

les avions-fantômes des années 1930 en Scandinavie

LDLN, N° 392, DÉCEMBRE 2008

Jean Sider

Il serait inexact de prétendre que la vague scandinave des "avions fantômes", en 1933 et 1934, soit tombée dans l'oubli : elle est carrément passée inaperçue, en dehors du Nord de l'Europe, et des pays de langue anglaise. Or il s'agit, d'un point de vue ufologique, d'un événement considérable : cette vague présente en effet d'évidentes analogies avec celle des "fusées-fantômes", qui, douze ans plus tard, allait plonger la Suède dans une perplexité fortement teintée d'inquiétude. (voir nos deux précédents numéros). Ces "avions" étaient-ils de *vrais* avions ? La question paraîtrait insensée à qui ignore tout du "mimétisme OVNI". Toutefois, d'innombrables manifestations du type ufologique la rendent aujourd'hui pertinente : fusées fantômes de 1946, 5 novembre 1990, 31 mars 1993, faux sky trackers dans les années quatre-vingt-dix, "crashes de rien", et maintenant "lumières de Venelles". A cela on peut ajouter divers cas de fausses lunes, d'improbables nuages, et jusqu'aux douteuses torchères mexicaines. Faut-il compter aussi les avions fantômes des années trente ? C'est ce que pense Jean Sider, et les arguments qu'il avance sont à considérer avec attention.

Joël Mesnard

Sauf défaillance de ma mémoire, il s'agit d'un sujet qui n'a pas été évoqué en profondeur dans les pages de *LDLN*. N'ayant pas la prétention de tout avoir lu dans les publications ufologiques françaises, dont certaines ont disparu, je n'irai pas jusqu'à prétendre que mon article soit le premier de la presse ufologique francophone. Toutefois, si c'est vraiment le premier, alors tant mieux : il n'est jamais trop tard pour bien faire. En effet, cette vague semble unique dans le genre : les phénomènes observés se montrèrent sous forme d'avions semblables à ceux de l'époque. Cependant, il ne pouvait s'agir que d'imitations, car ils en différaient de plusieurs manières :

- Ils ne possédaient aucun signe de nationalité (couleurs du pays, symbole...).
- Ils ne portaient pas de lettres ni de chiffres indiquant le modèle et/ou le matricule.
- Ils pouvaient accomplir des performances incompatibles avec les possibilités offertes par la technologie aéronautique de l'époque.
- Ils se déplaçaient souvent dans des conditions météorologiques tellement exécrables, que les véritables avions, civils et militaires, ne sortaient pas de leurs hangars. John Keel affirme que pour ce qui concerne les cas suédois, 35% de ceux qu'il a collectés entrent dans cette catégorie.
- Diverses autres étrangetés seront évoquées lors de la description de certains cas.

Pour autant que je sache, les sources disponibles sont essentiellement de langues anglaise et suédoise. L'Américain John Keel aura été le pre-

mier auteur à avoir écrit plusieurs articles consistants sur ces événements, en 1970 et 1971 (1). Toutefois, sa recherche ne s'est pas seulement appuyée sur le dossier de comptes-rendus de la presse suédoise que M. Åke Franzén avait collectés à la Royal Library de Stockholm. Effectivement, il aussi intégré des cas relevés dans la presse de langue anglaise, ce qui lui a permis de constater que ces phénomènes s'étaient également parfois montrés dans d'autres pays que ceux du Nord de l'Europe, mais de façon sporadique. Ces témoignages s'étaient de la fin de 1933 jusqu'à 1937.

Tout d'abord, intéressons-nous aux trouvailles d'un ufologue suédois que j'ai déjà évoqué dans mon article sur les fusées fantômes de 1946.

les recherches d'Anders Liljegen

J'ai redécouvert dans mes archives un *Status Report* de ce chercheur avec qui j'ai été en relations épistolaires durant plusieurs années. Il est relatif à cette vague, et heureusement écrit en anglais. Voici les principaux éléments qu'il révèle :

- Le problème, avec M. Franzén, vient du fait qu'il a recopié à la main les articles qu'il a localisés, et il n'a pas toujours noté les références des quotidiens concernés, ce que reconnaît d'ailleurs John Keel lui-même dans ses articles. (En conséquence, certaines informations n'ayant pas de référence citée, les initiales "snp" ont été mises pour "source non précisée"--NdJS).

- Les organes de presse consultés sont quatre journaux suédois seulement : *Dagens-Nyheter*, *Stockholmsstidningen*, *Vasterbottenskuriren*, et *Norrbottnens-Allehanda*.

- Les textes de Keel correspondent assez bien aux versions originales, mais dans ses commentaires il y a plusieurs erreurs historiques.

- Keel vint en Suède en 1976 pour effectuer de plus amples recherches. Il prétendit avoir contacté le ministère de la Défense à Stockholm, lequel lui aurait affirmé ne pas posséder d'archives sur cette affaire.

- Pourtant, en 1977, Anders Liljegren, qui s'était renseigné auprès du même organisme, obtint une réponse différente d'un archiviste, M. Bertil Broomé, lequel lui confirma qu'il y avait quatre boîtes de documents classifiés "secret", étiquetées de la mention suivante : *Spökflygaren* (aviateurs fantômes). Le 1^{er} septembre de la même année il obtint l'autorisation d'examiner le contenu de ces boîtes (trois datées de 1934, et une de 1937), mais du fait de ses obligations professionnelles et de son domicile éloigné (à Norrköping), il ne put se rendre sur place qu'en septembre 1978. C'est le ministre de la Défense, M. Eric Krömark qui lui donna le feu vert, mais à la condition impérative de ne rien publier sans la permission de l'état-major de l'Armée suédoise.

- Les quatre boîtes contenaient environ mille pages de documents, et Anders Liljegren mit deux jours complets à en extraire le meilleur. Il s'agissait surtout d'écrits émanant de diverses sources militaires : notes de service, mémos, rapports, analyses, théories diverses, etc., adressés aux autorités supérieures. Il y avait aussi des rapports de police reprenant des témoignages, le tout formant 75% des archives. Hormis quelques cas de mauvaises interprétations et de canulars, la grande majorité des observations ne comportaient aucune réponse visant à les expliquer par des causes banales. Beaucoup d'incidents avaient été signalés par les journaux locaux. Les cas ayant fait l'objet de vérifications *in situ* comportaient des cartes détaillées, avec mention des heures d'observation et directions des vols, accompagnés parfois des affidavits signés de témoins de première main. Certaines pièces émanaient des forces militaires de Norvège et de Finlande. D'autres faisaient allusion à une unité aérienne créée spécialement pour effectuer des missions de reconnaissance dans le but d'obliger des "avions fantômes" à atterrir. Des interceptions de communications radio furent ordonnées, et des unités spéciales des transmissions furent transférées du Sud de la Suède dans le Nord, où elles avaient été signalées. Un mémo de 17 pages classifié "secret", daté du 28 avril 1934, adressé au ministère suédois de la Défense, signé du général P. Reuterswärd, indiquait dans ses conclusions que les Russes étaient certainement à l'origine de ces appareils non identifiés.

- De 1978 à 1980, l'ufologue suédois collecta un dossier de plusieurs milliers de coupures de presse sur ces événements. Elles proviennent de onze journaux de son pays et d'un douzième en Finlande.

Beaucoup d'articles, notamment ceux des journaux de droite, étaient utilisés pour la propagande politique, et l'URSS était souvent accusée de lancer ses avions sur le territoire national. Pendant ce temps, la presse de gauche manifestait le plus grand scepticisme sur les témoignages, et elle désignait les Allemands comme les probables responsables de cette situation.

