

1913

d'étranges "dirigeables" sur l'Angleterre, au début de l'année 1913

LDLN, N° 413, JUILLET 2013

Maurice Thil, Joël Mesnard

On sait que le phénomène OVNI se manifeste souvent dans des circonstances qui favorisent des interprétations très divergentes, quant à la réalité de leurs apparitions : la récente observation de Béthune, exposée p. 26, suggère un passage de lanternes thaïlandaises, mais comporte des éléments qui semblent contredire cette explication. On pourrait penser, de même, que les observations faites en Angleterre entre janvier et avril 1913 se rapportent à des dirigeables allemands. Mais par ailleurs, cette explication apparaît douteuse, compte tenu de ce qu'on sait de l'histoire des dirigeables...

Le *Times* du lundi 6 janvier 1913 rapporte que deux jours plus tôt, avant l'aube (un témoin parle de 5h du matin), trois témoins, dont un policier, ont vu à Douvres ce qui ressemblait à un dirigeable, bien que sa silhouette exacte fût impossible à distinguer dans l'obscurité. L'engin, venant du large et se dirigeant vers le nord-est, portait une lumière et émettait un bruit de moteurs.

Une apparition semblable avait été signalée, quelques jours plus tôt, au-dessus de Sheerness, et on avait imaginé qu'il pût s'agir d'un Zeppelin.

Le vendredi 17, à 16 h 45, c'est au-dessus de Cardiff qu'eut lieu une semblable apparition. Le brouillard et le jour déclinant ne permettaient pas de voir distinctement l'objet, qui se dirigeait vers Swansea. (*Times*, 21 janvier 1913)

Le 28 janvier, le même journal signale que le samedi 25, après la tombée de la nuit, quatre personnes ont vu un avion survoler Liverpool. Un détail est surprenant : cet avion portait *une lumière très brillante*. Or, en raison de la faible puissance de leurs moteurs, et du poids des batteries, les avions de l'époque n'emportaient généralement pas de phares.

Le même soir (25 janvier) à 20 h 25, une semblable machine volante était observée par des habitants de Chancery, quelques kilomètres au sud d'Aberystwith. L'avion, qui se dirigeait initialement vers la Baie de Cardigan, *balayait les collines environnantes au moyen de ses projecteurs*, ce qui est encore plus surprenant que la mention d'une simple « lumière très brillante », étant donné le poids d'une installation de projecteurs capables d'éclairer le sol.

L'objet volant tourna vers le sud, en direction de Carmarthen. (*Times*, 30 janvier 1913)

Le samedi 1^{er} février, c'est encore au-dessus de Cardiff que plusieurs témoins virent un dirigeable, vers 22 h 45, se dirigeant vers l'ouest. Le lendemain soir à 19 h 30, plusieurs personnes, dont un policier d'Aberavon firent une observation semblable au-dessus de la Baie de Swansea : les témoins décrivent



la silhouette d'un dirigeable portant une lumière. (*Times*, 4 février 1913)

Le vendredi 25 février vers 22 heures, par une nuit claire, on vit un dirigeable en divers endroits du nord-est du Warwickshire, volant de Leicester vers Birmingham. Il portait trois lumières.

Toutes ces observations appelaient une mise au point sur la situation, d'autant plus qu'elles avaient été faites dans la partie sud des îles britanniques, et de nuit (ce qui suggérait quelque entreprise clandestine venue de l'étranger, en d'autres termes : d'Allemagne). On trouve une première mise au point de cette sorte dans le *Times* du mercredi 26 février.

L'article qualifie les apparitions de « mystérieuses », et souligne qu'on exagère probablement les possibilités des dirigeables allemands, affirmant que des incursions nocturnes secrètes au-dessus du territoire britannique sont *extrêmement improbables*, et comporteraient en outre des risques importants, sans présenter de réel intérêt.

Un autre article, dans le même numéro, fait état d'observations le lundi soir, 24 février, vers 20 h, à Gosport (une vive lumière se déplaçant dans le ciel

sans émettre de bruit de moteur), et à 200 km de là, à Ipswich. Dans le dernier cas, il est à nouveau question d'un gros projecteur, porté par un objet trop haut dans le ciel pour qu'on pût distinguer clairement sa silhouette. Le lendemain soir, entre 20 h et 20h30, c'est à Hornsea, puis à Hull, pendant plus d'une heure, qu'on vit un dirigeable portant une puissante lumière, avant qu'il ne disparût vers l'ouest !

