

« crashes de rien » : désormais, 28 cas recensés

LDLN, N° 369, SEP 1993

Gérard Paulhiac
Joël Mesnard

Aurions-nous mis en évidence, avec ce que nous nommons « crashes de rien », une certaine forme que prendrait, parfois, le phénomène OVNI ? Ou bien sommes-nous, tout simplement, victimes d'une illusion ? Quelques uns des exemples que nous avons énumérés depuis plusieurs années me semblent donner une certaine consistance à la première hypothèse. Pourtant, nous sommes encore loin d'aboutir à des conclusions fermes et définitives. Et plus loin encore d'un état de la question qui soit de nature à entraîner une reconnaissance de la réalité de ces phénomènes. Il nous faut continuer à accumuler les indices, patiemment, sans parti pris, sans préférence pour une explication ou une autre, pour le seul plaisir de chercher à comprendre. Tout cela est caractéristique de la recherche ufologique : il y a beaucoup à faire, et peu à espérer, surtout à court terme. Peu importe. S'il devait s'avérer un jour que nous ayons poursuivi une chimère, ou mal interprété certains cas, il n'y aurait aucun regret à éprouver : les hypothèses que nous sommes amenés à envisager, après tout, ne sont pas plus étranges que l'abondance des témoignages de cette sorte.

Voici les éléments dont nous disposons, mi-juillet, sur cinq exemples de plus. Et tout d'abord, le témoignage de M. Gérard Paulhiac.

J.M.

1. souvenir d'une recherche infructueuse

Témoignage de M. Paulhiac : « La lecture dans LDLN des divers événements relatés sous la rubrique « crash de rien » m'a rappelé un fait qui à l'époque n'avait aucune signification pour moi. Cela s'est passé en 1965, pendant mon service militaire.

J'ai eu la chance d'effectuer la plus grande partie de mon service militaire en tant qu'appelé du contingent en escadron aérien comme membre d'équipage. Titulaire des brevets de pilote privé Avion et Planeur, après avoir passé les tests P.N. (1) à Versailles, j'ai servi comme observateur au sein de l'Escadron Aérien de Recherche et Sauvetage (EARS 99) SAR basé à Toulouse Francazal (BA 101) en 1965 et 1966. (2)

Une de mes premières missions (qui n'est pas aisée à localiser sur mon carnet de vol, mais c'est vraisemblablement le vol du 4 novembre 1965 (4 h 20 de vol), intitulé « Recherche Fluo », car les exercices de recherche comportaient toujours le terme « exercice ») a été de décoller sur alerte réelle et de se rendre au large de la zone entre Bayonne, Biarritz

et Saint-Jean-de-Luz, à une distance de la côte assez faible, pour effectuer des recherches car des témoins nombreux, d'après les autorités militaires qui nous ont ordonné de décoller, avaient observé depuis la côte la chute d'un avion à réaction militaire en mer, à 1 ou 2 km de la côte ! Les descriptions des témoins étaient précises : aspect aluminium et forme d'un jet militaire ! Le fait était plausible, car en même temps se déroulaient des exercices de tir à partir de la base de Cazaux.

Nous avons quadrillé le secteur à basse altitude, par passages croisés, suivant la méthode habituelle, depuis la côte et en étendant de plus en plus vers le large notre recherche. Je me souviens qu'au bout de 2 h 30 de vol environ, alors que nous n'avions rien trouvé, les autorités militaires nous ont fait savoir qu'aucun avion militaire n'était porté disparu.

NDLR :

1 : P.N. : Personnel Navigant

2 : SAR : abréviation internationale de Search and Rescue (Recherche et sauvetage)



le « Constellation » F-BAZJ, identique à celui qui effectua la mission de recherche en mer du 4 novembre 1965.

A cette époque, l'EARS 99 (une unité de l'armée de l'Air dissoute au début des années soixante-dix, et qui était basée à Toulouse Franczal) mettait en œuvre six « Constellation » précédemment utilisés par Air France (les F-BAZF, ZJ, ZO, ZP, ZT et ZY). Par rapport à leur configuration d'origine, ces avions modifiés pour les missions de recherche et de sauvetage (SAR) se distinguaient, outre leur décoration orange à haute visibilité, par la présence de 4 « bulles » (2 à l'avant et 2 à l'arrière) dans lesquelles étaient installés 4 observateurs chargés de repérer les épaves ou les traces d'accident, le plus souvent en mer, parfois aussi sur terre, dans des régions désertiques.

En dessous : le pilote et le copilote, installés dans le poste de pilotage de l'un des « Constell » de l'EARS 99.



Ci-dessous : lors de la mission qui allait s'achever en fausse alerte, Gerard Paulhiac se trouvait dans la « bulle » arrière droite, qu'on voit au bout de la rangée de hublots.



Sur ces deux feuillets de son carnet de vol, M. Paulhiac a retrouvé la date possible - mais non certaine - de l'incident.

DATE	FONCTION à bord	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR		NUIT	DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE D'OPÉRATIONS SAISIES	NOMBRE D'A.M.V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS	
				5	6							
				Mois de			Novembre 1965					
4.11	O.M.	S/L SELVA	L. 449 ZP	4 ^h 20	0 ^h 30		4 ^h 20	1		Recherche Fluo	Recherche en mer visible - C. Paulhiac est à la volée - les autres observateurs de service sont à l'air	
6.11	O.M.	A/C LECORRE	L. 449 ZT	3 ^h 40	1 ^h 00		3 ^h 40	2		Entraînement NAV.	Poste extérieur ORLY	
11.11	O.M.	C ^{te} ADIAS	L. 449 ZJ	4 ^h 35	1 ^h 30		4 ^h 35	8		Entraînement NAV.	Poste extérieur NICE	
12.11	O.M.	C ^{te} ADIAS	L. 449 ZT	4.00	0.30		4 ^h 00	1		Exercice "ROUSTAN"	Istres	
16.11	O.M.	L ^{te} JOYEUX	L. 449 ZJ	2 ^h 50	0.25		2 ^h 50	3		Revue détachement "SAR"	BOU STER	
17.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	3 ^h 10	1 ^h 30		3 ^h 10	1		BOUSFER - GIACCO		
18.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	3 ^h 15	1 ^h 40		3 ^h 15	1		GIACCO - BOUSFER		
19.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	2 ^h 15	1 ^h 00	1 ^h 00	3 ^h 15	1		Exercice Recherche	Fluo	
20.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	3 ^h 15			3 ^h 15	1		BOUSFER - PERRIER - ADIAS	SOUARA - OUARALA - LACHOUAT	
22.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	4 ^h 25	2 ^h 30		4 ^h 25	1			BOUSFER - TOULOUSE	
24.11	O.M.	A/C PERRIER	L. 449 ZY	3 ^h 00			3 ^h 00	1				
Mois de Nov 1965	O.M.			41 ^h 35	9 ^h 35	1 ^h 00	42 ^h 35	15		Carnet arrêté le 30 Novembre 1965	L'Intéressé, <i>Gerard Paulhiac</i>	
							ou total de :		42 heures - 35 minutes		de la Co de l'EARS n° 99	
							dont :		1 heure - 02 minutes		de vol de nuit	

Cependant nous avons continué les recherches, pensant alors à la chute d'un avion civil, ou d'aéroclub, bien que les témoins aient tous vu « un avion militaire à réaction ».

Aucune trace de crash, débris ou tache d'huile visible. Nous avons abandonné les recherches après plus de 4 heures de vol sur zone, et d'ailleurs, en fin de journée nous avons su qu'aucun appareil militaire ou civil n'était porté disparu.

La mention « Recherche Fluo » s'explique par le fait que notre mission était, dans ce cas, de larguer un marquage fluo après repérage pour baliser le lieu d'un crash ou la découverte d'un pilote en mer, afin que les secours (hélicos ou bateaux) puissent trouver facilement le site.

Cet événement, à l'époque, ne représentait rien pour moi, ce qui explique la mention laconique et sans commentaire sur mon carnet de vol, contrairement à d'autres recherches réelles, par la suite, qui sont, elles, référencées.

Si par un heureux hasard, il se trouvait un lecteur de LDLN qui ait été, soit témoin de la chute, à l'époque, soit (on peut rêver...) un membre de l'équipage...(Nous étions 9 membres d'équipage dans l'avion, ce jour-là), il pourrait peut-être apporter des précisions sur cet événement, quant à la date notamment.