- Les "avions fantômes" devinrent même un phénomène social. Les publicistes s'en emparèrent, notamment pour une marque de chaussures, et divers magasins utilisèrent aussi ce thème pour attirer les clients. Même un film américain fut rebaptisé *The Ghost Flyer* quand il fut projeté la première fois à Stockholm, en dépit du fait qu'il ne faisait aucune allusion à un aviateur fantôme.

- Toutefois, en 1980, Anders Liljegren se rendit dans différentes régions de la Suède, mais il ne réussit pas à trouver une seule personne ayant entendu parler de ces phénomènes. Il semblerait qu'avec le temps, ce genre de souvenirs ait été éradiqué de la mémoire collective des populations locales.

- Il prétend que sa quête d'informations sur cette vague va se poursuivre, mais il ne m'a jamais avisé du bilan final auquel il est parvenu.

les recherches de John Keel

Donc, ne pouvant m'appuyer sur le dossier de coupures de presse d'Anders Liljegren, je vais effectuer un large survol de celui de l'ufologue américain, d'autant qu'il donne des versions traduites en anglais par M. A. Franzén. Il fut également aidé par deux autres Suédois, MM. B. Hogman, de Göteborg, et M. G. Rehn. Il a aussi obtenu des articles de la presse des États-Unis dénichés par Lucius Farish, un ufologue américain de longue date qui dirigeait à l'époque un périodique accessible par abonnements, uniquement constitué d'articles de journaux américains sur les observations d'ovnis.

Il semble que la vague ait commencé plus tôt que l'on a cru initialement, du moins s'il faut se fier au témoignage suivant :

- Été 1932 et 1933 : « Pitea, le 22 janvier 1934 - Le vicaire de Langtrask a signalé le 22 janvier 1934 aux autorités qu'il avait vu de mystérieux avions dans son secteur durant les deux dernières années. L'été précédent, il avait pu observer l'aviateur fantôme lorsqu'il était passé, à douze reprises, au-dessus de la communauté locale. L'appareil suivait toujours le même trajet, du sud-ouest vers le nord-est. Lors de quatre de ses apparitions, il se trouvait à très basse altitude, mais aucune marque d'identification n'a été remarquée. Au cours d'un de ces vols, il est passé à quelques mètres seulement du témoin. Pendant quelques secondes, deux personnages ont été visibles dans la cabine. La machine était un monoplane de couleur grise. Le vicaire ne s'est pas manifesté plus tôt parce qu'il pensait que ces survols avaient été rapportés par la population côtière. » (*Dagens Nyheter*, 22 ou 23/01/34)

En effet, ce n'est qu'en décembre 1933 que la presse a signalé ces survols inexplicables, comme nous le verrons bientôt. Cela pourrait s'expliquer de deux manières : ou bien les témoins estimaient que les appareils étaient des avions conventionnels, ce qui les conduisait à ne rien dire ; ou bien ils signalaient leurs observations aux journalistes et/ou aux autorités, lesquelles effectuaient ce même genre d'estimation.

Commentaires de John Keel : « Il y eut plusieurs cas avec vision d'occupants. Les pilotes furent toujours décrits comme des êtres humains, parfois vêtus d'un anorak, ou d'une sorte de capuchon de moine. Il y a même un témoignage faisant état de lunettes d'aviateur (comme celles des premiers pilotes--NdJS), en dépit du fait que celui qui les portait se trouvait dans un cockpit fermé.

Pourquoi un seul témoin a-t-il vu ce phénomène douze fois de suite, alors qu'il aurait dû y en avoir une multitude ? Je reviendrai sur ce point en fin d'article.

- 23 décembre 1933 : « Un aéroplane mystérieux est apparu vers six heures du soir au-dessus de Kalix (Suède). Il venait de la direction de la mer, et s'est ensuite éloigné vers l'ouest. Des faisceaux de lumière étaient émis par l'appareil, comme si son équipage cherchait quelque chose dans la région. » (*Dagens-Nyheter*, 24/12/33).

Commentaire de Keel : « Ces faisceaux lumineux sont à rapprocher de ceux émis par des projecteurs. Or les modestes avions de l'époque n'en avaient pas. D'une part, ils étaient inutiles puisque les vols s'effectuaient rarement de nuit, tant les risques d'accidents étaient grands. D'autre part, cela aurait nécessité l'embarquement de plusieurs volumineuses batteries, ou d'un gros générateur alimenté par un moteur à essence. Ces appareils, dont la plupart étaient des biplans disgracieux, ne possédaient que des feux d'atterrissage similaires aux phares d'automobiles et ils n'avaient pas la puissance des faisceaux dispensés par les avions fantômes. Les vrais avions de l'époque étaient lourds, lents, très vulnérables dans les intempéries, et avaient un rayon d'action limité, sans oublier leurs instruments de navigation rudimentaires. De plus, ils n'étaient pas encore tous pourvus de radio à cause du poids et de l'encombrement de cet équipement dans l'étroit poste de pilotage. Toutefois, des avions fantômes ont émis des messages radio dont certains ont été interceptés au-dessus de la Scandinavie. Il est à noter que certains de ces supposés aéroplanes étaient plus gros que les appareils connus, si l'on excepte le *China Clipper* qui n'en était encore qu'aux premiers stades de développement. »

- 28 décembre 1933 : « L'aviateur fantôme sera pris en chasse par le Corps aérien n° 4 à Ostersund. Samedi, cette unité a reçu des ordres par télégraphe

pour prendre contact avec la police de la région de Tarnaby. En effet, cet intrus de l'air a été parfaitement visible au-dessus de cette localité, tant le ciel du soir était serein et le temps calme. Il a surgi au-dessus de l'agglomération vers 6h00 du soir. Les témoins l'ont vu franchir la frontière avec la Norvège, tourner en direction de Joesjo, là où on l'avait vu disparaître la veille dans la soirée. La dernière observation indiquait qu'il filait à l'ouest vers Stensele. » (*Dagens-Nyheter*).

De l'autre côté de cette même frontière suédo-norvégienne, une autre observation fut faite le même jour que celle citée ci-dessus :

- 28 décembre 1933 : « Un aéroplane a été remarqué au-dessus de Langmo Vefsn, en Norvège. Il est passé à haute altitude. Trois lumières étaient visibles, mais aucun autre détail n'a été discerné, à cause de la distance. Cette observation est comparable à celles faites plus tôt à Hatteljallsdalen. » (snp).

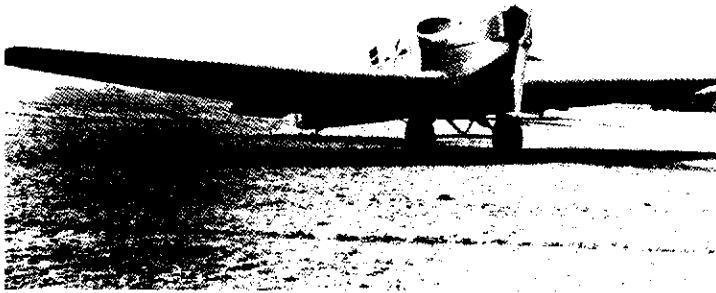
- 29 décembre 1933 : « Deux automobilistes ont pu observer un aéroplane qui évoluait à basse altitude au-dessus de la route nationale qui va à Muoijevaara, à deux miles de Gällivare, en Suède. L'altitude a été estimée à 150 pieds (45 m). Selon la presse, les autorités ont déclaré qu'aucun avion qui se soit trouvé dans le secteur concerné, et il n'y a aucun doute que cet appareil soit d'origine étrangère. » (*Norrbottenskuriren*, 30/12/33)

- 31 décembre 1933 : « Stockholm - Les pilotes de l'Armée de l'air suédoise ont reçu l'ordre de donner la chasse à un mystérieux aéroplane qui a été vu durant de nombreuses semaines au-dessus de la Laponie. On croit qu'il a atterri dans les montagnes puisque des vols y ont été entendus de nuit. D'ailleurs, le bruit de son moteur s'est manifesté alors qu'il volait vers la Norvège dans une tempête de neige. On soupçonne qu'il doit être piloté par un contrebandier. » (*New York Times*, 01/01/34).

