenir sa langue, mais connaissait déjà une bonne partie de l'histoire! Par contre, selon une enquête des agents du contre-espionnage, il semble que certains aspects de l'opération de récupération auraient été divulgués à un représentant du Congrès élu en 1946. Ce dernier, qui aurait servi durant la guerre à titre d'officier du renseignement naval, aurait obtenu des informations de l'incident du secrétaire de l'armée de l'air, W. Stuart Symington. Le nom de ce représentant du Congrès? John F. Kennedy, fils de Joseph P. Kennedy! Comme nous le verrons plus loin, JFK a toujours été très intéressé par le domaine de l'exploration spatiale, mais sa curiosité pour la chose pourrait bien lui avoir coûté la vie...

Un certain docteur Detlev Bronk figure également dans le rapport de l'IPU et selon celui-ci, ce dernier aurait participé à l'autopsie d'un des cadavres issus du crash de Roswell : « *Pour ce qui est des corps récupérés à LZ-2, il semble qu'aucun des cinq membres d'équipage n'ait survécu à l'entrée dans notre atmosphère pour une raison inconnue. Il a été demandé au docteur Detlev Bronk d'assister à l'autopsie du cadavre le mieux préservé²⁶...* »

Or il semble que le choix du docteur Detlev Bronk soit très compréhensible dans la mesure où celui-ci était un spécialiste de la physiologie humaine. Et plus particulièrement dans le domaine des problèmes vasculaires et respiratoires occasionnés pendant des vols à hautes altitudes²⁷. Au moment des événements de Roswell, Bronk était déjà un biophysicien renommé parmi l'*establishment* scientifique et dirigeait le Conseil de Recherche National (NRC). Il siégeait également sur de nombreux comités, dont le *Naval Research Advisory Board* et le *Scientific Advisory Board* de l'*Army Air Forces*²⁸. Bronk était donc un scientifique civil ayant une des plus hautes accréditations de sécurité aux États-Unis. Mais s'il a participé activement dans l'étude des corps récupérés à Roswell, cela était surtout en lien avec son poste de coordonnateur de recherche au Bureau du Chirurgien de l'Air (*Coordinator of Research in the Office of the Air Surgeon*). Un poste qu'il avait acquis pendant la Seconde Guerre après avoir formé de nombreux spécialistes ayant contribué à développer des mécanismes sécuritaires pour les pilotes lors de vols en hautes altitudes²⁹. Bronk était donc le candidat idéal pour assister une telle tâche. D'ailleurs on retrouve aussi son nom en tête de liste d'un mémo adressé au général Twining daté du 20 septembre 1947 dans lequel il est question des conclusions de l'examen clinique sur le cadavre bien préservé récupéré par l'armée³⁰.

Les détails de ce rapport *post-mortem* mentionnent que la mission de l'individu était inconnue, qu'il avait été blessé mortellement et que son décès avait été causé par une collision en vol avec un autre aéronef. L'étude des débris récupérés et réassemblés « *indique que l'aéronef non identifié pourrait avoir subi un mauvais fonctionnement à 50% de son système de contrôle de vol* » et que ni la température ni la noirceur « *n'apparaissent comme des facteurs significatifs ayant causé la collision du vaisseau avec un objet non identifié³¹.* » Nous retrouvons donc ici au moins deux aéronefs qui seraient entrés en collision ensemble en plein vol et dont au moins un était d'origine inconnue! Pour ce qui est du cadavre soumis à l'autopsie, les détails du rapport de l'IPU suggèrent que celui-ci devait forcément provenir de l'aéronef de type inconnu.

« ...les occupants ressemblent aux humains avec quelques différences anatomiques au niveau de la tête, des yeux, des mains et des pieds. Ils sont minces, près de cinq pieds de hauteur, avec une peau de couleur gris-rosâtre. Ils n'ont pas de poils sur leur corps et ils sont habillés avec des vêtements de vol moulant qui semble être à l'épreuve du feu (certains corps présentent des traces de brûlure sur la tête et sur les mains). Leur stature générale rappelle celle de jeunes enfants. Il est suggéré que les genres mâle et femelle soient représentés, mais cela est difficile à distinguer³². »