Ce n'est que maintenant que cet événement (qui à l'époque n'avait pas excité ma curiosité) revient à la surface, et est peut-être à rapprocher de ce qu'on appelle « crashes de rien »... Les moyens mis en œuvre pour la recherche étaient, eux, bien réels, et les témoins, apparemment, aussi. »



Scène de la vie quotidienne à l'EARS 99 : trois des membres de l'équipage du Constellation F-BAZT, à Douala, en janvier 1966, au retour d'une longue journée de recherche à basse altitude sur la forêt tropicale. Il faudra 5 vols pour trouver l'épave d'un DC3 crashé sur une montagne dans la région de Yaoundé. A gauche, le caporal Gérard Paulhiac.

2. recherche de confirmations

Vivement intéressé (le mot est faible...) par le témoignage de M. Paulhiac, j'ai tenté de trouver des éléments complémentaires sur cette affaire. Pour cela, je me suis rendu au Service Historique de l'Armée de l'Air, à Vincennes. J'ai pu consulter les archives de l'EARS 99, pour la période qui nous intéresse.

On trouve, dans le Journal des Marches et Opérations de cette unité, la trace du vol du jeudi 4 novembre 1965, et quelques informations qui sont intéressantes, mais ne répondent pas totalement à notre attente.

L'avion est bien le F-BAZP. Il a décollé de Franczal à 08 h 15 TU (c'est-à-dire 9 h 15), et le vol a effectivement duré 4 heures et 20 minutes. Il n'y avait pas 9, mais 13 membres d'équipage, dont le caporal Paulhiac.

Dans la colonne de droite de ce gros registre (celle qui résume la mission), on lit ceci :

Exercice recherche fluo : Toulouse, Royan, largage en 04.30 N et 03.00 W. Recalage Biarritz et recherche KP2. Retour Franczal, mission terminée.

Aucune mention d'une fausse alerte, ni d'une recherche infructueuse. Il y a eu largage, sans qu'on sache s'il s'agit de matériel de survie, ou de balisage (3). En outre, le nombre des personnes à bord de l'avion n'est pas 9, mais 13. Le premier mot qu'on trouve dans le compte-rendu (succinct, mais les comptes-rendus des autres vols le sont tout autant) est le mot *exercice*, alors que M. Paulhiac insiste sur le fait qu'il s'agissait d'une alerte réelle, et non d'un exercice. Les termes « mission terminée » ne suggèrent pas une recherche qui serait restée vaine.

Pour toutes ces raisons, je suis ressorti de la salle de lecture du SHAA avec l'impression que l'incident dont se souvient M. Paulhiac ne s'est peut-être pas produit le 4 novembre 1965, mais plutôt à une autre date. Il est vrai que dans le registre que j'ai principalement consulté, on ne trouve (sauf erreur de ma part) que des données relatives à l'équipage et au vol. Il est vrai aussi que pour un profane, l'appréciation des indications consignées dans ce registre n'est pas des plus évidentes.

Une recherche (rapide, je l'admets) dans le Cahier des Ordres et du Travail Aérien de l'EARS 99 ne m'a pas permis de trouver le moindre indice qui aille dans le sens de notre hypothèse.

Il me paraît évident que des recherches plus approfondies s'imposent. Elles nécessiteront « un certain temps », la masse de documents à consulter étant considérable. Affaire à suivre...

3 : Il y avait aussi des largages fictifs. Exemple : lors de la mission d'entraînement SAR effectuée par le F-BAZY, le 3 décembre 1965.

3. un « crash de rien » en Bretagne, récemment ?

Stéphane Forest, membre de l'association Vigie-OVNIS 29, nous a fait parvenir un article extrait du *Télégramme de Brest* du 27 mai 2003, intitulé : « Le Guilvinec. Fausse alerte au crash aérien ».

Cet article explique que la veille, en fin d'après-midi, un témoin qui se trouvait « dans le secteur de Moustierlin, à Fouesnant » a observé la chute d'un avion de tourisme « à environ 5 ou 6 milles entre les Glénan et le sud du Guilvinec ». L'alerte a été donnée à 16 h 40. Un avion des Douanes et un hélicoptère ont été envoyés sur zone, et finalement, les recherches ont été suspendues vers 20 h 30, aucune disparition d'avion n'ayant été signalée.

Comme toujours en pareil cas, l'article suggère une « explication ». Cette fois, c'est un phénomène naturel qui est invoqué : un phénomène météorologique appelé « photométéore » : des « traînées bleuâtres, effets d'optique liés à la lumière du soleil et pouvant ressembler au sillage d'un avion ».

Qu'un effet d'optique, en plein jour, puisse être lié à la lumière du soleil... c'est bien la moindre des choses ! Mais on aimerait comprendre comment un témoin jouissant d'une acuité visuelle qui lui permet de distinguer un avion de tourisme à 5 ou 6 milles (9,26 à 11,11 km) pourrait se laisser aller à prendre des traînées lumineuses dans le ciel pour la chute lointaine d'un petit avion...

4. un autre exemple récent, en Nouvelle-Zélande

Au début du mois de mai de cette année, si l'on en croit la revue espagnole *Ano Cero* (n° 06-155, p. 18), des recherches ont été entreprises au large de Tauranga (sur la côte nord de l'île Fumante, environ 150 km au sud-est d'Auckland), après que des témoins aient signalé la chute en mer d'un petit avion.

Cette fois encore, tout le dispositif de recherche et de sauvetage a été mis en alerte. Les recherches n'ont donné aucun résultat, et on s'est rapidement aperçu qu'aucun avion ne manquait. Pourtant, selon Graeme Murray, un des responsables de l'organisation de recherche et sauvetage, les témoignages étaient précis et cohérents.

5. en Seine-et-Marne, début août 1986

C'est un récit du même genre qu'on peut lire dans la *République de Seine-et-Marne* du 10 août 1986 (à moins que cette date ne soit celle de l'incident lui-même ; ce point reste à vérifier) : deux témoins indépendants signalent une boule de feu dans le ciel, dans la région de Brie-Comte-Robert. Le plan SATER

est déclenché. Toute la nuit (une nuit de samedi à dimanche), les gendarmes, les policiers et les pompiers (près de cent cinquante hommes en tout) battent la campagne dans le triangle Mandres-les-Roses, Servon, Brie-Comte-Robert. En vain.

6. Battenheim, 19 juillet 1998

Patrick Straub a retrouvé dans *les Dernières Nouvelles d'Alsace* du 20 juillet 1998, ainsi que dans le quotidien *l'Alsace* du lendemain le récit d'un cas survenu vers 16 h 45, le dimanche 19.

Un automobiliste circulant sur l'A 35, à hauteur de Battenheim (quelques kilomètres au nord de Mulhouse) signala la chute d'un petit avion dans la forêt de la Hardt (qui borde l'autoroute du côté Est). Le préfet du Haut-Rhin déclencha le plan Sater à 17 h. Les gendarmes de la compagnie de Mulhouse, aidés d'un hélicoptère, fouillèrent le secteur jusqu'à la tombée de la nuit, et reprirent les recherches le lendemain à 7h, bien qu'aucune disparition d'avion n'eût été signalée. En effet, vers 19 h 10 le dimanche (donc près de deux heures et demie après que l'automobiliste eût alerté les autorités), le centre de coordination et de sauvetage de Saint-Mars-la-Pile (près de Tours) avait observé la perte d'un écho radar à un kilomètre environ de l'endroit où le crash avait été signalé. Soixante-dix gendarmes ratissèrent la zone en vain, et les recherches ne furent interrompues qu'au bout de trois heures.

Nous avons ainsi répertorié 28 cas de « crashes de rien ». Ils ne sont pas tous de la même « qualité », et on ne peut exclure que quelques uns d'entre eux soient dus, en fin de compte, à des causes banales. Mais c'est là pure spéculation, et divers éléments suggèrent une réalité beaucoup plus complexe. Le plan Sater n'est pas déclenché à la suite d'un simple appel anonyme, et les recherches ne sont entreprises qu'à partir d'indications jugées fiables. Un point est à souligner : dans les articles de presse qui relatent des incidents de ce genre survenus en France, l'hypothèse d'un canular n'est généralement même pas évoquée.