Commentaire de Keel : « Ce même journal commença à rédiger des critiques aigres-douces et narquoises à l'adresse du commandant en chef de l'Armée de l'air suédoise. »

- 1^{er} janvier 1934 : « Un grand aéroplane gris, plus gros qu'un avion militaire, a été vu au-dessus de Sorsele. La machine volait en effectuant de larges cercles au-dessus de la gare de chemin de fer, puis elle a disparu dans la direction d'Arvidsjaur. M. Olof Hedlund, un habitant de Vilhemina jouissant d'une bonne réputation, a aperçu l'aviateur fantôme dans la nuit du samedi au dimanche. Ce témoin se trouvait en visite à Sorsele pour le week-end et il avait décidé de faire une petite marche à 3h45 du matin (pour une raison non précisée -NdJS). Soudain il a entendu un bruit de moteur qui venait du ciel. Il y avait une pleine lune et la visibilité était très bonne. Il a remarqué que l'aéroplane venait de l'ouest pour survoler Sorsele. Il progressait sur un trajet qui l'a conduit directement

au-dessus de la gare. Il a tourné trois fois au-dessus de ce secteur en accomplissant de grands cercles, et ensuite il a filé vers le nord en suivant les rails du chemin de fer. D'après le témoin, la machine se trouvait à environ 400 m de hauteur et a été suivie des yeux durant quinze minutes. C'était un monoplan avec un cockpit fermé, comme un avion prévu pour un seul passager. Il était équipé de flotteurs ou de trains d'atterrissage à skis. Aucune marque ni insigne n'était visible à l'œil nu. Le moteur s'est arrêté quand l'appareil a exécuté ses virages au-dessus du village. Le bruit semblait émaner de son hélice, et il ressemblait à un Junkers monomoteur. Mr. Hedlund est le premier témoin suédois à être absolument formel sur ce qu'il a vu.» (*Dagens-Nyheter*).



Le monomoteur Junkers auquel M. Hedlund se référait dans son témoignage ne pouvait être que le F 13, l'avion « en tôle ondulée », une belle réussite du début des années trente.

Un autre témoin, M. Ture Gustaffson, policier à Sorsele, devait signaler cette même journée de nouvel an, avoir observé "neuf boules de lumière pointues" (sic), sans autres précisions. (2)

Commentaires de Keel : « Couper le moteur de son avion en effectuant des cercles était un comportement suicidaire pour un pilote de cette époque, surtout à une altitude aussi basse. Les autorités minimisèrent la situation car les vols à basse altitude de ces appareils furent notés au-dessus de forts, d'installations militaires diverses, et de bâtiments des chemins de fer, tous ces sites se trouvant dans des zones interdites d'importance stratégique. Cette situation à elle seule suggère que les aviateurs fantômes étaient engagés dans une opération militaire hostile. Les grands journaux prenaient aussi cette vague très au sérieux et envoyaient des reporters dans les régions isolées du Nord. Toutefois, après la publication de plusieurs témoignages en janvier 1934, les rapports se raréfièrent singulièrement dans la presse locale, sans disparaître pour autant. »

- 2 janvier 1934 : « Une dépêche de Sorsele (Suède) indique que le général de division Von Porat, commandant en chef de l'armée de l'Air suédoise, a refusé de spéculer sur l'aviateur fantôme, sauf pour confirmer qu'il existait bel et bien. Il a prétendu aussi

que certains détails spécifiques ne pouvaient être divulgués. » (*Dagens-Nyheter*).

Nous avons là, probablement, le premier cas de censure officielle en matière d'ovnis.

- 3 janvier 1934 : « Le général Von Porat a signalé au général Virgin que de nombreux témoins de bonne réputation ont vu le mystérieux aéroplane qui émettait des faisceaux de projecteurs vers le sol. Parmi les témoins, figurent des militaires du 4^{ème} Corps aérien. L'appareil a été observé venant de Norvège, a traversé la frontière suédoise, puis a effectué un trajet au-dessus des lacs, en particulier au-dessus des villages de Storuman, Tarna, Sorsele et Stensele. » (*Dagens-Nyheter*).

- 4 janvier 1934 : « Des centaines de rapports circulent dans Vasterbotten au sujet de mystérieux aéroplanes, lumières fantômes, et faisceaux lumineux qui se manifestent sur les villages, les lacs et les régions forestières ».

Le rédacteur de ces lignes émettait diverses théories incluant les phénomènes naturels, une hystérie collective, etc., mais avouait ceci : « Il y a aussi des rapports qui citent des aéroplanes munis de moteurs à faible puissance, qui projettent des rayons de lumière dans le ciel. Il y a tant de contradictions dans cette affaire, que nous ne savons que penser de cette situation. » (*Vasterbottenskuriren*).

- 4 janvier 1934 : « Les experts en aviation interrogés par la presse ont déclaré que les aviateurs fantômes déployaient une habilité exceptionnelle, nettement supérieure à celle des pilotes de l'Europe du Nord. D'après l'un de ces théoriciens, le premier aviateur fantôme était un Japonais en mission de reconnaissance au-dessus des régions de l'Arctique, où les activités des Soviétiques sont effectives. Du coup, ceux-ci ont envoyé des aéroplanes pour surveiller l'intrus. Toutefois, les autorités soviétiques ont rejeté cette théorie. » (*New York Times*).

Commentaires de Keel : « Il est amusant de constater que les journaux de 1934 publient diverses opinions sur les avions fantômes, tout comme en 1946 pour les fusées fantômes, et en 1947 pour les soucoupes volantes. De même, les réactions officielles furent identiques lors de toutes ces vagues. Des experts en aviation se manifestèrent aussi en 1934 pour pontifier dans la presse et proposer une variété de solutions au mystère, de la plus ridicule à la plus alarmiste. »

- 8 janvier 1934 : « M. Rutvist, gardien du phare d'Holmogadd, Suède, a vu l'avion fantôme au moins à deux reprises. Du haut de son poste de travail, et tandis qu'une tempête régnait, il a observé un avion qui accomplissait des manœuvres bizarres au-dessus de l'île de Grasundet, située à proximité du phare. Il a expliqué que l'appareil planait puis descendait en

spirales lentes successives vers l'île. Quand il avait presque atteint le niveau de la mer, il remontait de la même manière. Il a poursuivi cette ahurissante exhibition pendant une heure. Le témoin a avoué au journaliste qui l'a interrogé qu'il n'avait encore jamais vu un spectacle aussi étrange, surtout exécuté par un aéroplane.» (*Dagens-Nyheter*, 09/01/34).