Les autorités allemandes démentent

Un document particulièrement intéressant, à propos de cette vague d'observations, est le long article du Major Baden-Powell dans le *Times* du jeudi 27 février. Pour l'essentiel, il analyse, en termes de stratégie, la situation créée par l'existence, en Allemagne, de dirigeables techniquement supérieurs à tout ce que les Anglais pouvaient leur opposer. Il évoque la menace éventuelle d'attaques par voie aérienne, et souligne la nécessité, pour la Grande-Bretagne, de disposer de moyens de défense aérienne adéquats.

Mais le début de l'article nous apprend que dans les milieux officiels allemands, on s'amuse du fait que les Anglais leur attribuent les survols récents, tout en redoutant que cette interprétation (fausse, selon eux) ne vienne aggraver les relations entre les deux pays. Baden-Powell cite un article de la *Gazette de Cologne* qui affirme que jamais aucun dirigeable allemand, qu'il appartienne à l'armée ou à la marine, n'a survolé le territoire anglais. Cet article explique l'impossibilité technique de tels raids nocturnes, ainsi que l'impossibilité de survoler la Belgique ou la Hollande sans se faire repérer. Il insiste sur le fait que tous les mouvements des dirigeables allemands sont connus et signalés dans la presse, et précise que l'Allemagne n'aurait aucun bénéfice à tirer de tels raids, qui comporteraient en outre de grands risques, d'un point de vue technique. En outre, ironise la *Gazette de Cologne*, il serait particulièrement stupide d'entreprendre des raids clandestins nocturnes avec des machines équipées de phares.

Les incursions se font plus rares

Le 22 février, le capitaine Lundie, commandant du navire marchand City of Leeds, ainsi que son second, observent pendant deux bonnes minutes, un dirigeable dépourvu de lumières dont la silhouette se détache clairement dans la nuit éclairée par la lune. L'engin vient de la Mer du Nord, et se dirige vers l'ouest-sud-ouest, c'est-à-dire vers le port de Grimsby que le bateau vient de quitter. (*Times* du 3 mars)

Début avril (le 8 ?), une machine volante portant un phare brillant survole encore Cardiff, du nord-ouest vers le sud-est. Les témoins sont nombreux, mais les conditions de visibilité ne leur permettent pas de distinguer s'il s'agit d'un avion ou d'un dirigeable (*Times*, 9 avril 1913). Ainsi prend fin, apparemment, cette vague d'apparitions d'*airships*.

l'avis d'un historien des dirigeables

Jean Molveau, journaliste aéronautique bien connu dans le milieu de l'aviation légère et du vol-à-voile, est l'auteur du livre *Vaisseaux Aériens, l'épopée des ballons dirigeables de 1850 à nos jours* (Marines Editions, 2011). Nous lui avons demandé ce qu'il pensait de cette affaire.

Il nous a répondu que les vols de nuit étaient très peu nombreux en 1913. Les premiers raids nocturnes des Zeppelins datent de 1915. Le début avril 1913 (qui marque la fin de la "vague") a vu l'atterrissage d'urgence, à Lunéville, d'un dirigeable allemand (1). A l'époque, le fait de voler de Friedrichshafen à Lunéville constituait déjà un exploit. L'idée d'atteindre l'Angleterre (dans quel but ?), de nuit, et d'en revenir, n'était guère envisageable. Quant à répéter cet "exploit" à diverses reprises, cela ne pouvait être, au mieux, qu'un projet follement ambitieux.

Ainsi, la question continue à se poser, un siècle après cette vague d'observation : que pouvaient bien être ces machines volantes qui inquiétaient tant les Anglais ?

1 : Les Allemands furent autorisés à acheminer, par le train, le matériel nécessaire aux réparations, puis le convoyèrent vers Metz, qui se trouvait alors en Lorraine occupée

suite de la p. 26

peut rester assez d'air chaud dans l'enveloppe pour que la chose continue sa course, en perdant lentement de l'altitude et, bien sûr, en perdant de son éclat.

L'interdiction de vente et d'utilisation de ces choses parfaitement inutiles serait un soulagement pour toutes les personnes qui vivent dans un environnement où existe un risque d'incendie. Mais évidemment, cette interdiction ne vient pas, et aussi longtemps qu'il n'y aura pas eu de victimes, nous devons continuer à attendre !

2 juin 2013, près de Puget-Théniers (Alpes-Maritimes)

Remarquant, en milieu de journée, un vaste halo autour du soleil, Mme L.G. en prend successivement deux photos. Sur la seconde, on constate la présence d'une anomalie, qu'on peut voir sur notre photo de couverture. On remarque, sur la surface sombre de "l'objet", ce qui ressemble fort à un reflet du soleil. Cette photo-surprise s'apparente ainsi à celle qu'a obtenue Stéphane Brignone, le 10 avril (LDLN 412, p. 40).