

observation d'ovni de 1964. Comme je l'ai dit, les artistes essaient rituellement de nier de telles influences pour défendre, sans succès, la pureté virginale de leur travail, et j'admets maintenant, des années plus tard, qu'à l'époque j'étais aussi porté que les autres à cette attitude sans espoir. »

Cette question d'une influence réciproque, même inconsciente, entre art et ufologie, m'intéresse

personnellement, ayant moi-même trempé dans ces deux activités. Je l'ai abordée dans mon livre *Visions célestes. Visions cosmiques* (2007), ainsi que les rapports controversés entre ufologie et science-fiction (voir le chap. 7 « Visions d'hier et d'aujourd'hui »). Pour les amateurs de peinture, je signale aussi mon site artistique, créé récemment, où apparaissent (discrètement !) quelques engins volants mystérieux : <http://www.art-gildas-bourdais.com>

des « roues lumineuses » sous la mer (2^{ème} partie)

LDLN, N° 407, MAI - 2012

Maurice Thil et Joël Mesnard

Dans notre dernier numéro, grâce à l'importante documentation rassemblée par Maurice Thil, nous avons cité de nombreux exemples de ce phénomène qui a autrefois beaucoup étonné les marins, et nous avons commencé à évoquer une explication par un phénomène naturel : les noctiluques, une variété de plancton qui a la particularité d'émettre de la lumière dans certaines conditions. Mais comment expliquer l'aspect géométrique parfaitement régulier de ces rayons, et notamment le fait qu'ils sont le plus souvent décrits comme courbes ?

Dans *Phénomènes Spatiaux* (1) n° 32 (en 1972), René Fouéré a exposé l'explication trouvée huit ans plus tôt par le Dr Wallace L. Minto, publiée dans le numéro de juillet 1964 de la revue *Fate*, puis dans le livre d'Ivan T. Sanderson, *Invisible Residents*.

Le facteur externe qui rend les noctiluques lumineux est connu : quand la pression dépasse un certain seuil, et seulement dans ce cas, le phénomène se produit. René Fouéré nous dit (p.16) que l'émission de lumière est du type "tout ou rien", c'est-à-dire que l'intensité lumineuse est la même pour toute pression locale supérieure à ce seuil.

Le Dr Minto expliquait, en 1964, l'aspect géométrique des « roues lumineuses » (2) par la présence de deux sources sonores voisines, produisant un phénomène d'interférences. Ceci a été clairement expliqué par un schéma illustrant un article de Richard Turner dans *Flying Saucer Review* vol. 13, n°5 (septembre 1967). Le schéma en haut de la page suivante donne la forme de la figure d'interférence. Les deux « yeux » représentent deux sources sonores (de nature a priori indéterminée), proches l'une de l'autre et émettant des sons de même fréquence. Autour de chaque point, nous avons une fa-

mille de couronnes (en grisé et en noir) représentant les zones de surpression.

A l'intersection (en noir) de deux zones de surpression (émanant de l'une et de l'autre des sources), ces surpressions s'ajoutent, et leur somme dépasse le seuil « allumant » le plancton. (3)

Plusieurs points rendent cette explication hautement plausible. Tout d'abord, si l'on regarde l'ensemble des zones en noir, on voit qu'elles dessinent des lignes courbes (des hyperboles) qui expliquent assez bien l'aspect « rayons d'une roue ». Ensuite, si les deux sources sonores se déplacent l'une par rapport à l'autre, la roue « tourne ». (On peut s'en rendre compte en dessinant les deux familles de couronnes (identiques) sur deux calques séparés, et en déplaçant l'un des calques par rapport à l'autre). Enfin, si l'on se trouve loin des sources, la courbure des zones d'interférence diminue, et on peut avoir l'illusion de ces "barres parallèles" que décrivent certains témoins (voir par exemple les cas des 5 et 10 septembre 1948, dans le tableau de la page 27, dans LDLN 406).

Mais quelles peuvent être ces sources de sons sous-marins, et de quelles gammes de fréquen-