Restons vigilants, et voyons si les exemples continuent, ou non, à s'accumuler. A priori, rien n'est moins sûr : les cas de « parasitage de sky tracers », nombreux il y a dix ans, semblent avoir à peu près disparu. On peut voir là une illustration de ce qu'on a appelé autrefois (non sans humour) la « loi de Guérin », selon laquelle, dès lors qu'une caractéristique du phénomène a été constatée, elle cesse rapidement de se manifester.

Il ne fait aucun doute (voir LDLN 324) que le phénomène OVNI évolue, change de formes au fil des ans. Qu'advient-il des crashes de rien ?

U T U



Crashes de rien ?

Jean Sider

Joël Mesnard, dans *LDLN* n°354, 358, 359 et 360, a signalé une anomalie liée aux phénomènes ovnis à laquelle personne jusqu'ici n'avait accordé d'attention. Ce manque d'intérêt des chercheurs peut s'expliquer par le fait que les témoins, même s'ils sont de bonne foi, ont vu quelque chose tomber sans que le moindre débris ait été retrouvé au point d'impact présumé ni dans ses environs. Du coup, la première réaction est de se dire : « Puisque rien n'a été découvert, c'est que rien n'a chuté ».

Bien sûr, s'il s'agit souvent de météorites qui se vaporisent vers 80 km d'altitude avant d'arriver au sol, on ne peut espérer retrouver l'objet entier. Toutefois, les « crashes de rien » concernent bien autre chose que des étoiles filantes venant finir leur carrière sur notre Terre.

Joël Mesnard a cité une dizaine de cas relativement récents (années 1990-2000). Cependant, en fouillant dans ma documentation, j'ai pu redécouvrir des affaires antérieures qui ont été négligées par les chercheurs, dont quelques-unes méritent le détour. D'autant que les témoins ont été en mesure de livrer des détails qui les ont convaincus qu'il s'agissait d'appareils aériens « nuts and bolts » conventionnels ou non identifiés.

J'ai volontairement écarté les cas de « boules de feu » classiques associées à des phénomènes naturels, et je n'ai retenu que ceux qui comportent des détails de description écartant cette dernière explication. J'ai fait une seule exception pour les « boules de feu vertes » du Nouveau-Mexique entre 1949 et 1951. De même, je n'ai pas intégré l'incident survenu le 30 juin 1908 dans la Toungouska, Sibérie orientale, vraisemblablement consécutif à la chute d'une grosse météorite ou d'un autre phénomène naturel rare du même type.

Voici donc douze exemples de ces affaires sorties de l'oubli, présentés par ordre chronologique. Tous sont

relatifs à des phénomènes de mimétisme imitant en apparence des produits de notre technologie aéronautique, sauf deux cas de « disque » en 1954.

1- **22 septembre 1910** : « *Dunkirk, New York, le 22 septembre. M. Dennis Ready, mécanicien au service des Eaux de Dunkirk, a signalé à la police avoir aperçu un gros ballon en forme de cigare survolant le lac à environ deux milles du rivage. Le ballon paraissait hors de contrôle et il a disparu petit à petit comme si, selon le témoin, il était tombé dans le lac Erie. Un bateau de pêche a été envoyé sur place pour effectuer des recherches* ».

Source originelle: *New York Tribune*, 23 septembre 1910¹.

Ma source ne dit rien du résultat de ces recherches, mais je suppose qu'elles n'ont rien donné puisque le rédacteur ne signale pas d'accident de ballon dirigeable. D'autre part, comme cet incident s'est produit au milieu d'une petite vague de faux dirigeables, il m'a paru intéressant de le signaler, car on verra ci-dessous que d'autres « crashes de rien » se sont produits dans les mêmes circonstances.

2a- **9 septembre 1922**: « *M. John Morios, patron du bateau de sauvetage de Barmouth, pays de Galles, et son matelot William James, ont vu depuis le rivage de Barmouth ce qu'ils ont cru être un avion tombant dans la mer. Ils se sont dirigés sur les lieux de la chute à bord de leur embarcation motorisée, mais ils n'ont rien retrouvé* ».

Source originelle: *Daily Express*, Londres, 11 septembre 1922².

2b- « *L'appareil est tombé si lentement, que des particularités propres à celles d'un avion ont pu être observées et décrites par les témoins* ».

Source originelle: *The Barmouth Advertiser*, 14 septembre 1922².

LDLN, N° 362.

Nov - 2001

Charles Fort, qui signale ce cas, ajoute qu'aucune disparition d'avion ou autre appareil aérien de conception humaine n'a été signalée dans les revues aéronautiques de l'époque.

3a- **10 octobre 1931**: « Point Pleasant, West Virginia, le 11 octobre. Une recherche employant un grand nombre de personnes a été organisée la nuit dernière par la police de Point Pleasant. Elle a débuté dans le secteur situé derrière les collines de Gallipolis Ferry, W.VA., là où un ballon dirigeable a été vu tombant en flammes. Robert P. Henke, son épouse, ainsi que le Dr. et Mme Claude Carter, disent avoir vu le ballon traverser la rivière Ohio, et qu'il est tombé pendant que M. Henke l'observait aux jumelles. Le témoin a dit que le ballon faisait entre 100 et 150 pieds de long, et volait à une altitude d'environ 300 pieds lorsqu'il a pris feu. Juste avant qu'il s'enflamme, M. Henke a distingué quelque chose de blanc qui peut avoir été un parachute flottant à proximité de l'appareil. Le Dr. Chas E. Holzer, de Gallipolis, Ohio, propriétaire de l'aéroport local, enverra dès l'aube plusieurs avions pour repérer le dirigeable. »

Source originelle: *New York Times*, 11 octobre 1931 ³.

3b- « Point Pleasant, West-Virginia, 11 octobre 1931. Les recherches pour retrouver un ballon dirigeable qui a été signalé s'écrasant en feu sur les collines au sud de cette ville ont été abandonnées la nuit dernière après une vaine fouille du secteur concerné tant à pied que par air. Certaines personnes ayant assisté à cet accident ont décrit le ballon dirigeable plongeant en flammes vers le sol, et ont vu des hommes sauter en parachutes pendant sa chute (?). Néanmoins, aucun rapport relatif à la perte d'un ballon dirigeable n'a été reçu de source quelconque. »

Source originelle: *New York Times*, 12 octobre 1931 ⁴.

D'après les termes de ces premières informations, qui datent de 1931, donc bien avant l'ère des ovnis, on pense immédiatement au tragique accident d'un ballon comme il en existait au moment des faits. Que non point ! En effet, à l'époque de cet incident, les dirigeables avaient cessé d'intéresser les amateurs de

vol, qui préféraient les avions. Ceux qui étaient construits, au demeurant fort coûteux, étaient destinés essentiellement à l'Armée et à une société de transports aériens. Chez les militaires, seule la marine américaine en utilisait un, l'*US.Akron*, du nom de la ville d'Akron, Ohio, où l'on fabriquait ces appareils. Chez les civils, la compagnie Goodyear-Zeppelin, à Akron également, en possédait trois. Quant aux ballons publicitaires ils ne sont apparus aux Etats-Unis qu'en 1969 ⁵. Du reste, la dépêche suivante donne à cette affaire une authentique aura de mystère, qu'on en juge.