Commentaires de John Keel : « *Les gouvernements de Suède, de Norvège et de Finlande prirent cette affaire au sérieux et ordonnèrent des recherches massives. Le 10 mars 1934, le général Henriek Johannessen, de l'Armée de l'Air norvégienne, fit la déclaration suivante, reprise par la presse : " Des rapports sur ces incidents sont encore publiés dans les journaux. Nous ne pouvons pas rejeter toutes ces observations comme étant des illusions ". D'autres personnalités officielles et des spécialistes en aviation furent interrogés par les journalistes. De façon unanime, ils reconnurent que les pilotes des avions fantômes étaient beaucoup plus habiles que ceux de l'Europe du Nord, qu'ils disposaient d'un matériel radio et de navigation qui devaient émaner "d'une extraordinaire organisation". Les autorités furent particulièrement inquiétées par ces mystérieux avions, redoutant de les voir survoler les bases militaires et les secteurs stratégiques.* »

Des militaires impliqués dans les recherches ont temporairement disparu. Un officier, le lieutenant Vanberg, parti en mission le jour de Noël 1933, a été retrouvé mort le 17 février 1934. Son corps gelé était à deux ou trois miles de son campement. Auparavant, trois autres skieurs partis à son secours avaient été déclarés disparus, mais le 12 janvier 1934, ils ont refait surface à la gare de *New Styl*. Aucun journal n'a publié les raisons d'une absence aussi prolongée, et ils n'ont fait l'objet d'aucune interview. (3, pp. 115-116)

- 10 janvier 1934 : « Plusieurs atterrissages de *Ghostfliers* (aviateurs-fantômes, NDLR) ont été signalés dans le Nord de la Norvège et en Suède. Un rapport a été reçu de Skellefteå, en Suède, relatif à une brillante lumière remarquée à partir du village de Norsjo. Elle a été visible de tout le secteur. Elle était exceptionnellement puissante, et se déplaçait à l'horizon vers le sud. Un employé du télégraphe de Norsjo l'a aperçue au-dessus du marais de Kvammar. Il l'a observée à partir de sa voiture qui roulait sur la route nationale. La police a fait des recherches sur place en plein milieu d'une tempête de neige, mais sans rien découvrir. Une rumeur non confirmée prétend qu'un atterrissage de l'avion fantôme s'est produit sur la banquise au sud de Norsjo, et des traces ont été trouvées après l'observation de la machine.» (*Dagens-Nyheter*, 11/01/34).

Commentaire de Keel : « *Ladite rumeur non confirmée fut rapidement remplacée par des rapports substantiels de témoins, ce qui incita le*

gouvernement suédois à envoyer le croiseur Eagle sur les sites signalés. »

Voir les 13 et 14 janvier pour le croiseur *Eagle*. Ce navire était prévu pour intervenir dans les cas d'avions-fantômes posés sur la mer ou sur la banquise.

- 10 janvier 1934 : « Trondheim, Norvège - Deux atterrissages de *Ghostfliers* se sont produits dans la soirée. Un appareil s'est posé près de l'île de Gjeslingen, non loin de Rorvik, et un autre à Kvaloj, dans le secteur de Namndal. Le rapport de Gjeslingen prétend que les gens de cette localité ont vu un long faisceau de lumière et entendu le bruit d'un puissant moteur. La machine s'est posée sur l'eau et y est restée tranquillement pendant une heure et demie. Ses lumières ont été éteintes après son amerrissage, mais d'après les témoins, l'objet s'y trouve encore. Le second *Ghostfflier* a décollé quinze minutes après son atterrissage à Kvaloj et a été perdu de vue, volant vers le sud. » (snp)

- 11 janvier 1934 : « L'aviateur fantôme nargue ses détracteurs, et sa hardiesse devient plus grande. En ce moment, des rapports sur l'aéroplane grisâtre sont venus d'Alvkarleby. Il a aussi été observé au-dessus du fort de Boden, ce qui a provoqué un grand émoi. Une sentinelle l'a même vu survoler d'autres forts proches. Le ministre de la-Défense, M. Vennerstrom, a été informé de l'incident, mais après une conversation avec le haut commandement militaire, il a démenti la rumeur.

Le général Virgin, quant à lui, a affirmé qu'il y avait plusieurs appareils en action, et qu'il n'y avait aucun doute sur ce point. Toutefois, les militaires de l'État-major ont refusé d'en dire davantage sur ce sujet.» (*New York Times*).

Commentaire de Keel : *Les intempéries sévissaient dans les régions du Nord de la Suède. Les biplans du 4^{ème} Corps aérien éprouvaient de grosses difficultés pour voler dans les zones montagneuses enneigées et venteuses. D'ailleurs, deux de ses avions s'écrasèrent en janvier, heureusement sans perte en vies humaines. De leur côté, les "experts" anonymes racontaient à la presse que des espions russes et japonais étaient à l'œuvre, mais les journaux scandinaves ne prenaient pas leurs déclarations au sérieux.* »

- 11 janvier 1934 : « Des lumières célestes mobiles, accompagnées de bruits de moteur, ont été parfaitement vues au-dessus de la région de Nedelpad (Suède). Plusieurs témoins qui se trouvaient ensemble ont prétendu que l'avion fantôme faisait des cercles au-dessus du mont Bykullen en pleine nuit, et que le sommet de la montagne "baignait dans la lumière". Environ trente minutes plus tard, il a été aperçu au-dessus de Tyndero, en bordure de mer.» (*Dagens-Nyheter*).

- 11 janvier 1934 : « Rorvik - Des habitants de la ville ont vu l'appareil de l'aviateur fantôme. Son moteur s'est arrêté durant trois minutes au moment où il survolait directement les témoins. Il volait tellement bas que la forêt toute proche était baignée de lumière. Il semble que l'aéroplane ait voulu atterrir, mais brusquement il a augmenté sa vitesse et s'est mis à suivre le cours de la rivière Skeleftea. » (snp)

- 13 janvier : « Oslo, Norvège - Une tentative pour capturer le mystérieux aviateur a échoué. Il avait été aperçu vendredi soir en train de se poser près de l'île de Sleipskar. Cette île se trouve seulement à quelques kilomètres au sud de Gjeslingen, là où l'une des machines a été vue atterrir le jour précédent. Plus tôt dans la soirée des faisceaux de lumières et des ronflements de moteur ont été signalés dans le même secteur. Quand l'aéroplane a été vu se posant sur l'eau, un message a été envoyé immédiatement à Rorvik. Le croiseur *Eagle* s'y trouvait à quai. Malheureusement, le pilote n'était pas disponible quand le message est arrivé. Ces eaux sont très dangereuses, à cause des nombreux récifs, surtout pour un navire qui n'a pas de pilote spécialisé. Des personnes aux alentours de Rorvik ont pu contempler le mystérieux appareil aérien durant deux ou trois heures dans la matinée. Il paraissait se diriger vers la Suède. Vers 10h00 du soir, il a été observé au-dessus d'Isfjorden, près d'Adalsnas. C'était un biplan équipé de flotteurs, et il a disparu au-dessus de Romsdaksfjorden. Cinq témoins ont pu suivre sa progression en haute altitude. » (snp)

- 14 janvier 1934 : « Un huissier d'Uppsala (Suède), M. Åke Ponten, a vérifié un grand nombre de témoignages signalés dans la province d'Uppland et les a expédiés à Stockholm. Pour lui, il s'agissait bien de vols d'aéroplanes. » (*Dagens Nyheter*)