L'origine extraterrestre du vaisseau sera confirmé dans un autre rapport subséquent, le *Project White Hot Intelligence Estimate*, lequel était une compilation de toutes les données provenant de chacune des différentes agences ayant enquêté sur l'événement et classifié MAJIC. Laquelle classification était parmi les plus élevées à l'époque. Or, dans ce rapport substantiel de dix-huit pages, il est indiqué en première partie que : *« Certains membres ont exprimé l'idée que ULAT-1 pouvait être le produit d'une culture avancée provenant d'une autre planète laquelle serait beaucoup plus vieille que la nôtre et qui aurait utilisé la science et l'intellect pour les voyages spatiaux interplanétaires. Il n'est pas connu de façon précise si les occupants avaient des objectifs exploratoires motivés par la curiosité ou s'ils nous observaient pour d'autres raisons³³. »*

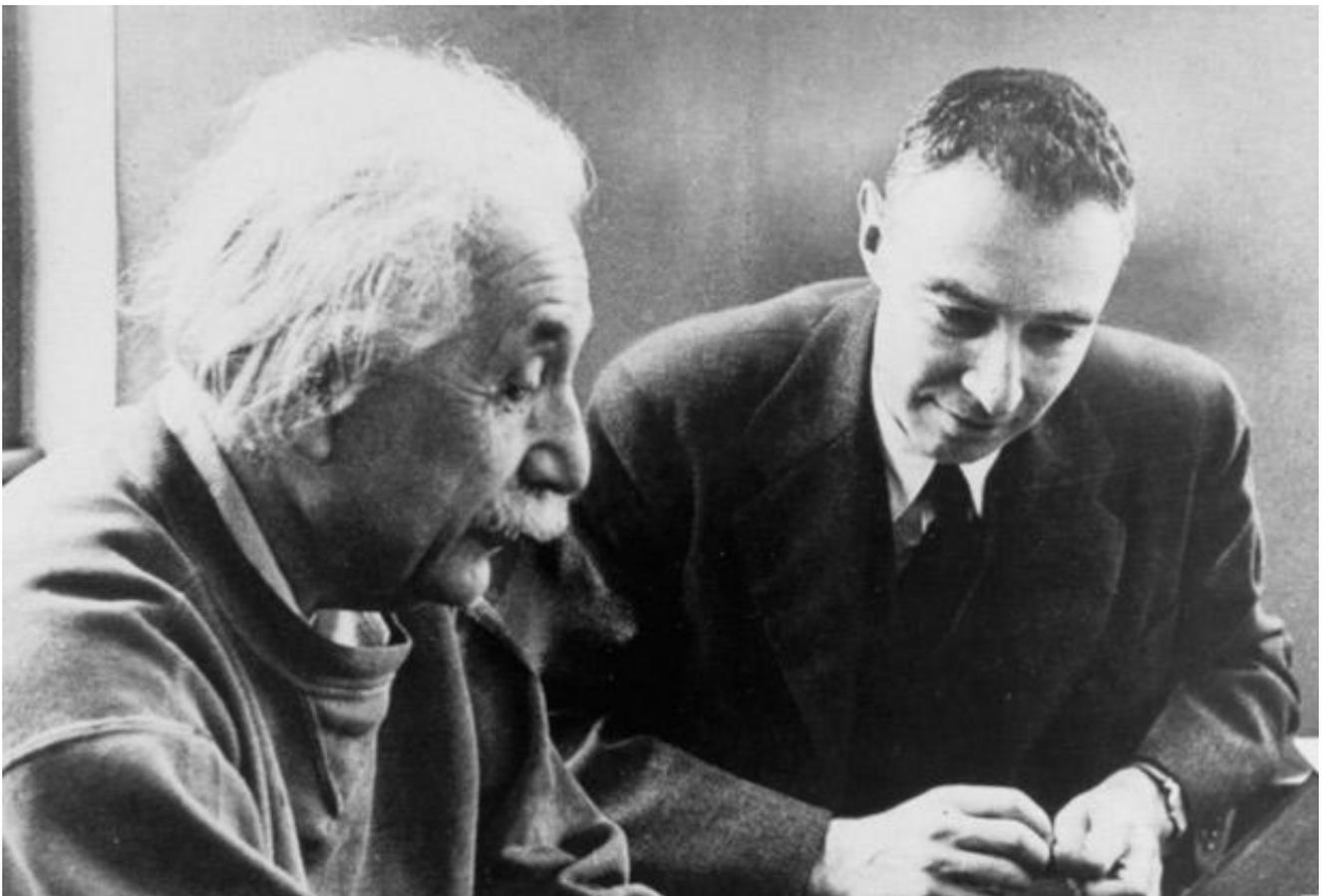
On rajoute plus de détails sur les corps récupérés un peu plus loin dans le document : *« Plusieurs corps ont été découverts. Étant donné que le personnel médical présent sur le site était incertain de la constitution physiologique des occupants, des méthodes spéciales de préparation et de préservation ont été employées. Les informations provenant de l'autopsie suggèrent jusqu'à présent que les occupants imitent les caractéristiques associées avec XXXXXX. De l'extérieur, ils ressemblent aux humains, mais avec une exception, les notes de l'autopsie mentionnent la présence rarement observée d'une XXXXXXXXXXXXXXXX laquelle supporte l'idée que ces êtres proviennent d'une autre planète³⁴. »*