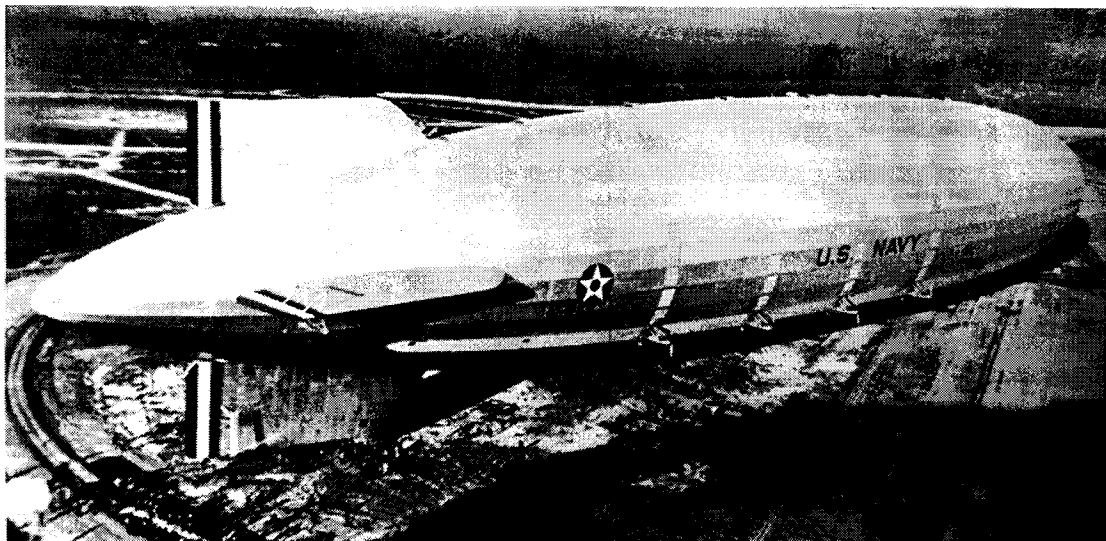
3c- « Akron, Ohio, 10 octobre. L'état-major de l'US. Navy et les officiels de la compagnie Goodyear-Zeppelin ont affirmé la nuit dernière que le dirigeable US.Akron ainsi que les trois autres dirigeables de la compagnie Goodyear-Zeppelin sont à l'abri dans leurs hangars. L'US Akron est rentré ce soir après être passé au-dessus de Sandusky, Toledo et au-dessus du lac Erié. »

Source originelle: *New York Times*, 11 octobre 1931 ⁶.

Comme ce n'était pas un ballon dirigeable, et qu'aucun débris n'a été retrouvé, il s'agit bien d'un « crash de rien ». Notons que la chute de ce phénomène en forme de « blimp Goodyear » s'est produite à la frontière de l'Ohio, Etat où étaient construits et basés de véritables dirigeables.

Presque deux mois plus tard, c'est le New Jersey qui enregistre un cas du même genre, mais concernant un « parachutiste ». Voici la dépêche qui relate cet incident.

4a- **4 décembre 1931**: « Hammonton, New Jersey, 5 décembre. Des soldats, des pompiers, aidés par 200 volontaires, ont cherché la nuit dernière à travers la zone marécageuse de Folsom, l'un des secteurs les plus denses en fondrières, en marais, et en bois de la partie sud de l'Etat. Cela parce que des habitants ont signalé avoir vu un aviateur tomber en parachute dans cet endroit. La recherche a commencé ce soir peu après 17h00, quand Elmer Craig, un habitant de cette »



Le ZRS-4 « Akron » vola pour la première fois le 25 septembre 1931. Long de 240 m, il était équipé pour emporter six chasseurs biplans Curtiss F9C-2 logés dans un hangar interne. Le 3 novembre de la même année, il décolla avec 207 personnes à bord, mais il fut perdu corps et biens le 4 avril 1933, dans une tempête sur l'Atlantique. Son frère jumeau, le ZRS-5 « Macon » lui succéda deux mois et demi plus tard, mais sa carrière s'acheva par un autre accident, cette fois dans le Pacifique, le 11 février 1935. La vulnérabilité de ces monstres, pourtant gonflés à l'hélium, leur ôta tout intérêt d'un point de vue militaire.

localité, ainsi que des personnes résidant à Weymouth de l'autre côté du marais, ont signalé à la police de l'Etat qu'ils avaient vu l'aviateur flottant au-dessus du marais à une altitude élevée. Personne n'a vu d'avion, mais on a émis l'opinion qu'il avait dû tomber avant ».

La troupe affectée à la recherche a été rejointe par 20 pompiers de Hammon munis d'appareils d'éclairage et commandés par M. Henry M. Phillips. Des habitants du secteur, familiarisés avec les zones marécageuses, se sont joints à la troupe, mais lorsque l'obscurité est tombée, aucune trace de l'homme n'avait pu être trouvée.

La recherche s'est centralisée entre la deuxième et la troisième route. Des sentiers ont dû être taillés à travers la végétation dense, séparés d'environ un mille, mais la progression a été lente du fait des divers dangers propres à ce secteur. Selon les officiels, la recherche devrait continuer cette nuit, sauf si l'aviateur était retrouvé. Cette région marécageuse comporte des parties qui n'ont encore jamais été pénétrées par l'homme, sauf les Indiens, d'après ce qu'a affirmé la police ».

Source originelle: New York Times, 6 décembre 1931⁷.

4b-: « Hammonton, New Jersey, le 6 décembre. A la tombée de la nuit, aucune trace de l'homme n'a été découverte, ni de son parachute. La recherche a été abandonnée. Une vérification dans les aéroports de la région n'a pas fait apparaître d'avion ni d'aviateur manquants ».

Source originelle: New York Times, 7 décembre 1931⁷

Il ne devait pas s'agir d'un aviateur, mais plutôt d'un phénomène ovni en forme de parachute, ce qui a pu abuser les témoins.

Passons maintenant à un autre type de « crash de rien ». Il s'est produit un an après l'incident décrit ci-dessus, et il affectait la forme d'un avion.

5- 29 décembre 1932 : « New Brunswick, New Jersey, 29 décembre. Un rapport fait état d'un avion trimoteur qui a été accidenté et est tombé dans les bois à huit milles à l'ouest d'ici. Il a provoqué l'envoi d'équipes constituées de policiers d'Etat, qui ont commencé une recherche tard dans la soirée, mais qui n'a donné aucun résultat puisqu' aucune trace du crash n'a été trouvée. Aucun avion des aéroports de Newark, d'Hadley et de New Brunswick n'était porté manquant. Pratiquement tous les plans de vols avaient été annulés à cause du brouillard et du temps nuageux.

Le rapport a été transmis par téléphone aux autorités policières de l'Etat à Milltown vers 23h30 par Tony Traficante, résidant 29 rue Redmond, lequel a dit avoir vu, alors qu'il roulait en voiture à proximité, l'avion, moteurs coupés et ses feux de route clignotant, qui disparaissait derrière les bois. »

Source originelle: New York Times, 30 décembre 1932, pages 18 et 21⁸.

Là aussi ces incidents s'inscrivent dans une mini-vague d'appareils aériens inconnus, dont des avions-fantômes. Ce dernier type d'ovni « pré-arnoldien » allait d'ailleurs fournir la fameuse vague de ghost-airplanes munis de faisceaux de lumières comme ceux de projecteurs dirigés vers le sol, qui a déferlé dans les pays scandinaves à partir de 1933, avec quelques incursions en Angleterre mais aussi dans plusieurs états des USA (New York, Wyoming, etc.). Voici précisément un cas plus étonnant encore, qui entre dans cette série exceptionnelle. J'ai longuement hésité à l'inclure dans ma liste, car il sort quelque peu du schéma des incidents décrits ci-dessus. Néanmoins je l'ai maintenu, car il montre à quel point la mise en scène de l'intelligence qui crée ces phénomènes peut être malicieuse.

6a- 5 février 1934. « Oslo, Norvège, le 7 février. Voici le message reçu par le journal Dagens-Nyheter, en provenance de Tromsø: Un aéroplane inconnu a été accidenté ou fait un atterrissage forcé sur la montagne Fager, à environ dix milles de Tromsø. Des gens dans la vallée ont observé la machine alors qu'elle piquait vers la montagne. Le lendemain matin, l'avion était encore là et deux hommes ont été vus à côté, paraissant ôter la neige dessus. Un moment plus tard la machine a fait deux tentatives de décollage, sans succès

Quand le Dagens-Nyheter a reçu le message, les autorités du comté ont été jointes à Malsely, dans le Valderhaug, et un responsable a affirmé que le message était crédible. L'accident ou l'atterrissage forcé a été vu des deux côtés de la montagne. De nombreux témoins fiables ont rapporté avoir vu l'incident.

Quand l'avion a atterri lundi soir aucun bruit de moteur n'a été perçu mais une tempête de neige sévissait à ce moment-là, ce qui a pu l'étouffer. D'autre part, un bruit de moteur a été entendu aujourd'hui venant de la montagne. Une dame résidant à la ferme de M. Martensson a entendu le moteur ce matin pendant qu'elle nourrissait le bétail. Plus tard, d'autres personnes ont entendu le même bruit, un son particulièrement inhabituel ici. C'est peut-être le bruit du moteur quand l'appareil a tenté sans succès de repartir. Huit hommes ont escaladé la montagne aujourd'hui, mais ils n'ont trouvé aucune trace de l'engin. »

Source originelle: Dagen-Nyheter, Oslo, 7 février 1934⁹.