- 14 janvier 1934 : « Rorvik, Norvège - La police nationale a signalé que deux aéroplanes ont atterri près de Rorvik, l'un s'est posé à proximité de Vikna, secteur de Kvalpsundet, et l'autre à Oksbosen, dans le Flatanger. Le croiseur *Eagle* a quitté le port à pleine vitesse pour voir de plus près de quoi il retournait. Hélas, il s'est échoué sur un bas fond et un navire de sauvetage a été envoyé à son secours. Toutefois, le croiseur a réussi à se dégager par ses propres moyens. La recherche de l'aéroplane a été vaine, mais les gens qui résident sur les îles proches affirment qu'il est toujours posé à Vikna. » (snp)

Commentaires de Keel : « Toutes les recherches du croiseur *Eagle* pour retrouver, voire capturer un avion fantôme atterri, échouèrent, tout comme celles de l'Armée de l'air suédoise. Tous ces étranges avions étaient dotés de flotteurs ou de trains d'atterrissage à skis. En outre, plusieurs rapports firent état de formations de deux ou trois appareils. »

- 15 janvier 1934 : « Skelleften, Suède - Durant les deux mois passés, une personne de cette localité a



Les avions équipés de trains d'atterrissage à skis ont beaucoup contribué au développement de l'aviation dans le Nord de l'Europe, avant la généralisation des pistes « en dur ».

pu assister au vol de trois aéroplanes qui survolaient ensemble la région. L'un était devant les deux autres, ces derniers à une altitude légèrement plus élevée, comme si le premier était le leader de la formation, a dit l'observateur. En outre, il a prétendu que l'activité de ces appareils s'est étalée pendant les deux derniers mois et qu'ils respectaient toujours le même trajet en suivant la ligne du chemin de fer. » (*Dagens-Nyheter*)

Là encore, un seul et unique témoin pour de multiples observations d'un spectacle toujours identique, ou peu s'en faut...

- 18 janvier 1934 : « Le capitaine Zackrisson, chef d'un escadron qui a effectué des recherches sur les avions fantômes, a déclaré à la presse qu'il ne connaissait absolument rien de la théorie relative à des avions russes. On a su seulement que les militaires ont interrogé soigneusement des témoins. Les autorités finlandaises ont déclaré avoir également lancé des recherches et ouvert des enquêtes. » (*Dagens-Nyheter*)

- 22 janvier 1934 : « Après une accalmie d'une semaine, ces étranges machines volantes ont fait leur retour sur le Nord de la Suède et de la Norvège. À 10h00 du matin l'une d'elle a survolé Vindeln et Viriajam. L'appareil volait à basse altitude en direction de la Norvège, et il ne portait pas de signe d'identification ni de marque quelconque. À 6h00 du soir, le pilote de l'avion inconnu est venu distraire les habitants de Bengtsforsen, dans le Jamland, et s'est mis à voler en cercles en déployant toutes ses lumières qui éclairaient la campagne. À minuit, trente soldats qui se trouvaient près du fort de Boden ont rapporté avoir vu l'objet. Les autorités ont manifesté de l'inquiétude, du fait de la répétition des apparitions de ces avions inconnus au-dessus du fort de Boden, car l'endroit où il se trouve est considéré comme une zone interdite. » (snp)

- 22 janvier 1934 : « Des habitants de Repwag ; en Norvège, ont pu contempler un aéroplane occupé à effectuer des cercles à basse altitude. » (snp)

- 23 janvier 1934 : « Vasa, Finlande - Deux ouvriers ont distingué un mystérieux aéroplane à Laitakaro, près de Kemi. Il est venu du Nord de la Finlande en suivant la ligne de chemin de fer qui va de Kerri à Rowanjemi. Les deux témoins n'ont aucune idée quant à l'identité de l'appareil. Deux autres machines aériennes ont été observées le même jour. L'une à Kemi et l'autre à Kuivakangas. Là, une lumière aveuglante s'est abattue sur le village pendant un bref instant, et quand l'objet a viré sur la droite une lumière verte a été visible. L'intrus s'est ensuite dirigé sur Tornealy et Boden, côté suédois. L'Armée de l'Air finlandaise a envoyé deux avions dans le secteur de Kemi pour tenter de localiser le *ghostflier*. Certains témoins finlandais ont déclaré avoir distingué d'énormes avions trimoteurs. » (journal non identifié du 15/01/34)

- 27 janvier 1934 : « À Helsinki, en Finlande, des sources officielles ont fait connaître un important message sur l'aviateur fantôme, qui est parvenu à l'État-major de l'Armée du pays. Il évoquait une situation dans laquelle les représentants des autorités finlandaises, pour le moment, ne pouvaient pas révéler les informations obtenues sur les avions fantômes, car cela risquait de mettre en danger la solution de ce mystère (sic). De gros avions trimoteurs ont été observés en Finlande, et deux unités aériennes se tiennent prêtes en permanence à Kemi pour les poursuivre...si cela est possible. Les Suédois, pour leur part, ont mis en alerte vingt-quatre aéroplanes, deux hydravions, et un grand nombre de navires. Les Norvégiens ont ordonné également une surveillance aérienne et maritime sur les eaux de l'Arctique et les îles les plus distantes, afin de recueillir un maximum de renseignements sur ces intrusions. » (snp)

première observation détaillée d'un occupant

- 28 janvier 1934 : « Oslo, Norvège - Un rapport est venu du port de Tromsø, concernant le cargo *Tordenskjold*. Lorsque ce navire a accosté samedi à Tromsø, en provenance de Kabelvag, son capitaine, M. Sigvard Olsen, a raconté l'incident suivant : "Quand nous avons quitté Tromsø mardi dernier, pour revenir à notre port d'attache, un avion est apparu brusquement en face du cargo. Il suivait un trajet en ligne droite vers notre bateau. Quand il s'est trouvé à quelques mètres seulement de nous, il a viré sur la droite et est passé directement au-dessus du navire. Un faisceau lumineux a été dirigé sur le pont, transformant l'obscurité en lumière comme en plein jour pendant quinze ou vingt secondes. C'était une grande machine grisâtre, exactement comme l'avion français *Latham* que Roald Admunssen a utilisé pour sa dernière expédition. Dans la cabine de pilotage il y avait une personne, probablement l'aviateur, vêtu d'une sorte d'anorak. Il portait de grosses lunettes et avait la tête couverte d'un capuchon. L'appareil ne portait pas de marque, ni d'insigne. Il a tourné une fois autour du cargo, et il a ensuite disparu. » (snp)

Commentaires de Keel : « *Malgré les recherches combinées des forces armées de la Norvège, de la Suède, et de la Finlande, qui avaient été mobilisées, les ghostfliers continuaient leurs va-et-vient réguliers qui impliquaient des manœuvres risquées à basse altitude au-dessus des villes et des villages du Nord de la Scandinavie. Elles étaient manifestement trop délibérées. D'évidence, ces appareils voulaient absolument être vus, et au besoin ils s'exhibaient dans des conditions météorologiques dures, parfois même très mauvaises, quand tous les avions des pays concernés étaient cloués au sol.* »

- 28 janvier 1934 : « Haparanda, Suède - Le personnel du journal d'Haparanda a rapporté avoir vu vers minuit, et surtout entendu pendant plusieurs minutes, un aéroplane qui volait de long en large, à plusieurs reprises, au-dessus de la ville. Du fait d'un brouillard qui était tombé, aucune lumière n'a pu être remarquée, mais le bruit d'un puissant moteur a été perçu par tous les témoins. Seule une ombre géante a été observée en l'air. Une heure plus tôt, dix personnes avaient été en mesure d'apercevoir le *ghostflier* dans le ciel de la même ville. » (*Dagens-Nyheter*)

- 31 janvier 1934 : « Le lieutenant-colonel Snellman, chef des Forces aériennes finlandaises a déclaré à la presse qu'il n'y avait plus aucune raison de douter de l'existence de l'aviateur fantôme. » (snp)

crash d'un ghostflier ?