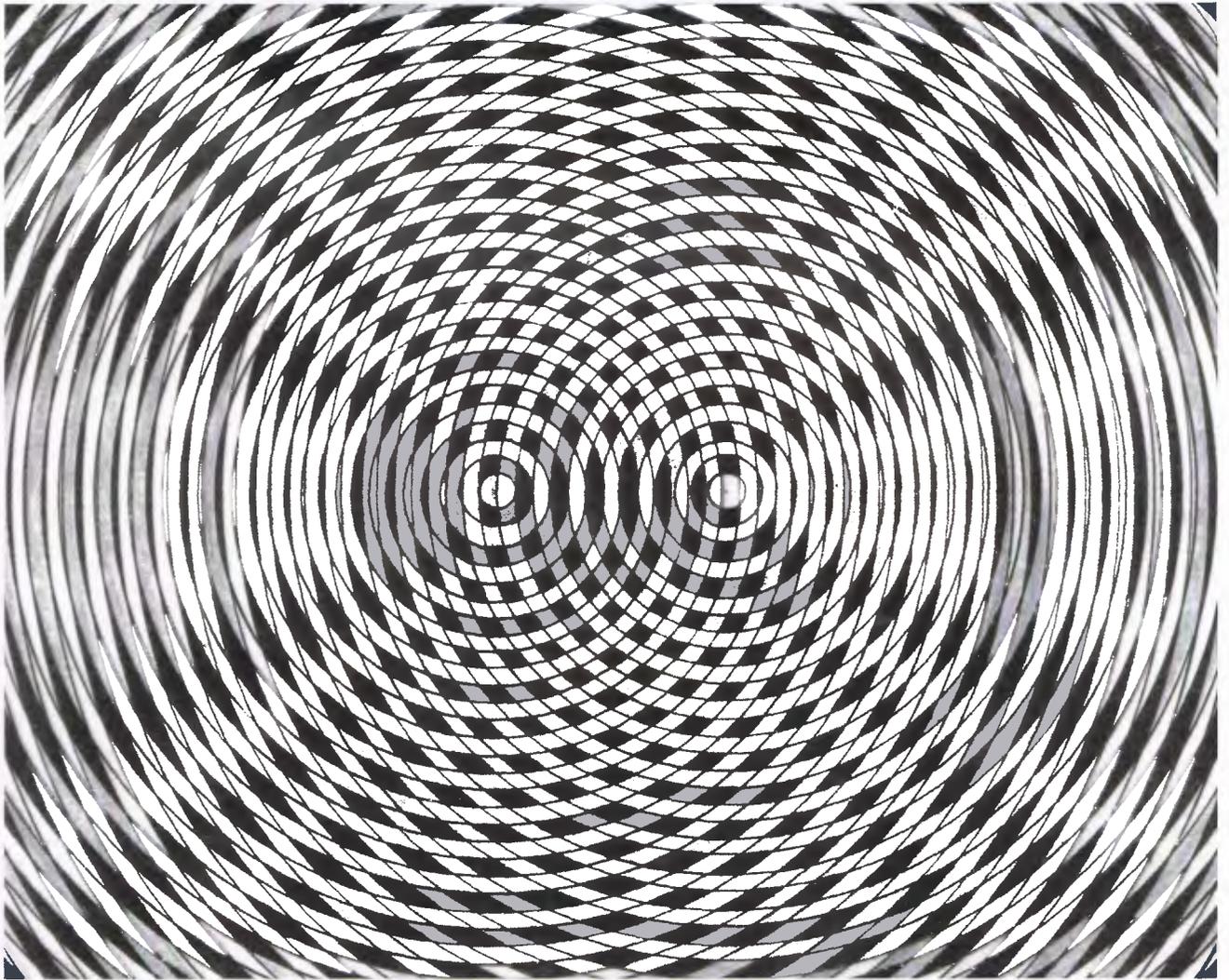


schéma d'interférence (dans un plan) de deux sources sonores de même fréquence, dans le cas où les deux sources sont en phase. (Dans le cas contraire, le schéma est très semblable, mais n'a plus qu'un axe de symétrie, au lieu de 2). L'ensemble (en noir) des zones où les surpressions s'ajoutent dessine comme les rayons d'une roue, d'autant plus visibles qu'on les regarde de loin.

ces acoustiques peut-il s'agir ? René Fouéré, commentant les travaux du Dr Minto, estimait que ce ne pouvait être des infrasons, l'énergie nécessaire pour produire un phénomène d'interférence de cette ampleur (« d'un horizon à l'autre », selon beaucoup de marins) étant absolument colossale, et de nature à tuer tous les poissons dans la zone affectée (ce que les témoins n'ont jamais signalé). Il est vrai que les observations avaient eu lieu, pour la plupart, de nuit, et qu'une gigantesque hécatombe de poissons aurait peut-être pu passer plus ou moins inaperçue.

Les témoins ne signalaient jamais aucun bruit. Mais les bateaux impliqués dans ces rencontres étaient des bateaux à moteur, et seule une faible proportion de l'énergie d'un bruit sous-marin est transmise au-dessus de la surface. Toujours est-il que le Dr Minto estimait (en 1964) qu'il devait s'agir d'ultrasons (nécessitant une dépense d'énergie moindre). Et il se demandait si des baleines ne pouvaient pas être à l'origine du phénomène.

Dans l'article de FSR cité plus haut, Richard Turner envisageait la possibilité d'ondes sonores d'origine non plus animale, mais sismique.

L'hypothèse des baleines paraît aujourd'hui peu probable, car rien ne *semble* (restons prudents) indiquer que les cétacés, hormis les dauphins peut-être, émettent des sons de grande puissance.