6b- « Trois équipes de plus ont gravi la montagne le lendemain. Le fermier Martensson, de Fugleli, a dit qu'une des patrouilles avait découvert deux traces parallèles dans la neige à environ 300 ou 400 mètres au nord-est du point où l'aéroplane avait été vu. Elles faisaient environ 75 mètres de long sur 80 centimètres de large. La patrouille a aussi trouvé des empreintes de pas autour de ces traces. Les recherches reprendront demain au lever du jour. Le lieutenant Kjaer, un spécialiste du ministère de la Défense, dirigera l'opération »⁸.

Source originelle: Tidens Tegn, Norvège, 8 février 1934⁹.

Ma source précise que la montagne Fager était « presque inaccessible ». On conçoit mal, en effet, un avion atterrissant sur le sommet d'une montagne. On l'imagine plutôt s'y écrasant... Quant à repartir après une éventuelle réparation, c'est hors de question, surtout sur 75 mètres seulement. La malice des « ufonautes » a été de laisser des empreintes de pas en plus des traces parallèles d'éventuels patins ou de roues, mais 80 cm d'écart me paraît trop étroit pour correspondre à la voie d'un train d'atterrissage opérationnel à cette époque-là. Et ces « départs ratés » valent leur pesant de rires ! Cette comédie a pu abuser les autorités locales qui ont suggéré un appareil conventionnel étranger victime d'un ennui quelconque, dans leur désir de banaliser l'affaire. Toutefois de nos jours elle ne résiste pas à l'analyse.

De la fin mai à octobre 1946, une vague de plus de mille « fusées-fantômes » a déferlé en Suède, au Danemark, et en Finlande. Certaines ont explosé en l'air, d'autres au sol, d'autres ont plongé dans des lacs. Très souvent, aucun débris n'a pu être retrouvé, mais un courrier officiel du ministère de la guerre des Etats-Unis signale qu'on a découvert quand même quelques petits débris non ferreux⁹. Une autre source prétend que trente fragments de « bombe-fantôme » ont été trouvés et examinés par les militaires, provenant « d'une centaine de sites de crash »¹⁰. Plus loin, le même auteur parle de scories et de matière ressemblant à du charbon, ce qui est très caractéristique des résidus laissés par ces phénomènes¹¹. En effet, très souvent de tels matériaux sont décrits comme étant de la lave, du mâchefer ou autres déchets de fonderie. Voici deux relations extraites de la presse américaine, qui méritent le détour.

7a- 12 août 1946: « Stockholm, le 13 août. Le journal Aftonbladet a dit aujourd'hui que deux "fusées-fantômes" ont été observées en Suède hier, et que l'une d'elle a failli faire des victimes.

Un couple dans un bateau naviguant sur un lac a manqué de peu d'être frappé par une bombe volante qui a éclaté en de nombreux morceaux très près de l'eau et qui ont disparu sous les flots. La seconde observation a été enregistrée près de Goeteborg, par un groupe de scouts qui ont vu la fusée modifier son cap de 35° puis revenir sur son trajet initial [...].

En dépit des comptes rendus faits par de récents témoins unanimes pour décrire les objets comme étant des fusées, les autorités militaires suédoises disent aujourd'hui n'avoir pas reçu de preuve tangible montrant que les phénomènes célestes fréquemment observés au-dessus de la Suède résultent d'expérimentations étrangères de missiles de croisière.

Un porte-parole militaire a affirmé: "Nous n'avons pas trouvé le moindre objet".

Dans un éditorial, le journal Aftonbladet critique les autorités militaires pour leur incapacité à expliquer la nature des incidents. Il déclare notamment ceci: "Il devrait être possible de dire si ce sont des météores

2 SWEDES ESCAPE A 'GHOST ROCKET'

Missile Dives Into Lake Near
Couple in Boat—Boy Scouts
Report Sighting Bomb

STOCKHOLM, Sweden, Aug. 13 (AP)—The newspaper Aftonbladet said today that two "ghost rockets" were observed in Sweden yesterday, and that one of them almost caused casualties.

A couple boating on a lake in Central Sweden were nearly hit by a diving bomb which burst into many parts and disappeared beneath the water, the paper said. The second observation was near Goeteborg, where a group of Boy Scouts saw a flying missile turn 35 degrees and then return to its original course.

The first "ghost rocket" exploded over Denmark also was reported in Copenhagen. Brian Jensen, a night watchman in Struer, West Jutland, said he saw a speeding rocket, approaching from the northeast, explode with a roar and illuminate the sky with a blinding flash.

Despite the accounts of recent witnesses who were unanimous in describing the flaming objects as "rockets," Swedish military authorities said today they had received no tangible proof that the frequent celestial phenomena observed over Sweden resulted from foreign experiments with aerial missiles.

"We have not found a thing," a military spokesman said. Aftonbladet editorially criticized military authorities for their inability to explain the nature of the occurrences. "It ought to be possible to state whether they are meteors or not, and if they are rockets one should be caught," the newspaper declared.

If the occurrences are rockets and are of Russian origin, as has been suggested, the paper said, there were two possible explanations for their appearance over Sweden:

- (1) "Sweden is systematically being dotted in on a Russian artillery map."
- (2) "Sweden is being used as an object of demonstration, directed not to us but to the big world."

Acheson "Much Interested"

WASHINGTON, Aug. 13 (AP)—Under-Secretary of State Dean Acheson said today he personally was very much interested in reports of rockets flying over Sweden but that the Swedes had not sought any American advice on the subject.

New York Times, 14 août 1946, p. 11

ou pas, et si ce sont des fusées on devrait pouvoir en retrouver. Si en l'occurrence se sont des fusées et si elles sont d'origine russe, comme cela a été suggéré, il y a deux possibilités pour expliquer leur apparition au-dessus de la Suède: 1°- La Suède est systématiquement parsemée de tirs de réglage de l'artillerie russe". 2°- La Suède est utilisée comme terrain de démonstration, non pas à notre intention, mais pour celle du monde entier".

Source originelle, New York Times, 14 août 1946, page 11¹²

7b- « Stockholm, 10 octobre. Les autorités militaires suédoises ont dit aujourd'hui qu'elles ont été incapables de découvrir après quatre mois d'investigations l'origine ou la nature des fusées-fantômes qui ont été vues volant au-dessus de la Suède depuis mai. Un communiqué spécial a déclaré que 80% des 1.000 rapports sur les fusées pourraient être attribués à des « phénomènes célestes », mais que les radars ont détecté certains objets « qui ne peuvent pas être les phénomènes de la nature, ni le produit de l'imagination, ni se rapporter à des avions suédois.

Swedish Inquiry Fails To Solve Rocket Case
 By The Associated Press.
 STOCKHOLM, Oct. 10.—Swedish military authorities said today that they had been unable to discover after four months of investigation the origin or nature of the ghost rockets that have been flying over Sweden since May.
 A special communiqué declared that 80 per cent of 1,000 reports on the rockets could be attributed to "celestial phenomena," but that radar equipment had detected some objects of nature or products of imagination, nor be referred to as Swedish airplanes.
 The report added, however, that the objects were not the V-1 type bombs used by the Germans in the closing days of the war.

New York Times, 11 octobre 1946, p.3

Le rapport a ajouté, toutefois, que les objets n'étaient pas les bombes de type V utilisées par les Allemands dans les derniers jours de la guerre ».

Source originelle: New York Times, 11 octobre 1946, page 3¹²

J'ai apprécié l'expression « phénomènes célestes » qui peut se rapporter à n'importe quoi, y compris des ovnis ! Quoi qu'il en soit, remarquons qu'officiellement, les militaires suédois n'ont pas été en mesure de résoudre le mystère des 20% qui ne pouvaient être des phénomènes naturels, ni des avions, ni des V-1 ou V-2, ni des élucubrations de mythomanes. Sans parler des 80% banalisés abusivement sur de simples *a priori*, dont une grande partie ne devait pas avoir grand chose à voir avec des météorites. C'est à souligner, car dès 1947, le ton et le style des communiqués de presse des militaires, en matière d'ovnis, allaient considérablement changer, la banalisation frappant toutes les observations, systématiquement.