Apparemment, un avion fantôme a eu un ennui quelconque, puisqu'il aurait été obligé de se poser pour réparer, puis il serait reparti. Problème : il a accompli cet atterrissage là où un avion conventionnel de cette époque n'aurait pu le faire sans risquer de graves difficultés. De plus, en supposant qu'il ait pu atterrir, il n'aurait pas pu décoller. Voici le compte-rendu :

- 5 février 1934 : « Oslo, Norvège - Un aéroplane inconnu a été accidenté ou a fait un atterrissage forcé sur le mont Fager, à Malselv, lundi soir. Des gens de la vallée ont distingué la machine au moment où elle descendait sur la montagne. Le lendemain matin l'appareil était encore là, et deux hommes ont été aperçus à côté, comme s'ils dégageaient la neige. Quelques instants plus tard, la machine a fait deux tentatives pour décoller, mais sans succès. Quand le journal a reçu cette information, sa rédaction a contacté le chef de la police de Malselv, M. Valderhaug, lequel a dit qu'il estimait le message crédible. L'accident, ou l'atterrissage forcé, a été observé des deux côtés du mont, a-t-il précisé. Plusieurs témoins sérieux l'ont vu et ont signalé l'incident.

Quand l'aéroplane s'est posé lundi soir, aucun bruit de moteur n'a été entendu, mais une violente tempête de neige sévissait à ce moment-là,

et elle peut avoir étouffé les sons. D'autre part, un bruit de moteur a été perçu aujourd'hui venant du mont. Une femme de la ferme de M. Martinsson l'a entendu ce matin, alors qu'elle nourrissait le bétail. Plus tard, d'autres personnes ont entendu aussi le moteur, et c'est un genre de bruit plutôt inhabituel dans le secteur. C'était probablement quand l'appareil a manqué ses deux tentatives de décollage.»

« Dix hommes ont escaladé la montagne mais n'ont pu trouver la moindre trace. Ce soir, quatre personnes ont signalé avoir distingué un aéroplane qui passait au-dessus de Malselv et dont le trajet était orienté vers le sud-ouest, comme s'il venait du secteur où se trouve le mont Fager. Trois autres hommes ont gravi la montagne par la suite. Le journal norvégien *Tidens Tegn* a signalé que selon le fermier Martinsson, de Fugleli, l'une des patrouilles avait découvert deux traces parallèles dans la neige, à 300 ou 400 m au nord-ouest du point où l'aéroplane avait été vu. Elles faisaient environ 75 m de long sur 80 cm de large. La recherche recommencera demain. Le lieutenant Kjaer, un spécialiste du ministère de la Défense, commandera l'opération.» (*Dagens-Nyheter*, 07 ou 8/02/34)

John Keel cite aussi une source non identifiée, dans laquelle il est indiqué que les hommes qui participèrent à cette mission en sont revenus écoeurés. D'après eux, aucun avion de l'époque n'aurait pu se poser à l'endroit où il avait été vu. Par contre, il indique aussi qu'une publication norvégienne a banalisé l'affaire en prétendant que le supposé avion fantôme n'était seulement qu'un rocher (sic), selon un membre de l'expédition au téléphone.» (*Adress-Avisen*, 10/02/34)

- 6 février 1934 : « Un gardien de phare nommé Bjornsen, a pu scruter "un mystérieux vaisseau" près du phare de Makkaner, à Vardo, en Norvège. Le navire est apparu dans l'après-midi, filant vers l'est. Puis il a changé de direction et a été perdu de vue dans l'ouest. M. Bjornsen a affirmé que ce bâtiment lui a rappelé le *Frithof Nansen*, le bateau qui inspecte les phares, car il était à peu près de la même taille. Aucun vaisseau étranger n'a déposé de demande d'autorisation pour avoir accès aux ports norvégiens.» (*Norlands-Nytt*.)

Un bateau fantôme, ou une méprise ? Je rappelle que dans l'un de mes plus récents livres, j'ai cité quelques cas de navires fantômes dûment référencés (4)

- 8 février 1934 : « Le *Ghostfljer* a encore fait son apparition vers minuit au-dessus des environs de Sigurdjord, Norvège. Il se trouvait à une hauteur d'environ 500 m, et il projetait le faisceau d'un puissant projecteur sur les deux côtés des collines proches. Des témoins ont remarqué une lampe rouge sur la machine avant qu'elle ne s'évapore en direction du sud-ouest.» (*Norlands-Nytt*.)

- 15 février 1934 : « Melbo, Norrland, Norvège - Plusieurs personnes ont signalé l'apparition d'un aéroplane près de Boroy-Sund vers midi. La machine volait tellement près de l'eau que les témoins ont cru qu'elle voulait se poser dessus, mais elle ne l'a pas fait. Cet appareil était plus gros que les autres avions vus plus tôt au-dessus de cette agglomération. C'était un monoplan et il se dirigeait vers le sud. Le bruit de son moteur a été entendu et rapporté en divers lieux survolés par son trajet.» (snp)

Les déclarations des autorités suédoises devenaient de plus en plus souvent contradictoires. Pendant que certains officiels de haut rang confirmaient le mystère, d'autres commençaient à le nier.

- 3 mars 1934 : « Il n'y a jamais eu d'aviateur fantôme ! Les recherches sur les mystérieux aéroplanes et autres étranges objets (sic) ont été arrêtées, car les investigations menées se sont avérées vaines.» (*Dagens-Nyheter*)

- 11 mars 1934 : « Une dépêche d'Oslo, en Norvège, a annoncé que les forces aériennes norvégiennes et finlandaises ont toutes les deux arrêté leurs recherches sur le mystérieux aviateur fantôme, mais que l'état-major général norvégien garde encore un oeil sur cette affaire. À Troms Fylke, un avion mystérieux a été vu à haute altitude et la Force aérienne a été avisée.» (snp)

- 1 avril 1934 : « Oslo, Norvège - Cinq personnes ont déclaré avoir observé un très gros aéroplane au-dessus de Sandnessjoen. Un des témoins, un adolescent de seize ans, a dit avoir vu la machine grâce à l'éclat de la lune. Il a prétendu d'autre part que les moteurs ont été arrêtés subitement lorsque l'objet est descendu vers l'eau. Huit hélices ont été remarquées sur l'appareil. Au lieu d'amerrir, il a commencé à se déplacer sur de grands cercles, ce qui a permis au jeune garçon de le voir sur tous les côtés, et de constater que les fenêtres de la cabine de pilotage étaient toutes éclairées. » (*Tidens-Tegn*)

Commentaire de Keel : « *Un avion doté de huit hélices serait une véritable curiosité de nos jours* (en 1970, date de l'article--NdJS). *Dans les années 1930, il y avait le Dornier Do X, dit "bateau volant", un hydravion équipé de douze hélices, six tournant dans un sens, et six dans le sens opposé.* »

- 10 avril 1934 : « Le général de division Reutersward, commandant en chef du haut Norrland, a déclaré à la presse que les comparaisons entre ces rapports montrent qu'il ne peut y avoir aucun doute quant à la réalité d'une activité aérienne illégale au-dessus de nos secteurs militaires secrets. Il y a de nombreux témoignages émanant de personnes crédibles, qui décrivent des observations rapprochées de ces avions énigmatiques. Et dans chaque cas, la même remarque peut être faite : ils ne portent pas de

signe ni de marque d'identification. Il est impossible d'expliquer davantage cette affaire comme étant le fruit de l'imagination. La question reste donc de savoir qui sont ces aviateurs, et pour quelles raisons ils envahissent notre espace aérien.» (3, p. 119)

Le dernier cas de cette vague n'a pas été découvert par John Keel, mais par l'ufologue norvégien Jonny Ole Braenne, qui l'a obtenu auprès du témoin, bien après 1947.