Même s'il existait encore de nombreuses zones d'ombres entourant tous ces événements, lesquelles ne tarderont pas à s'éclaircir, il semble toutefois que plusieurs autres choses étaient déjà bien connues. Parmi celles-ci, le plan de vol de l'un des vaisseaux crashés dont on dit que : *« La tour d'Alamogordo avait identifié une zone d'approche pour le vaisseau dans le secteur 2 et les lieux fournissaient une alternative acceptable comme terrain d'atterrissage d'urgence³⁵. »*

Selon un autre document, une lettre du Bureau du Chirurgien de l'Air daté du 22 septembre 1947, l'équipe de biophysiciens du docteur Bronk travaillait depuis mars 1947 sur des tests ultrasecrets en lien avec un énigmatique vaisseau expérimental. Un aéronef dont on donne l'attribut de « vaisseau S emprunté » ou *loaned S-aircraft*. S'agirait-il d'un des vaisseaux récupérés au début de la Seconde Guerre mondiale par l'armée américaine? Si on se fie à ce qu'en dit l'informateur Thomas Cantwheel, tout porte à croire que oui...

Projets secrets et observateurs célestes

La production du nouvel arsenal nucléaire américain étant essentiellement concentrée au Nouveau-Mexique, la détection à distance de telles installations aurait dû être facilement observable par une civilisation avancée technologiquement. Einstein et Oppenheimer, dans leur lettre de l'été 1947, avaient abordé la question de l'utilisation d'un arsenal nucléaire spatial comme étant l'arme ultime, car le principe était déjà en cours de développement à l'époque³⁶. Ces derniers avaient également fait mention de l'arrivée de visiteurs célestes aux abords des installations sensibles de l'armée qu'ils avaient expliquée comme étant due à d'obscurs essais atmosphériques : « *En dernier lieu, nous devons considérer la possibilité que nos récents tests atmosphériques peuvent avoir influencé l'arrivée d'observateurs célestes. Ils ont dû être curieux ou bien alarmé par de telles activités (et également pour les Russes qui mettront tous les efforts pour observer et enregistrer de tels tests)* »³⁷. »



Docteur J. Robert Oppenheimer et Professeur Albert Einstein, Princeton, New Jersey, juin 1947³⁸.

Dans divers documents classifiés qui remontent à 1947, plusieurs références sont faites à ces explorations atmosphériques. Les informations disponibles sur le sujet sont toutefois souvent censurées par le hachage des dits documents. Pour résoudre l'énigme de ces fameuses explorations hautement confidentielles, il faut chercher des indices de celles-ci dans plusieurs documents différents et recoller les morceaux ensemble.