A noter que durant tout le déroulement de la vague, diverses explications, dont certaines complètement absurdes, ont été données par des personnalités du monde scientifique, militaire et journalistique, pour banaliser cette vague. En voici un échantillonnage: fusées V-1 russes; météorites, foudre en boules, combinaison de phénomènes météorologiques, astronomiques et géomagnétiques; incendies; feux d'artifice; ballons sondes (déjà !); imagination; hystérie collective. Le nombre de versions données illustre le désarroi des uns et la mauvaise foi des autres, démontrant l'authenticité d'une série de phénomènes célestes de type ovni.

Autre filouterie, le rapport du *Project Grudge*, classifié Secret, diffusé sur une base interne en août 1949, et déclassifié le 23 juillet 1997, à propos des « fusées fantômes », nous fournit d'autres informations. Par exemple il précise que ces phénomènes se sont manifestés encore en 1947 et 1948 de façon épisodique au Danemark, en Norvège, en Espagne, en Grèce, au Maroc français, au Portugal et en Turquie. Ce qui n'empêche pas le rédacteur d'évoquer ceux de 1946 en Scandinavie de la manière suivante: « L'état-major des Armées suédoises a mené une étude méticuleuse de ces premiers incidents. Plusieurs milliers de rapports ont été collectés et soigneusement vérifiés. Les conclusions qui ont été tirées indiquent que toutes les évidences fournies dans les observations étaient explicables en termes de phénomènes astronomiques »¹³.

Or, le 1er Octobre 1948, deux officiers supérieurs de l'US. Air Force ont interrogé le général suédois Erik N. Nelson sur les « fusées fantômes » de 1946. Dans un document également déclassifié en 1997 ils rendent compte de leur mission au Pentagone, et on peut y lire notamment ceci: « Le général E. N. Nelson a été informé qu'aucune solution n'a jamais été trouvée pour expliquer les disques ou les fusées qui ont été observés au-dessus de la Suède à la fin de 1946 et au début de 1947, ni aucune preuve physique »¹⁴.

Entre « toutes les observations étaient explicables » des Américains, et « aucune solution n'a jamais été trouvée » des Suédois, il y a tout un monde de mensonges justifiés par la nécessité de maintenir une politique de désinformation systématique, qui se poursuit encore maintenant.

8- De décembre 1948 à début 1950, les installations stratégiques nucléaires au Nouveau-Mexique ont fait l'objet de l'attention d'une vague de « boules de feu vertes ». Ces phénomènes, soupçonnés initialement d'être des météores, puis des engins secrets américains, et ensuite des appareils espions soviétiques, n'ont finalement jamais été identifiés. Presque tous les témoins étaient des scientifiques et des militaires affectés à ces bases sensibles. Certains d'entre eux ont décrit des trajectoires courbes, comme si les phénomènes tombaient en chute libre sur le sol. Un scientifique expert en météores, le Dr. Lincoln Lapaz, a tenté de retrouver des débris de ces « objets », en vain. En 1953, interrogé par le capitaine Ruppelt, chef du *Project Blue Book*, il lui a avoué ceci: A- On n'a jamais découvert un seul fragment, quelconque, alors que dans le cas des aéroolithes, on en trouve toujours, ce qui représente un mystère. B- Il n'y a aucune chance pour que ces boules de feu vertes soient des phénomènes naturels¹⁵.

Passons maintenant à une autre vague, celle de 1954, célèbre pour les ufologues français puisqu'elle s'est produite en grande partie dans notre pays.

9- 14 octobre 1954, La Roustidioure, La Tour d'Aigues, Vaucluse: « M. Gervais Reynier partait à sa ferme jeudi soir avec son fils. Soudain, l'enfant hurle:

un excellent exemple: Shag Harbour, 4 octobre 1967

Une enquête très poussée, un grand nombre de témoins, en plusieurs groupes indépendants (dont des policiers dans l'exercice de leurs fonctions): ces caractéristiques font du cas de Shag Harbour l'un des exemples les plus solides, les mieux documentés qui soient, de « crash de rien ».

Contrairement à d'autres, qui se présentent comme des cas isolés, il s'inscrit dans une vague-éclair qui a frappé la Nouvelle-Ecosse en cette soirée (marquée également par le dixième anniversaire du lancement du premier Spoutnik).

La péninsule de Nouvelle-Ecosse constitue l'extrême Sud-Est du territoire canadien, entre l'Etat américain du Maine et Terre-Neuve. Donald Ledger, qui a effectué une enquête remarquable sur les événements du 4 octobre 1967, a tout d'abord exposé l'affaire de Shag Harbour dans le chapitre 5 de son livre *The Maritime UFO Files*, qui fait très largement appel à des rapports de la Police montée canadienne (Nimbus Publishing, Halifax, NS, Canada). Il a joint ses efforts à ceux d'un autre ufologue, Chris Styles, qui, de son côté, avait beaucoup travaillé sur la question, et plus récemment, il a consacré un livre entier à ce cas exceptionnel.

En deux mots, voici ce qui s'est passé :

Au début de la nuit, au moins onze témoins (en cinq groupes indépendants) avertirent la Police montée de Barrington Passage: ils venaient de voir un alignement de quatre lumières clignotantes qui descendait rapidement vers le golfe de Shag Harbour. Tous pensaient avoir affaire à un avion sur le point de s'écraser. Le colonel Werbicki comprit rapidement que l'affaire était sérieuse, et il déclencha les recherches, prenant place lui-même à bord d'un bateau de pêche, le Joan Pricilla du capitaine Bradford Shand, qui arriva sur les lieux du supposé crash en même temps que le Rhonda D du capitaine Lawrence Smith. Le neveu de ce dernier, Norm Smith, qui avait lui-même observé la descente des lumières, se trouvait à bord du Joan Pricilla. Les hommes présents à bord des deux bateaux recherchèrent aussitôt d'éventuels survivants, mais leurs appels demeurèrent sans réponse. La seule chose qu'ils trouvèrent fut une nappe, longue de 800 m et large de 25, d'une substance jaunâtre qui flottait à la surface, qui répandait une odeur de soufre, et qui n'était pas l'habituelle écume de mer.

Quatre autres bateaux auxiliaires de sauvetage en mer arrivèrent ensuite, suivis, un peu après minuit, par la vedette CG 101 des garde-côtes. Le colonel Werbicki apprit alors qu'aucun avion n'avait été porté manquant, du Labrador jusqu'au Cap Hatterras (en Caroline du Nord), soit sur plus de 2 000 km de côtes.

Les recherches se poursuivirent le lendemain 5 octobre, avec notamment l'intervention de plusieurs équipes de plongeurs. Elles ne prirent fin que le 8 octobre à 18 h 30, n'ayant donné aucun résultat.

"Papa ! Papa ! Le soleil nous tombe dessus !". Levant la tête, M. Reynier aperçoit dans le ciel un disque de six à sept mètres muni d'une sorte de queue de plusieurs mètres. Il s'est rendu en toute hâte à l'endroit où la chose semblait s'être posée, mais il n'a rien trouvé. Le fils en est tombé malade. Plusieurs personnes placées en des points d'observation différents ont confirmé le témoignage de M. Reynier ».

Source originelle: *Le Provençal*, Marseille, 17 octobre 1954, page 9¹⁶.

Un disque de six à sept mètres qui se pose (en catastrophe ?) ou qui tombe, sans que l'on puisse découvrir le moindre débris, ça fait quand même bizarre, ne trouvez-vous pas ?

10- 2 novembre 1954, Viomesnil, Vosges: M. Paul Poirôt, demeurant à la ferme "La Bataille", vers 06h15, entendant un léger ronronnement, est sorti en toute hâte de chez lui et s'est écrié : « elle tombe ! ». Les membres de la famille sont sortis aussitôt pour apprendre qu'un disque vert dégageant des flammes derrière lui, descendait à grande vitesse vers une proche clairière. Tout le monde a couru au point

préssumé de la chute, mais on ne devait rien y découvrir.

Source originelle, *La Liberté de l'Est*, Epinal, 5 novembre 1954, page 4¹⁷.