Bien des questions restaient donc en suspens. Ainsi, René Fouéré notait que les « rayons » dessinés par les zones d'interférence dans le schéma ci-dessus sont par nature discontinus, alors que les témoignages connus ne signalent pas des « rayons en pointillés », mais des « rayons » d'un seul tenant. Pour que l'aspect discontinu disparaisse, il faudrait que la longueur d'onde soit très courte (donc la fréquence très élevée, ce qui désigne encore les ultrasons), pour que deux pseudo-losanges noirs consécutifs, sur un même « rayon » (voir schéma ci-dessus) apparaissent confondus (4). D'autre part, si

les deux sources sont fixes, on ne comprend pas ce qui peut causer la rotation rapide des rayons. Et si ces deux sources sont de nature animale (cétacés), on peut s'étonner que les comptes rendus signalent des rotations à vitesse constante, sans accélérations, sans ralentissements ni changements de sens. (5)

Rappelons que cette problématique a été prise en considération dans les années soixante, et que la mise au point par René Fouéré date maintenant de quarante ans. Il existe peut-être des études plus récentes, ayant donné lieu à des publications scientifiques ; on peut même imaginer que le problème ait été résolu. Mais si de tels travaux ont été publiés, nous en ignorons, pour l'instant, l'existence.

Un mystère perdure-t-il ? Nous ignorons si, comme on pourrait s'y attendre, les satellites d'observation ont filmé ce phénomène. Dans ce cas, des films montrant ce spectacle vu de haut devraient circuler, comme circulent les images d'éruptions volcaniques, d'ouragans, de tornades, et de phénomènes naturels de toutes sortes. Or, on n'entend jamais parler des « roues lumineuses » (6). On ignore même si un nom leur a été attribué. On trouve des renseignements sur la luminescence occasionnelle de la mer, sur les noctiluques, et sur « la mer orange » (elle aussi due au plancton), mais rien sur ces immenses rayons tournants. Ce silence, à lui seul, justifie les doutes que certaines personnes peuvent encore avoir, quant au caractère naturel du phénomène.

Il ne faut pas s'étonner que persistent des croyances, quand on laisse planer le silence sur des énigmes irrésolues. En ce sens, et hors de toutes considérations sur les « ovnis sous-marins », la question des roues lumineuses sous la mer s'apparente clairement à la problématique OVNI.

un problème complexe

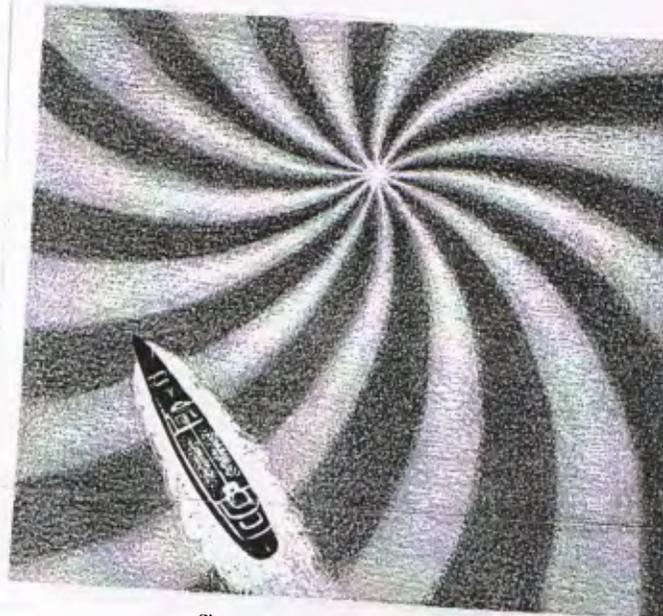
En l'absence de publications récentes connues, intéressons-nous aux données dont nous disposons. Elles sont très riches. Il faudrait plusieurs numéros de LDLN pour rapporter la somme d'informations recueillies par Maurice Thil, principalement dans le *Marine Observer* mais aussi dans d'autres publications. Ces informations, puisées à d'excellentes sources, décrivent un phénomène trop complexe pour que l'idée du Dr Minto en explique tous les aspects.

Jacques Bonabot nous a communiqué un article (reproduit dans la colonne de droite) intitulé "bioluminescence" et extrait d'un document édité en septembre 1964 (cela va faire 48 ans !) par le *United States Naval Oceanographic Office, Dept of Navy and Weather Bureau*. Le dessin qui l'illustre montre clairement une « roue lumineuse », mais, étrangement, le texte ne dit rien sur cette étonnante régularité géométrique, et encore moins sur sa cause. Il se borne à citer, en fin de texte, parmi différents aspects de la bioluminescence (7), des « barres se déplaçant

BIOLUMINESCENCE

Bioluminescence, often incorrectly termed phosphorescence, is the production of light by living organisms in the sea. Bioluminescent displays must be triggered by some physical, chemical, or mechanical stimulus. Generally, these displays are stimulated by surface currents, ship movement, fish and whale movement, subsurface upwelling, eddies, physical changes in sea water, surfs, tides, and others.

In most cases bioluminescence is a reaction between luciferin and oxygen in the presence of luciferase. Luciferin is a heat sensitive, easily oxidized compound. Luciferase is an enzyme which accelerates the reaction. Bioluminescence may be produced by specialized glands, or by symbiotic bacteria.