- Été 1934 : Une fillette de sept ans, Berit Clemmensen, est allongée sur un tas de foin. Elle aperçoit à 300 ou 400 m d'elle un objet lumineux qui semble vouloir se poser. Il vient d'une montagne proche à l'est. Elle le suit des yeux pendant quelques secondes, alors qu'il se rapproche de plus en plus du témoin, lequel ensuite ne s'est souvenu de rien d'autre. (5)

Cette absence anormale de souvenirs cache-t-elle un *missing time*, donc une éventuelle abduction ?

Commentaire de Keel : « La répartition géographique fait apparaître une légère prépondérance d'incidents au-dessus de secteurs à faible densité de population, ce qui est le cas pour les régions du Nord des pays concernés. Comme les moyens de communications étaient encore limités à cette époque, il est certain que de très nombreuses observations n'ont pas été rapportées. Il n'y a pas eu qu'un seul appareil à l'œuvre. Dans certains secteurs plusieurs sont apparus simultanément en des points différents, notamment dans le Sud. Les formes prises, celles d'avions, l'ont été probablement pour faciliter les explications rationnelles, même si le comportement des ghostfliers était incompatible avec de telles solutions.

« Il y a eu d'autres observations d'avions fantômes dans le monde durant les années 1920 et 1930, mais elles se sont produites généralement de façon épisodique. Elles étaient isolées, et non au sein de vagues, même si dans un ou deux cas il y en eut plusieurs dans le même secteur en peu de temps.

« Les messages radio furent captés et on soupçonna les Russes ou les Allemands de les avoir émis. Un journal du 19 novembre 1934 prétendit que les sources d'émission venaient des environs de Königsberg, sur la côte de la mer Baltique, et que les experts militaires locaux testaient leur aviation. Plus tard, les Allemands accusèrent les Soviétiques d'être les auteurs des vols. Mais le 11 février 1937, au large de Kvalsik, en Norvège, l'équipage d'un bateau de pêche, le Fram, aperçut vers 9h00 du soir un gros appareil ressemblant à un avion posé sur la mer, porteur de lumières rouges et vertes. Croyant qu'il était en panne, le capitaine dirigea son bateau vers l'appareil, mais celui-ci éteignit brusquement ses feux, s'entoura d'un nuage de fumée, et...disparut ! (Air connu en ufologie--NdJS).

« De façon également épisodique, d'autres avions fantômes firent des incursions durant les années 1930 :

- En 1933 à New York, États-Unis.
- En 1934, à Londres, Grande-Bretagne, à deux reprises.
- En 1936, à Cody, Wyoming, États-Unis.
- En 1936 encore, le ghostflier est de retour en Scandinavie : près de Loklinta, dans le secteur de Kanikebo, en octobre ; à Vasteras, en novembre, et en plusieurs lieux de la Norvège.
- En 1937, à Vienne, Autriche.
- En 1937, il revint en Suède : au-dessus du fort de Boden en février ; au même endroit en avril ; en mai il rendit visite à Umeå ; en septembre il survola les installations navales de Karlskrona.

« En 1969, M. Ake Franzén réussit à obtenir un rendez-vous avec le Dr. Tage O. Ericksson, du Research Institute for National Defence (il est cité page 554 du rapport Condon). Il voulait discuter avec lui de la vague de 1934. Mais durant toute la conversation, le Dr. Ericksson ne parla que d'imagination, d'hystérie collective, et...de ballons à air chaud ! De plus il affirma qu'il n'existait pas de dossiers officiels sur ces événements. Enfin, il était d'accord avec les conclusions du Dr. Condon.

« Dire que je ne suis pas au diapason avec l'opinion du Dr. Ericksson est un truisme. Mon imposante documentation sur ces incidents montre que la moindre explication naturelle quelconque de ces phénomènes ne tient pas.

« Je n'ai proposé ici que quelques rapports sur l'énorme quantité collectée. Je n'ai pas évoqué non plus les quelques cas évidents de feux d'artifice et de météores, qui ont créé des méprises, car cela aurait pris trop de place.

« Il est possible que d'autres incidents puissent être retrouvés en Scandinavie, qui nous aideraient à clarifier la situation, bien que j'éprouve quelque doute sur ce dernier point.

« En conclusion, je dirai ceci :

Je soupçonne que lorsqu'un phénomène aérien de ce genre se produit, il faut le considérer comme une opération de camouflage et de diversion destinée à tromper notre jugement. Peut-être y a-t-il un plan prévu d'une durée à long terme visant à mener de telles actions. En disant cela, je pense notamment à ce qui s'est passé en 1926 lors du vol de Richard E. Byrd et Floyd Bennett au-dessus de l'Arctique. Ce vol reçut une très grande publicité. Or durant cet événement, un opérateur radio prétendit avoir reçu un message de l'expédition décrivant des territoires couverts de forêts au-delà du pôle, ainsi qu'une population de grands animaux. C'est ce qui lança le mythe de la Terre creuse et du trou qui permettrait d'y accéder par le Pôle Nord. Le plaisantin auteur de ce canard semblait posséder un équipement coûteux d'un type peu courant. Comme les avions fantômes de 1934 ont émis des signaux radio uniquement sur la même région du nord de l'Europe, je pense que cela entre tout à fait dans un modèle de tactique de diversion fondamentale inhérente aux

ovnis. Cette mise en œuvre est destinée à rendre totalement incompréhensible les activités et les buts de ces phénomènes. Apparemment ces "armes de guerre psychologiques" sont utilisées depuis la vague de dirigeables fantômes de 1896.»

Et probablement bien avant, car John Keel ignorait encore, à l'époque où il a écrit ses articles (1970), que le phénomène était non seulement beaucoup plus ancien, mais aussi qu'il s'était manifesté, comme il continue à le faire de nos jours, sous diverses apparences fallacieuses.

En ce qui concerne les messages radio captés, si l'on consulte le livre de John Keel cité en référence, on y trouve les éléments suivants :

- Certains étaient en langue suédoise traditionnelle, d'autres en mauvais suédois. Deux messages furent clairement perçus, et donnaient l'impression d'un militaire de grade élevé donnant des instructions à un subordonné, puis lui intimant l'ordre de rentrer à sa base.

Je ne suis pas convaincu que ces messages aient pu émaner du générateur des *ghostfliers*. Je crois davantage à des interceptions de messages banals d'unités des forces armées chargées des recherches, plutôt que d'actions d'intoxication entreprises par une autorité militaire quelconque.

conclusions

On peut penser que dès les années 1930, les autorités des pays concernés ont compris que ces intrusions n'étaient pas les produits d'une technologie terrestre, mais des sortes d'imitations, beaucoup plus performantes. Donc les militaires, raisonnant en termes de menace potentielle, ont pris des mesures de censure de l'information.