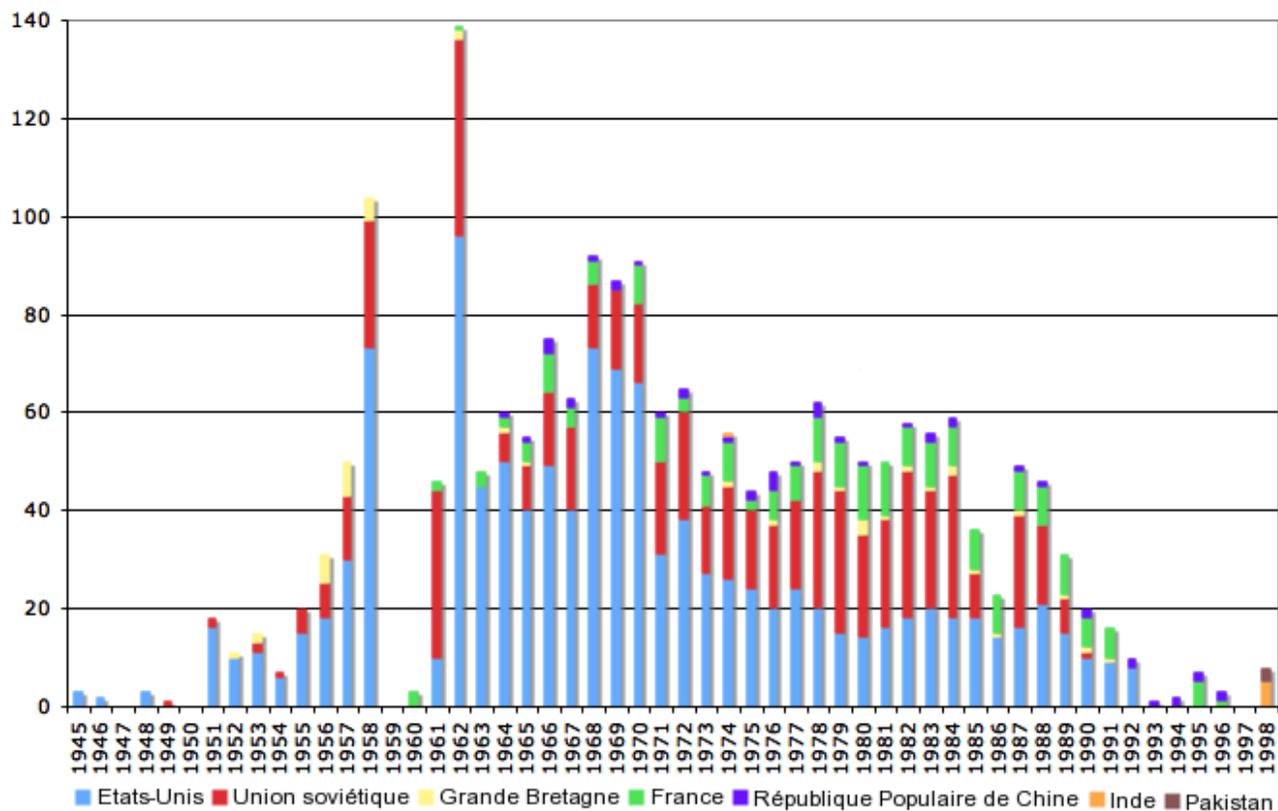


Figure 25. Nombres d'essais nucléaires dans le monde par pays de 1945 à 1998⁴².

Donc, la dernière possibilité quant à la raison qui aurait attiré d'étranges visiteurs à pénétrer notre atmosphère, est l'essai d'un nouveau prototype d'aéronef habité pouvant à la fois contenir une ogive nucléaire et voler au-delà de l'atmosphère terrestre. Un tel vaisseau est décrit dans la fameuse lettre d'Albert Einstein de juin 1947 : « *L'utilisation de bombes atomiques combinée aux véhicules spatiaux pose une menace à une échelle qui rend absolument nécessaire d'en arriver à un accord dans ce domaine. L'apparition de véhicules spatiaux non identifiés (les opinions sont divisées quant à leur origine) au dessus des cieux de l'Europe et des États-Unis a soutenu une peur irrationnelle, une anxiété à propos de la sécurité qui dirige les grandes puissances à faire des efforts pour trouver une solution à cette menace*⁴³. »