Sketch of a phosphorescent wheel

Marine displays are generally grouped in three general categories: (1) sheet-type, often appearing as a sheet-like glow extending for several miles over the sea surface; these are caused by tiny one-celled animals, protozoans; (2) spark-type, observed as innumerable flickering points of light; these are caused by minute shrimp-like crustaceans; (3) globe-type, observed as glowing balls of light produced by jellyfish and tunicates when drifted together in groups in the sea.

Numerous reports concerning these phenomena have been received from ships throughout the world. Some of the descriptive terms submitted by observers are as follows: "appeared as shoal water, low-lying fog bank, broad belts, narrow belts, ribbons, rivers, milky patches, bars moving at great speed, flashing spots, white water, beams of light, like a search light, patches resembling pack ice, pale blue—horizon to horizon, millions of electric lights, starry sky, round blobs, cloud-like patches, continuously changing form, large anti-clockwise pinwheels," and many others.

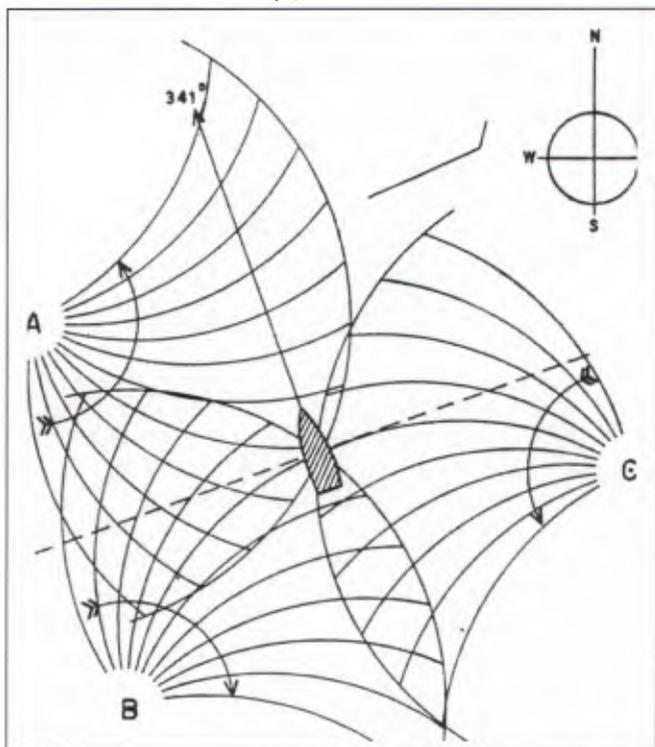
à grande vitesse » et « de grandes roues » (pinwheels) tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (8).

1964 est précisément l'année où Ivan T. Sanderson et le Dr Minto s'interrogeaient sur la cause possible des « roues lumineuses ». Apparemment,

les autorités navales américaines, tout en ayant connaissance de l'aspect des « roues » (comme le prouve le dessin), ne se posaient guère de questions sur les raisons de cet aspect, pourtant remarquable.

Pour tenter de dépasser les idées (simples !) de conversations entre baleines, ou de séismes sous-marins (non détectés par ailleurs), et n'émettant des sons qu'en deux points, reprenons l'exposé des rapports fournis par les marins.

Revenons d'abord sur le cas du M.V. Rafaela (24 avril 1953) dans le Golfe de Thaïlande. Le rapport est illustré par le croquis ci-dessous, qui montre les trois « roues lumineuses » entourant le bateau. On notera que l'une d'elles (de centre B) tourne dans le sens horaire. Le phénomène dure de 2 h 15, heure locale (9) à 2 h 50.



Maurice Thil a relevé dans le *Marine Observer* pas moins de quatre cas pour les mois septembre, octobre et novembre 1953 :

13 octobre 1953 ; Lat. : 6° 00' N ; Long. : 96° 00' E (au large de la pointe nord-ouest de Sumatra) ; navire : M.V. Anshun ; capitaine : A. Naismith ; observateur : F. T. Quinn, 2nd officier

A 19 h 30 GMT (donc en pleine nuit), apparitions de taches phosphorescentes éparées, d'environ 1 m de diamètre. Dix minutes plus tard, elles augmentent en taille et en nombre, tandis qu'il pleut, et que la visibilité est réduite à 3 km. Alors apparaissent des bandes phosphorescentes, qui défilent de bâbord à tribord, au rythme d'un passage toutes les 3 secondes. Elles émanent d'un point situé à 2 km en avant du bateau, et de deux autres sources sur tribord. Leur luminosité est modérée, mais les taches, maintenant de 2 à 4 mètres de diamètre, sont si lumineuses que les plus proches éclairent

nettement les superstructures du bateau. Elles disparaissent à 19h50. Les taches deviennent plus claires et moins lumineuses, et à 20h, elles ont disparu.