Il est possible, et même probable, que des cas modernes puissent figurer dans la presse ufologique et les livres spécialisés de nombreux pays, surtout aux Etats-Unis. Je n'ai pas la prétention de faire ici un catalogue de ce type d'incidents. Après la vague de 1954, les recherches pour localiser des « crashes de rien » représentent une somme de temps et d'énergie telle que l'effort à accomplir est au-dessus de mes modestes moyens. Si certains lecteurs ont connaissance de récits pouvant entrer dans le modèle développé ici, ils peuvent toujours les envoyer à Joël Mesnard, lequel pourra éventuellement les réunir dans un texte additif de son cru.

Les deux dernières affaires de ce genre que je connaisse, je les dois à M. André Douzet, spécialiste du fameux mystère de Rennes-le-Château. Il en a donné un aperçu dans un article sur le « triangle de la Burle ». Les voici:

11 - 18 septembre 1980, Mont Devez, (Cévennes): « Un avion en perdition est vu entouré de feu et de fumée. Plusieurs brigades de gendarmerie recherchent l'épave sans pouvoir la localiser...d'ailleurs aucun aérodrome ne signale de disparition. Qu'avaient vu tous les témoins, dont des gendarmes ? ».

12 - Février 1981, ? (Cévennes): « Mêmes témoignages multiples d'un aéronef en difficulté à basse altitude: régime saccade, feu, fumée. Les recherches ont lieu aussitôt, sans résultat ».

M. Douzet ajoute que ces deux affaires sont similaires. En effet, les deux « appareils », qui n'ont jamais été retrouvés, avaient été décrits comme étant tous les deux de couleur très claire et comportant de nombreux éclairages rouges, pris pour des feux de position ou d'atterrissage. Les enquêtes ont été classées sans suite, assure-t-il¹⁸. Malheureusement, malgré plusieurs tentatives, je n'ai pu obtenir davantage de précisions.

Quid de ces incidents ?

Tirer une conclusion définitive à partir de ces douze affaires relève d'une véritable gageure. Dans le cadre de mon étude sur les phénomènes ovnis, je suis tenté de les interpréter comme étant encore des leurres. Ou bien il s'agirait d'images de réalité virtuelle, induites dans le cerveau des observateurs, ou bien on aurait affaire à des phénomènes matérialisés qui se dématérialisent avant de percuter le sol.

Dans le cas de leurres matérialisés, on peut imaginer qu'une défaillance dans le processus de dématérialisation a entraîné un dysfonctionnement dans la progression du phénomène, et que l'intelligence qui les crée est intervenue pour annuler leur écrasement en les dématérialisant.

Comme je ne parviens pas à expliquer ces leurres éventuels, s'ils ne relèvent que de visions provoquées dans le cerveau des témoins, j'opterais plutôt pour des dois matérialisés n'ayant pas fonctionné comme prévu. Mais, comme dans d'autres types d'observation, les preuves nous font cruellement défaut pour trancher avec certitude. En conséquence, mon opinion ne possède qu'une valeur anecdotique, et le lecteur pourra traduire ces anomalies comme bon lui semble.

Je signale à tout hasard que certains faits « fortéens » me font penser à des « crashes » de ce genre de phénomènes, qui n'auraient pas été dématérialisés suffisamment à temps. En effet, il s'agit « d'objets » vus tombant du ciel, et qui au sol sont découverts sous forme de débris les plus déroutants. Par exemple, le 17 décembre 1977, à Council Bluffs, Iowa, Mike et Criss Moore qui rentraient chez eux en voiture, ont observé un tel spectacle. Ils ont aperçu une boule de feu progressant

au-dessus du sommet des arbres, qui est ensuite tombée près du parc de Big Lake.

Sur les lieux de l'impact, ils ont découvert une masse métallique en fusion d'environ vingt kilos à quelques mètres de la route. Des échantillons ont été prélevés par un astronome local, M. Robert Allen, et une partie de la masse, une fois refroidie, a été expédiée à l'U.S. Air Force's Foreign Technology Division, à Wright-Patterson Air Force Base, Ohio. Une autre partie a été envoyée aux Laboratoires Ames, à l'Université de l'Etat d'Iowa. L'Armée de l'Air n'a jamais rendu ses analyses publiques. Les Laboratoires Ames, quant à eux, ont assuré qu'il ne s'agissait pas d'un météore, et les autorités locales ont déclaré que des débris de satellites ne pouvaient, en aucun cas, retomber sur Terre en état de fusion.

Ma source indique que Jacques Vallée, lors de la célèbre conférence de Pocantico, New York (du 29 septembre au 4 octobre 1997), a affirmé connaître « neuf autres cas d'objets aériens en détresse, accompagnés d'éjection de métal en fusion ».

Il y a peut-être des « crashes de rien », mais il y a aussi des crashes de quelque chose puisque l'on a retrouvé des quantités de métal fondu. Selon Charles H. Fort, on a même découvert des « masses gélatineuses » et autres produits inattendus comme le mâchefer, le sel, le soufre, l'encre etc., matières censées être tombées des cieux²⁰.

Tous ces corps ont-ils servi d'éléments de base pour matérialiser des « machines volantes » de type ovni ? Le lecteur choisira lui-même la réponse qui lui conviendra. □

REFERENCES:

- 1 - *Flying Saucer Review*, Vol.16, n°3, 1970, page 11.
- 2 - Charles Fort, *The Complete Books: Lo !*, New York, Dover Publications, 1974, pages 638-639.
- 3 - *The Fortean Society Magazine*, New York, Janvier 1942, 11.
- 4 - *The Fortean Society Magazine*, op. cit., pages 10-11.
- 5 - Beaubois Henri, *Dirigeables*, Edita S.A., Fribourg, Suisse, 1983, page 203.
- 6 - *The Fortean Society Magazine*, op. cit., page 11.
- 7 - *The Fortean Society Magazine*, op. cit., page 11.
- 8 - *The Fortean Society Magazine*, op. cit., page 11.
- 9 - *Flying Saucer Review*, Vol.17, n°4, 1971, page 18.
- 10 - Robert E. Bartholomew & George S. Howard, *UFOs & Alien Contact*, New York, Prometheus Books, 1998, page 171.
- 11 - Robert E. Bartholomew & George S. Howard, op. cit., page 173.
- 12 - Jan L. Aldrich, *The Ghost Rocket File*, FUFOR, 2000, page 7.
- 13 - *Project Grudge: Unidentified Flying Objects*, FUFOR, Mount Rainier, Maryland, 1999, page 1.
- 14 - *Project Sign: Air Force Documents, 1948-1949*, FUFOR, op. cit., page 8a.
- 15 - Edward J. Ruppelt, *Face aux soucoupes volantes*, Paris, France-Empire, 1958, pages 79-80.
- 16 - Jean Sider, Le dossier 1954 et l'imposture rationaliste, Villeselve, éditions Ramuel, 1997, page 106.
- 17 - Jean Sider, op. cit., page 125.
- 18 - *Le monde de l'Inconnu* n°290, février-mars 2001, page 40.
- 19 - *Popular Mechanics*, Etats-Unis, mai 2001, page 67.
- 20 - Charles Fort, op. cit., chapitres 3, 4, 5, et 6.

dans la forêt meusienne, en juin 1952: un vrai faux « crash de rien »

Patrick Straub

Dans le domaine qui nous intéresse (et dans quelques autres, probablement...), les occasions de se tromper -ou d'être trompé- ne manquent pas. La meilleure précaution contre ce risque consiste à effectuer toutes les vérifications possibles, chaque fois que les circonstances le permettent.

Patrick Straub a relevé, dans un ouvrage classique des débuts de l'ufologie en France, un cas qui suggérait un exemple de « crash de rien ». Il a pris la peine de faire quelques recherches sur cette affaire... ce qui lui a permis d'aboutir à une conclusion solide. Il suffisait de vérifier !

Cinquante ans après l'incident, je pense avoir trouvé un vrai faux « crash de rien ».

J'ai récemment relu *Les Soucoupes Volantes viennent d'un autre monde*, de Jimmy Guieu, qui relate un événement survenu le 16 juin 1952, dans la forêt meusienne. Cet incident est donné comme étant la chute d'un objet inconnu qui n'a pas été découvert malgré les recherches effectuées par la gendarmerie. Cette dernière information est inexacte.

J'en veux pour preuve les coupures de presse de l'époque, que m'a aimablement transmises le service des archives du quotidien *l'Est Républicain*.