L'emploi de cet aéronef pouvait être vu comme une menace pour les autres nations de la Terre, mais également pour d'autres espèces venues d'ailleurs qui auraient été alarmées au préalable par le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et les récentes explosions nucléaires de 1945 et 1946. De plus, comme il semble que les soudaines avancées technologiques de la Deuxième Guerre mondiale proviennent de la rétroingénierie de vaisseaux extraterrestres récupérés à partir de 1941, on est en droit de s'attendre à ce que des équipes de recherche extraterrestres sillonnent le secteur pour récupérer les membres d'équipage disparus ainsi que leurs aéronefs. Même si cette possibilité n'est pas évoquée clairement dans les documents se rapportant aux événements de Roswell, on peut s'attendre toutefois à ce que cette information figure parmi celles qui ont été hachurées afin d'en préserver l'entière confidentialité. Le 3 août 2012, le *Huffington Post* publia une nouvelle pour le moins surprenante, mais qui viendra confirmer les déclarations de l'informateur Cantwheel au sujet du vaisseau expérimental⁴⁴:

THE HUFFINGTON POST

THE INTERNET NEWSPAPER: NEWS BLOGS VIDEO COMMUNITY

Un ex-officier de l'armée de l'air affirme qu'il n'y a pas eu un, mais deux crashes à Roswell



Figure 24. Richard French alors qu'il était capitaine pour l'armée de l'air des États-Unis⁴⁵.

Interrogé par un journaliste sur le sujet, le lieutenant-colonel (retraité) Richard French aurait décidé de faire sortir la vérité après des décennies de secret. Sa version de l'événement est la suivante: « *Le premier a été descendu par un avion expérimental américain qui volait près de White Sands, N.M. et il a tiré avec ce qui était en fait une arme à pulsation électronique qui perturbait et déstabilisait tous les contrôles de l'ovni, et c'est pour cette raison qu'il est tombé⁴⁶.* »

Le lieutenant-colonel French était à Alamogordo en 1947, il s'agit donc d'un témoin important. Ce dernier aurait participé à des centaines de missions de combats pour l'armée de l'air des USA en Corée ainsi qu'en Asie du Sud-est. Il a également tenu plusieurs postes au sein des services de renseignement de l'armée, des postes qui lui permettront d'être informé sur des sujets sensibles tels que celui du crash de Roswell en 1947. Il aurait été également responsable de la désinformation dans le cadre du Projet *Blue Book* :

« Je suis un des auteurs du Projet Blue Book, j'ai débuté avec le Bureau d'Enquêtes Spéciales de l'Air Force (AFOSI), situé à Spokane dans l'état de Washington. Une des tâches que j'avais en 1952 était de discréditer les histoires d'ovnis. En d'autres mots, si quelqu'un avait fait une observation d'ovni, moi ainsi qu'un autre agent essayions de trouver une explication logique pour cette étrange apparition aérienne. La plupart des rapports provenaient plus des civils que des militaires. Nous donnions notre analyse et essayions de discréditer ça en disant qu'il s'agissait de brume des marais ou que la chose qu'ils avaient vue était suspendue à des fils. Les rapports remontaient ensuite vers le haut jusqu'au niveau présidentiel⁴⁷. »

Ce que viendra confirmer encore une fois les propos de Cantwheel dans sa lettre de 1996 : « Les efforts pour cacher la vraie nature des opérations de tests aériens furent un succès, car l'Air Force avait mis sur pied un projet de couverture appelé Blue Book. Le projet Blue Book, en tant que projet de couverture était contrôlé par la CIA afin de protéger les opérations d'essais aériens de l'Air Force des spéculations du public, et afin de convaincre les Soviétiques que l'USAF n'avait aucun aéronef capable de voler selon les caractéristiques et les manœuvres telles qu'observées dans Blue Book et dans le projet ovni de l'USAF⁴⁸. »