30 octobre 1953 ; Lat. : 11° 20' N ; Long. : 101° 20' E (Golfe de Siam) ; navire : S.S. Benalbanach ; capitaine : G.A. Naismith ; observateurs : le capitaine et J. Ritchie, 2nd officier

A 18 h 40 GMT (donc toujours en pleine nuit), la mer devient scintillante en avant du bateau, puis sa luminosité augmente, et apparaissent de grandes barres phosphorescentes incurvées. Leur rayon est évalué à 2 milles (près de 4 km), et elles tournent autour d'un centre brillant situé à environ 1 mille sur tribord. Cela ressemble à un phare tournant, dont la source serait située sous l'eau. Les barres lumineuses, à environ 2 km de cette source, sont distantes entre elles d'une centaine de mètres, et elles tournent dans le sens anti-horaire, à une fréquence d'environ 20 passages par minute (10). Le phénomène cessa, plus abruptement qu'il n'était apparu, au bout de 10 minutes.

Le capitaine fit sonder la profondeur de l'eau. L'instrument de sondage, réputé fiable, indiqua une profondeur de 62 m. Pourtant, dans la salle des machines, on notait de vibrations comme il s'en produit quand le bateau est en eau peu profonde.

9 novembre 1953 ; Lat. : 4° 35' N ; Long. : 106° 17' E (entre la péninsule de Malacca et Bornéo) ; navire : S.S. Peleus ; Capitaine : R.E. Wilks ; observateurs : D.G. Peers, 2nd officier, et T.E. Lang, aspirant

A 1h20 du matin (11), de longues bandes grisâtres apparurent à la surface de la mer, passant au niveau du bateau au rythme de 3 par seconde. Les premières, parallèles entre elles, arrivèrent de l'ouest, disparaissant dans la direction opposée, dans l'obscurité. Leur direction d'approche passa progressivement de l'ouest au nord-ouest, puis le phénomène cessa, au bout d'une quinzaine de minutes.

Il se manifesta de nouveau à 2h du matin, venant cette fois de l'ouest-sud-ouest, puis progressivement, du nord, et enfin de l'est. Les bandes avaient environ 2 mètres de large, et elles étaient espacées d'environ 9 mètres. Apparemment, le passage du bateau n'affectait pas le phénomène. Au bout d'un quart d'heure, cela faiblit, puis cessa.

12 novembre 1953 ; Lat. : 4° 01' N ; Long. : 106° 10' E (entre la péninsule de Malacca et Bornéo) ; navire : S.S. Canton ; capitaine : J.C.W. Last ; observateur : G.E. Howe, 2nd officier

Trois jours plus tard, et presque au même endroit, un navire se rendant de Singapour à Hong Kong, rencontra un phénomène semblable, entre 18h15 et 18h45 GMT (cette fois encore, en pleine nuit). Le centre d'une « roue phosphorescente » fut observé d'assez près (environ 800 m), à 60° sur tribord. Le prolongement des rayons était visible sur un quart de mille (environ 400) de l'autre côté du

bateau. Ces rayons mesuraient entre 6 et 8 pieds de large (environ 2 mètres) et passaient toutes les trois secondes environ. *Il apparut que cette « roue lumineuse » était en fait formée de bandes contiguës qui s'allumaient et s'éteignaient alternativement, ce qui donnait l'illusion d'une rotation, alors qu'en fait, rien ne bougeait* (12).

3 mai 1954 ; Lat. : 1° 58' N ; Long. : 23° 2' W (en plein Atlantique, entre Recife et Dakar) ; navire : M.V. British Endeavour ; capitaine : E. L. Mitchinson ; observateur : G. R. Grey, 2nd officier

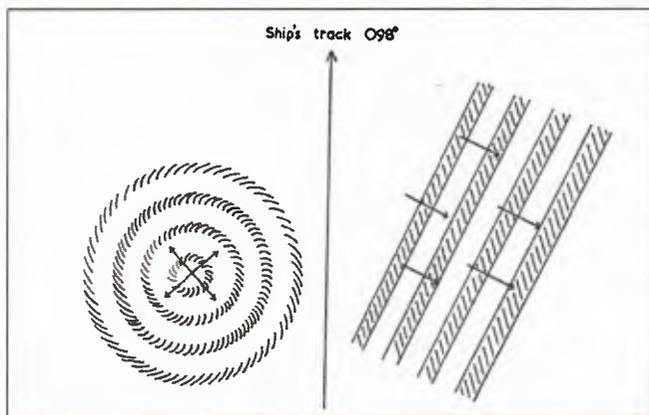
A 2h40 GMT, le navire, qui était parti de Lourenço Marques (aujourd'hui Maputo, dans le Sud du Mozambique) à destination de Port-de-Bouc, venait de passer sous un grain, lorsqu'apparaissent plusieurs lignes phosphorescentes émanant d'un même point, situé à environ 500 mètres du bateau. Le phénomène dura une dizaine de minutes.

Le commentateur du Marine Observer note que ce cas présente deux particularités : il se déroule dans l'Atlantique, alors que tous ceux que nous avons vus jusqu'à présent se situaient dans le nord de l'Océan Indien, dans le Déroit de Malacca ou le sud de la Mer de Chine. De plus, le rapport ne signale aucune rotation de la « roue ».