La répartition géographique signalée par Keel reste inexplicée, et peut-être elle le restera-t-elle à jamais, car nous ignorons sur quels critères exacts ces spectacles insolites sont mis en œuvre,

Un article (en anglais) d'Anders Liljegren, dans le numéro 41 (septembre 2001) d'*AFU Newsletter* apporte un éclairage intéressant. Il est intitulé « le mystère des aviateurs fantômes toujours pas résolu ».

Cet article nous apprend tout d'abord que le chercheur Jan Waernberg a trouvé dans les archives militaires à Stockholm (Krigsarkivet) la mention de 467 rapports d'observations au cours de l'hiver 1933-1934. La Norvège est, de loin, le pays le plus affecté par le phénomène, avec 234 rapports. Puis vient la Finlande (137), et en troisième position seulement la Suède, avec 96 rapports.

La « chasse aux *ghostflyers* » entreprise par les autorités suédoises a entraîné la perte de six avions, sans que le mystérieux adversaire n'ait eu à déplorer la moindre perte.

L'ufologue suédois évoque ensuite les points de vue divergents de plusieurs chercheurs (Owe Bergfeldt, Ingemar Strandberg, Lennart Andersson, Sven-Erik Ersbacken). Certains d'entre eux attribuent ces survols aux Allemands, d'autres aux Soviétiques, sans qu'aucun fait ne permette de trancher. Le plus étonnant, dans tout cela, est que ni Liljegren, qui est pourtant un ufologue reconnu, ni aucun des chercheurs qu'il cite, n'évoque l'hypothèse qui nous vient immédiatement à l'esprit, et que soutient ici Jean Sider. Apparemment, le comportement fréquemment mimétique du phénomène OVNI serait beaucoup moins apparent aux yeux des Suédois, qu'il ne l'est pour nous.

J.M.

AFU NEWSLETTER
 Issue 41 - Sept. 2001 - ISSN 0283-6378
 Published by Arvides AFU, Research Foundation AFU, P.O. Box 1927, S-602 11, Norrköping, Sweden

Ghostflyer mystery still unresolved
 In a series of eight articles during the past year, I have tried to explain the ghostflyer phenomenon. The ghostflyer is a phenomenon that has been reported in various parts of the world since the late 19th century. It is a phenomenon that has been reported in various parts of the world since the late 19th century. It is a phenomenon that has been reported in various parts of the world since the late 19th century.

The diagram illustrates a network of points and lines, likely representing flight paths or observation locations. It features several circular nodes connected by straight lines, with some nodes containing letters like 'M' and 'S'. The layout is somewhat abstract, suggesting a complex system of connections or routes.

pour quelles raisons, et avec quels moyens. D'autre part, si dans certains lieux où il y aurait dû y avoir une grande quantité de témoins, un seul s'est manifesté, comme dans l'incident de Langtrask en 1932 et 1933, il faut considérer cette situation avec un autre regard. Dès lors, la question suivante se pose : des personnes isolées auraient-elles été ciblées ? Cela, on le sait, semble avoir été le cas, en France, lors des événements du 5 novembre 1990. Rappelons nous, dans le cas de Suresnes, la réponse de l' élu local au témoin : « Mais, Monsieur, vous êtes le seul à prétendre avoir vu cette chose. » (6, pp. 90-91) et (7).

références :

- 1 - John Keel, in *Flying Saucer Review*, Londres, Vol. 16, n° 3 et n° 4, 1970; puis Vol. 17, n°4 et n°5, 1971.
- 2 - John Keel se réfère à Edgar Sievers, in *Saucers über Sudafrika* (pas d'autres détails).
- 3 - John Keel, *Operation Trojan Horse*, Illuminet Press, Lilburn, GA, 1996, pp. 113-121.
- 4 - Jean Sider, *Les armées fantômes*, JMG, Agnières, 2006.
- 5 - Jonny Ole Braenne, *Pre-1947 Ufo Type Incidents*, à compte d'auteur, 13 pages, 1992.
- 6 - Jean Sider, *Ovnis : le secret des Aliens*, Ramuel, Villeselve, 1998.
- 7 - *LDLN* n° 313 pp. 3-4

un cas d'interaction mentale ?

Jean-Clément Louche

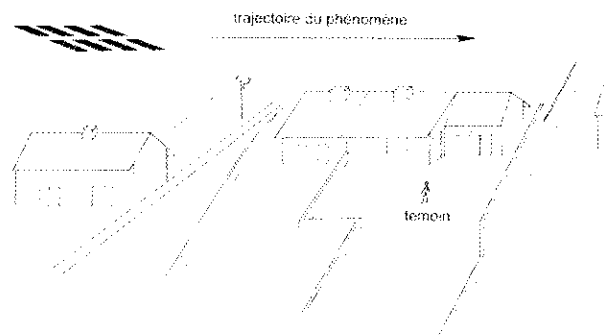
La documentation disponible recèle beaucoup de témoignages selon lesquels, de nuit, un ovni aurait répondu à des appels de phares. Quelques cas, peu nombreux, suggèrent une forme de communication tout aussi rudimentaire, mais non physique : voir par exemple *LDLN* 361, p.12. Voici un autre exemple.

Le fait remonte à juillet ou août 2003, je ne me souviens pas exactement du jour. Je séjournais dans la ferme familiale, hameau de Votentenay, près de Loisy, en Saône-et-Loire. Sur le soir, comme il m'arrive souvent de le faire, je parcours dans la nuit la campagne environnante à vélo, muni d'un petit appareil photo jetable et d'une lampe de poche à grande portée : elle me sert pour évaluer les distances. Je vois souvent des phénomènes lumineux, mais rien qui puisse m'interpeller.

Vers minuit, je réintègre la maison et range tout le matériel, mais j'éprouve encore l'envie de jeter un dernier coup d'œil du côté du jardin.

La lune étant absente et la nuit très sombre, la voie lactée scintille de mille feux, et il n'y a pas de vent. Je cherche l'étoile Altair située un peu dans le sud. C'est à cet instant que je perçois dans le ciel un groupe de lumières, d'une couleur orangée, qui survolent le toit de la première maison à basse altitude, à environ 50 mètres. L'ensemble avançant dans ma direction, en ligne droite, je peux distinguer huit rectangles lumineux, de couleur orange, qui se déplacent en formation serrée, comme une escadrille, à une vitesse constante de 30 km/h environ, le tout dans un silence impressionnant. Aucune des lumières n'éclaire l'environnement. Ces lumières rectangulaires sont toutes identiques, et paraissent plates.

La formation disparaît de ma vue, occultée par la maison voisine. Je me déplace prestement dans le jardin pour suivre ces lumières, qui finissent par disparaître au-dessus des bois, en direction du hameau de Chardonay, vers le nord.



Le fait à retenir : peu avant que le groupe me survole, un des rectangles lumineux, le deuxième à droite dans le sens de la marche, s'est décalé pour venir se ranger en tête, à côté du premier, et se replacer parfaitement à la place qu'il occupait. C'était comme pour répondre à la question que je me posais : ces lumières étaient-elles solidaires, ou bien séparées ?

J'ai quand même le réflexe de prendre une mesure avec mon pouce tendu à l'horizontale sur ce rectangle qui évolue en dehors de la formation. Dimensions du rectangle, compte tenu de l'altitude estimée à 50 mètres : longueur : 4,5 à 5 m ; largeur : 1 m environ. Je n'ai pas distingué un quelconque volume. Pas d'effets physiques ressentis.

En conclusion, je n'ai pas d'explication cohérente sur ce que j'ai vu. S'agit-il de véritables objets, ou bien de projections holographiques issues d'une source invisible ? Existe-t-il des cas semblables ?