RÉFÉRENCES

22. http://en.wikipedia.org/wiki/File:Roswell_AAF_sign_-_1946.jpg
23. Interplanetary Phenomenon Unit Summary, Intelligence Assessment, File ref. 001947122-&.1206. http://www.majesticdocuments.com/pdf/ipu_report.pdf
24. Interplanetary Phenomenon Unit Summary, Intelligence Assessment, File ref. 001947122-&.1206. http://www.majesticdocuments.com/pdf/ipu_report.pdf
25. Interplanetary Phenomenon Unit Summary, Intelligence Assessment, File ref. 001947122-&.1206. http://www.majesticdocuments.com/pdf/ipu_report.pdf
26. Interplanetary Phenomenon Unit Summary, Intelligence Assessment, File ref. 001947122-&.1206. http://www.majesticdocuments.com/pdf/ipu_report.pdf
27. Frank Brink, Jr., *Detlev Wulf Bronk 1897—1975 Biographical Memoir*, National Academy of Sciences, Washington D.C., 1978, p. 32. <http://www.nasonline.org/publications/biographical-memoirs/memoir-pdfs/bronk-detlev-w.pdf>
28. Frank Brink, Jr., *Detlev Wulf Bronk 1897—1975 Biographical Memoir*, National Academy of Sciences, Washington D.C., 1978, p. 33. <http://www.nasonline.org/publications/biographical-memoirs/memoir-pdfs/bronk-detlev-w.pdf>
29. Frank Brink, Jr., *Detlev Wulf Bronk 1897—1975 Biographical Memoir*, National Academy of Sciences, Washington D.C., 1978, p. 32-33. <http://www.nasonline.org/publications/biographical-memoirs/memoir-pdfs/bronk-detlev-w.pdf>
30. Confidential Memorandum for Lt. General Twining, Preliminary Results of Post-Mortem Examination of the Air accident Report filed 17 July 1947, Air Medical Laboratory, 20 Sept. 1947. http://majesticdocuments.com/pdf/grow_twining.pdf

31. Confidential Memorandum for Lt. General Twining, Preliminary Results of Post-Mortem Examination of the Air accident Report filed 17 July 1947, Air Medical Laboratory, 20 Sept. 1947. http://majesticdocuments.com/pdf/grow_twining.pdf
32. Interplanetary Phenomenon Unit Summary, Intelligence Assessment, File ref. 001947122-&.1206. http://www.majesticdocuments.com/pdf/ipu_report.pdf
33. Mission Assessment of Recovered Lenticular Aerodyne Objects, PART I, September 19th 1947, (0020125). http://www.majesticdocuments.com/pdf/twining_whitehotreport.pdf
34. Mission Assessment of Recovered Lenticular Aerodyne Objects, PART I, September 19th 1947, (0020126). http://www.majesticdocuments.com/pdf/twining_whitehotreport.pdf
35. Confidential Memorandum for Lt. General Twining, Preliminary Results of Post-Mortem Examination of the Air accident Report filed 17 July 1947, Air Medical Laboratory, 20 Sept. 1947. http://majesticdocuments.com/pdf/grow_twining.pdf
36. Dr. J. Robert OPPENHEIMER & Professor Albert EINSTEIN, Princeton, New Jersey, June 1947, p. 5. http://www.majesticdocuments.com/pdf/oppenheimer_einstein.pdf
37. Dr. J. Robert OPPENHEIMER & Professor Albert EINSTEIN, Princeton, New Jersey, June 1947, p. 5. http://www.majesticdocuments.com/pdf/oppenheimer_einstein.pdf
38. <http://www.biography.com/imported/images/Biography/Images/Galleries/Albert%20Einstein/einstein-albert-and-oppenheimer-sized.jpg>
39. Mission Assessment of Recovered Lenticular Aerodyne Objects, September 19th 1947, (0020125, 0020126). http://www.majesticdocuments.com/pdf/twining_whitehotreport.pdf
40. <http://nuclearweaponarchive.org/Usa/Tests/>
41. http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_V-2_test_launches
42. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6f/Worldwide_nuclear_testing_fr.png
43. Dr. J. Robert OPPENHEIMER & Professor Albert EINSTEIN, Princeton, New Jersey, June 1947, p.5. http://www.majesticdocuments.com/pdf/oppenheimer_einstein.pdf
44. http://www.huffingtonpost.com/2012/08/03/roswell-ufo-crash_n_1715663.html
45. <http://activite-paranormale.net16.net/fichierEnvoyer/richard-french-roswell-6-aout-2012.png>
46. http://www.huffingtonpost.com/2012/08/03/roswell-ufo-crash_n_1715663.html
47. http://www.huffingtonpost.com/2012/08/03/roswell-ufo-crash_n_1715663.html
48. Thomas CANTWHEEL, "S" aircraft, 1996, <http://www.majesticdocuments.com/pdf/s-aircraft.pdf>