23 Avril 1955 ; Lat. : 26° 11' N ; Long. : 54° 55' E (dans le Golfe Persique) ; navire : M.V. Scottish Eagle ; capitaine : R.R. Baxter ; observateur : S.M. Grant, officier en chef

Le bateau, qui se rendait de Bandar Mashur à Kwinana, approchait de l'île Jazirat Tunb, lorsqu'on vit un brillant lumière flashante sur bâbord, à environ 1 mille. Presqu'aussitôt, on en vit une autre sur tribord, et on s'aperçut qu'il s'agissait de roues phosphorescentes en rotation. Le bateau passa entre elles, leurs centres se situant à environ un quart de mille (450 m) de part et d'autre. La roue à bâbord tournait dans le sens anti-horaire, et l'autre en sens inverse. A un quart de mille de leur source, les rayons pouvaient avoir entre 2 et 4 mètres de large, avec des intervalles de 5 mètres. Il s'écoulait environ une seconde et demie entre deux passages. Leur couleur est décrite comme « celle d'une lumière électrique mate ».

Dès que le bateau fut passé entre ces deux « roues », on observa ceci :



A bâbord, des cercles concentriques émanaient d'un point central, et cela faisait penser aux « ronds dans l'eau » qu'on obtient en jetant un caillou. A tribord, on voyait des bandes parallèles, qui semblaient s'éloigner du bateau, un peu comme des vagues de sillage. Après 10 ou 15 minutes, elles devinrent de moins en moins perceptibles.

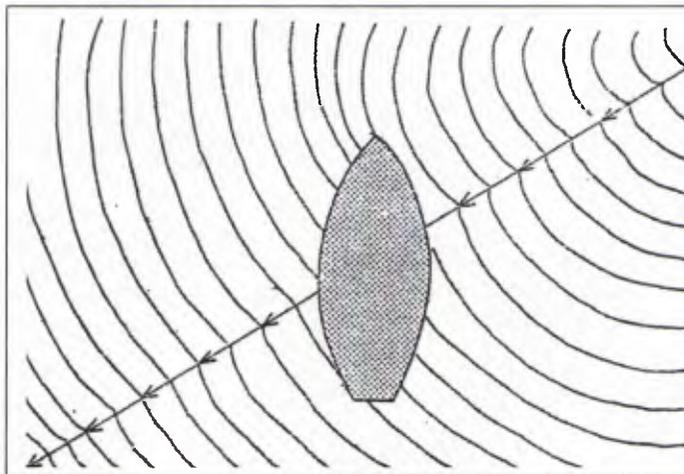
A 17 h (GMT), on observa encore un phénomène semblable, à peut-être 7 milles vers le sud-est.

Le capitaine apporte des précisions, dont celles-ci : Le faisceau du phare rotatif de Jazirat Tunb, à une vingtaine de milles, était visible tout au long de sa rotation. Il y avait une couche de brouillard, d'environ 1 yard (91,4 cm) d'épaisseur. Les bandes de lumière phosphorescente semblaient flotter sur cette couche, mais lorsqu'elles passaient à côté du bateau, et qu'on pouvait les voir de dessus, on constatait que l'eau était illuminée sur une profondeur considérable.

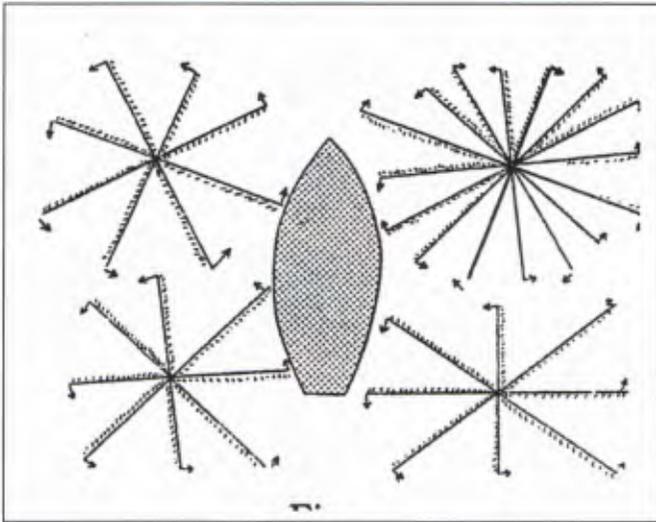
25 juin 1955 ; dans le Golfe d'Oman ; navire : M.V. British Patrol ; capitaine : J.A. Gilchrist ; observateur : R.A. Firman, apprenti navigateur

Témoignage de R.A. Firman, consigné sur son journal personnel :

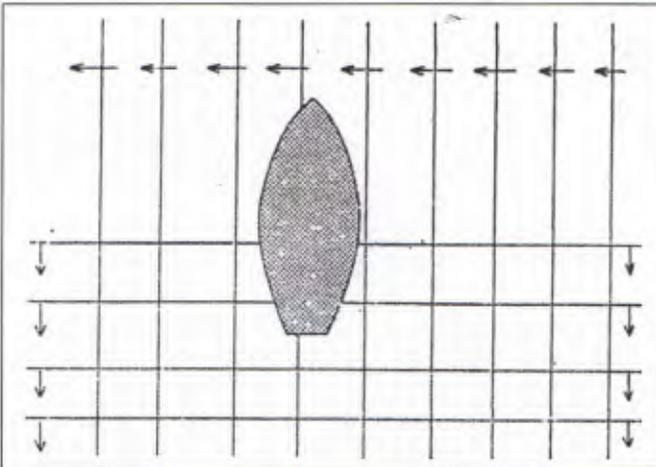
« Alors que j'étais de veille, de minuit à 4 h du matin, j'ai vu quelque chose de très étrange. La mer était déjà phosphorescente avant l'apparition des « vagues ». Leur aspect, au début, faisait penser à du sable jeté sur l'eau. Entre deux « vagues » successives, il s'écoulait environ une seconde. Ces « vagues » parallèles furent visibles pendant à peu près 4 minutes, puis elles firent place à des arcs présentant un point de rebroussement en leur centre :



Leur fréquence resta constante. Cela dura encore quatre minutes environ, puis quatre « roues » apparurent, deux de chaque côté du bateau. Et cette nouvelle phase dura encore à peu près quatre minutes. La roue qu'on voyait à tribord avant était double : il y en avait une qui tournait dans un sens, et



l'autre (de même centre), en sens contraire. Les « vagues » commencèrent à se réorienter, devenant parallèles à la course du bateau. Et d'autres « vagues », disposées perpendiculairement aux premières, se mirent à défiler vers l'arrière :



Nous naviguions au cap 143° (T) ; vitesse : 14 nœuds ; température de l'air : 88°F ; de la mer : 89°F ; mer peu agitée, ciel sans nuages, visibilité très bonne ; vent du nord-est, 3 à 4 nœuds.

6 septembre 1955 ; une cinquantaine de milles au sud-ouest d'Aden ; navire : M.V. British Officer ; capitaine : A. Henney ; observateur : R.B. Woodcock, apprenti

A 17h10, des bandes phosphorescentes, parallèles entre elles, alternèrent avec une roue phosphorescente, qui tournait. Ni les bandes, ni les rayons de la roue, ne se déplaçaient très vite. Les bandes parallèles pouvaient avoir une dizaine de mètres de large (13). Ils s'étendaient de l'ouest-sud-ouest à l'est-nord-est, s'éloignant lentement vers le nord-nord-ouest et atteignant le bateau à intervalles d'environ 4 minutes. La « roue », visible à tribord, tournait dans le sens anti-horaire. Ses rayons étaient plus étroits que les bandes parallèles : 3 à 5 mètres de large. Ils étaient de couleur blanche, et tournaient autour d'un centre situé sur l'horizon.

A 17h35, le phénomène s'effaça en moins d'une minute. Seule subsistait une phosphorescence autour de l'étrave et sur les vagues. Cela prit fin une dizaine de minutes plus tard. Nous naviguions maintenant dans l'obscurité, en nous demandant si ce que nous venions de voir était bien réel.

Nous faisons route au cap 264° (T), à 12,4 nœuds ; température de l'air : 88°F ; vent d'ouest, force 4.

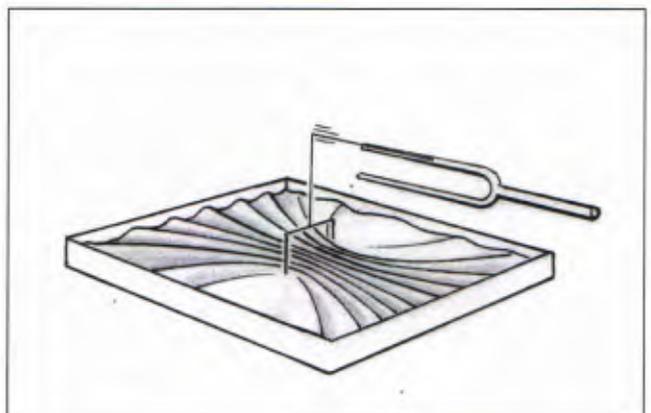
Parvenus à ce stade de l'examen du dossier, nous voyons à quel point le phénomène dépasse l'explication par de simples interférences entre deux sources sonores: aux roues lumineuses se mêlent les bandes et les taches, elles-mêmes lumineuses. Il est difficile de croire que des couples de baleines soient à l'origine d'illuminations couvrant d'un horizon à l'autre. Il est tout aussi difficile d'expliquer ces phénomènes par des séismes sous-marins, alors que (pour autant qu'on sache), les sismographes ne détectent rien. Mais d'autres questions se posent : pourquoi les équipages d'avions, qui sillonnent cette région du globe, ne rapportent-ils (apparemment) pas la présence de ces phénomènes ? Pourquoi n'en connaissons-nous pas d'images satellite ? Et surtout, pourquoi un tel silence pèse-t-il sur ces phénomènes, dont la plupart de nos contemporains ignorent jusqu'à l'existence.

Dans la troisième partie de cet article, nous verrons, entre autres choses, ce qu'en pense un océanographe au nom prédestiné, le Dr Herring.

1 : publication dont 51 numéros ont été édités, de 1964 à 1977 par le GEPA (Groupement d'Etude des Phénomènes Aériens), 69, rue de la Tombe-Issoire, Paris 14^{ème}, et qui sont encore disponibles, à cette adresse, auprès de Mme Fouéré.

2 : Le mot *roue* est utilisé ici au sens d'ensemble de rayons régulièrement espacés. Dans aucun cas, on n'a signalé quoi que ce soit qui corresponde à une jante.

3 : On connaît une expérience très classique qui permet de visualiser une analogie de ce phénomène d'interférences : on fixe à l'une des barres d'un diapason une tige terminée par deux pointes qui effleurent la surface d'un bain de mercure. On excite le diapason et, chacune des pointes faisant des « ronds dans le mercure » chaque fois qu'elle touche la surface, on observe un ensemble d'hyperboles à la surface.



4 : Si, et seulement si, les sources A et B sont en surface, la longueur d'onde des sons correspond à la distance séparant deux couronnes grisées consécutives.

5 : le cas du S.S. Deucalion, le 27 octobre 1924 (LDLN 406, p.24) constitue peut-être une exception, puisque le rapport du capitaine Findlay dit que « la direction de ces rayons ne cessa de varier » (ce qui peut se comprendre de différentes manières).

6 : Si on tape ces mots sur un moteur de recherche, on trouve... une liste interminable de sites proposant des roues de vélo visibles de nuit !

7 : « bancs (analogues à des bancs de poissons), bancs de brouillard au ras des flots, larges bandes, bandes étroites, rubans, rivières, taches laiteuses, taches pulsantes, eau blanche, faisceaux lumineux, faisceaux de projecteurs, taches compactes, globes, taches d'aspect nuageux, formes continuellement changeantes »

8 : C'est ce sens de rotation qui est indiqué dans les cas du 21

mars 1925, du 30 septembre 1926 (LDLN 406, p. 24), dans la première et la troisième phases du 19 décembre 1927, puis le 28 décembre 1929. Mais le sens horaire est mentionné pour la deuxième phase du 19 décembre 1927, ainsi que le 3 décembre 1926 et le 9 septembre 1932 (p. 27). On trouve un cas de sens de rotation variable : le 5 avril 1953 (p. 27).

9 : 2h15 S.A.T. (South Asian Time) correspond à 19h15 GMT.

10 : "A rough estimate would be 20 revolutions per min.", ce qui ne nous fournit aucun renseignement quant au nombre de rayons de la « roue ».

11 : Dans ce cas, il s'agit de l'heure locale (S.A.T.).

12 : Ce que décrit le rapport est comparable à certaines publicités lumineuses (« chenilles ») dans lesquelles une ligne, fermée ou non, est constituée d'un grand nombre d'ampoules qui s'allument s'éteignent alternativement.

13 : Le rapport dit : 30 à 40 pieds.

Les cas de « roues lumineuses » résumés dans cette deuxième partie de l'article sont rapportés dans les volumes 24 (1954), 25 (1955) et 26 (1956) du *Marne Observer*, qu'on peut consulter auprès des archives de Météo-France, à Saint-Mandé (Val de Marne).

brève histoire de Vence et du Col de Vence

LDLN. N° 407. MAI - 2012

Jean-Claude Dufour

Puisqu'il est de nouveau question du Col de Vence (voir nos pages en couleur), voici un aperçu de ce que fut l'histoire de ce lieu remarquable, ou on ne compte plus les anomalies photographiques et acoustiques.

Depuis plusieurs années déjà, la région vençoise, et plus spécialement le col de Vence, sont cités dans des publications spécialisées en ufologie et en parapsychique. Toutefois, qu'en est-il de l'histoire de cette zone géographique restreinte où tant de phénomènes insolites se produisent ou semblent se produire ?

Commençons par les expériences menées à la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} par le Dr Ghebard, médecin d'origine autrichienne, venu s'installer à Vence. Ce médecin, qui dispensait ses soins aux patients les plus démunis sans leur demander le moindre honoraire, s'intéressait énormément aux phénomènes spirites alors en vogue dans les salons européens et américains. Toutefois, ses efforts pour fixer sur la plaque photographique le moindre spectre s'étant révélés infructueux, il avait tourné son intérêt en direction de l'histoire vençoise, effectuant de nombreuses excursions au col de Vence, plus particulièrement sur les plateaux karstiques dont il est l'unique accès.

Ayant fabriqué ses propres appareils photographiques, et mis sur pied tout un laboratoire de développement, il fixait sur plaque de verre sensibilisée tumuli, limes, constructions cyclopéennes qui parsemaient alors le vaste plateau de l'arrière-pays.