Ce petit contrôle permet de se rendre compte de la fragilité des informations dont nous prenons connaissance, et de la difficulté de leur interprétation. Les auteurs de ces nouvelles ne sont certainement pas de mauvaise foi lorsqu'ils les diffusent. Mais les vérifient-ils? Vont-ils au terme de leurs investigations?

Jimmy Guieu relate dans son ouvrage que « des bûcherons ont vu un immense parachute, entendu un bruit de métal et le craquement des arbres ».

Or, dans les articles de *l'Est Républicain*, il n'est fait mention que d'un parachute sans précision de taille, et d'un craquement de branches fracassées. Il n'est fait aucune référence à un « bruit métallique ». La réalité du ballon météorologique atmosphérique ou stratosphérique semble ne faire aucun doute dans ce cas précis. La forme de ces objets a pu intriguer les bûcherons. Quant à la forme ronde qui pendait sous le « parachute », il est fort probable qu'il s'agissait de la nacelle contenant les instruments de mesure.

Mais ceci n'est que supposition également. Il faudrait pouvoir s'assurer si un lâcher de ballon-sonde avait été effectué au cours des jours précédant

l'atterrissage, et à quel endroit. S'il s'agissait d'une expérience civile ou militaire, dans quelle direction soufflait le vent, à quelle vitesse, etc... Cela relève de l'utopie, après un demi-siècle de dormance.

La nature de l'objet paraît être clairement définie, puisqu'il est dit également que le bûcheron allait toucher la prime de 400 F prévue dans ce genre de cas. Il faut donc en déduire qu'à l'époque, toute personne découvrant un ballon météorologique perdu par ses propriétaires était en mesure de percevoir une prime des autorités. Cette pratique existait-elle effectivement? Est-elle toujours d'actualité? Comment vérifier, et auprès de quelle instance ?

Cette recherche, que j'espérais plus prometteuse, m'a permis de mesurer le peu de fiabilité de certaines informations non contrôlées.

Enfin, des chutes d'objets divers, incandescents ou non mais qu'on ne retrouvera jamais, ont été maintes fois signalées aux USA, ces dernières années. Un cas de ce genre s'est même produit en France dans la forêt de meusienne, près de Robert-Espagne et Magneville, le 16 juin 1952. Des bûcherons avaient vu s'abattre un immense parachute, entendu un bruit de métal et le craquement des arbres. Rien n'a été retrouvé malgré les minutieuses battues de la gendarmerie.

l'indication relevée dans *Les Soucoupes Volantes viennent d'un autre monde* (Dossiers Vaugirard, p. 110): on peut soupçonner un cas de « crash de rien ». Les deux premiers articles de *l'Est Républicain* (ceux du 17 et du 18 juin, voir page ci-contre) autorisaient d'ailleurs toutes les suppositions. Mais le troisième fournit la solution ! Le mystère n'était qu'apparent. Seule une vérification aux sources permettait d'éviter l'erreur d'interprétation.

Un parachute soutenant un mystérieux colis descend sur une forêt meusienne où on le recherche en vain

BAR-LE-DUC (de notre rédaction) — « Regardez ce qui tombe ! »
 M. Marius Aubry, bûcheron, appelle ses deux compagnons, MM. Joseph Bestac et Simon Collet, débardeurs.

Au-dessus des arbres de la forêt de Mognéville (Meuse), un parachute soutenant un mystérieux colis descend. Il soutient une charge de forme ronde. Soudain, il disparaît derrière les arbres. Un bruit de branches fracassées, puis le silence.

Depuis samedi, à 7 h. 15, le parachute n'a plus été revu. Les gendarmes ont commencé leur enquête. La fouille des bois, particulièrement touffus à cet endroit, n'a rien donné. Les trois hommes pourtant sont affirmatifs. Les déclarations de MM. Collet, Aubry, Bestac, questionnés séparément, concordent parfaitement. Si un homme peut se tromper, le témoignage de trois ne peut être mis en doute. Mais quel est donc le mystérieux colis parachuté et venu

on ne sait d'où ? (aucun avion n'a été entendu à cette heure par les témoins). Était-il destiné au grand camp américain situé à moins d'un kilomètre de là ? Est-ce un ballon météo ou du matériel clandestin ?



M. Simon COLLET, la gaudant et Joseph BES parachutes

l'Est républicain du 17 juin 1952

Le mystérieux parachute de Mognéville n'a pas encore été retrouvé

ROBERT ESPAGNE — (De notre correspondant) : Nous avons dit que trois hommes travaillant samedi en forêt de Mognéville (Meuse), avaient vu un parachute soutenant un mystérieux colis descendant sur les bois à quelques centaines de mètres d'eux. L'un d'eux, le père Aubry abattait un arbre dans la forêt précitée lorsque les gendarmes vinrent le questionner.



Le bûcheron Marius AUBRY indique aux gendarmes la direction dans laquelle il aperçut le parachute.

« Je n'ai pas la barbe, affirme le père Aubry. Des parasites, j'en ai déjà vu pendant la guerre, mais jamais je n'ai vu de charge qui aient la forme de celle qu'il transportait. Et, geste à l'appui, il indiqua aux gendarmes le trajet parcouru par le parachute. »

« Nous l'avons bien vu, pendant 30 secondes, en descendant vite, poussé par le vent. Nous avons pu le fouiller, mais le bois est tellement touffu que nous n'avons rien trouvé. »

À leur tour, les gendarmes de Robert-Espagne et de Revigny ont cherché en vain et l'énigme reste entière.

l'Est républicain du 18 juin 1952

Retrouvé à l'issue d'une battue le mystérieux "parachute" était en réalité un ballon sonde

BAR-LE-DUC (de notre rédaction) — Nous avons relaté dans nos éditions de mardi un détachement de cinquante deux débardeurs et d'un officier, en forêt de Mognéville (Meuse), avaient aperçu un parachute soutenant une charge et de forme ronde. Le bûcheron Aubry ajoutait : « J'en ai vu des parachutes pendant l'occupation, mais celui-là n'était pas pareil aux autres. »

« Nous ferons une opération d'envergure et nous devons retrouver le parachute », nous dit mercredi le chef d'escadron Bommeville, commandant la garnison de la Meuse. La population a été rassurée en retrouvant l'engin descendu du ciel.

D'aucuns avaient des doutes et il est regrettable que y a des sottises au camp, c'est l'ennemi ! »

M. le 14 heures, débutait l'opération décidée par le commandant Bommeville par le capitaine l'adjudant-chef Y. par adjoint au commandant de brigade, vingt gendarmes des brigades de Bar-le-Duc, Revigny et Robert-Espagne.

l'Est républicain du 19 juin 1952

Une nouvelle annoncée un jour et confirmée le lendemain... peut être démentie le troisième jour !

... et un autre
« crash de rien » ?

explosion sur une montagne galloise

Eileen Buckle,
traduction: Jean-Claude Dufour

Nous ne cessons de le dire et de le répéter: *Flying Saucer Review* est une excellente source, une source de tout premier plan. Dans le n°18 (de février 1974) de son supplément *Case Histories*, Jean-Claude Dufour a récemment retrouvé un article de Mme Eileen Buckle, qu'il a aussitôt traduit pour nous, et qui vient grossir le dossier des « crashes de rien »: il s'agit d'un cas qui venait alors tout juste de se produire.

Une explosion assourdissante a été entendue dans le Nord du Pays de Galles, au cours de la nuit du 23 janvier 1974. Elle a secoué maisons et immeubles dans un rayon de 60 milles. Des patrouilles de police et de la RAF ont effectué de vaines recherches d'un « objet mystérieux », que l'on pense être une grosse météorite qui se serait écrasée sur les pentes de la montagne Cader Bronwen, dans la chaîne de Berwyn, Merionethshire. Les standards de la police de tout le Nord du Pays de Galles ont été saturés d'appels sur le 999 (le numéro de « Police Secours » britannique - NdT), de gens signalant l'explosion et, dans de nombreux cas, un trait de lumière tombant sur le sol.

Le département de sismologie de l'Université d'Edimbourg a enregistré une secousse sismique à 20 h 39 (l'explosion a eu lieu à 20 h 30), et il y aurait de bonnes raisons de penser qu'une grosse météorite a pénétré dans l'atmosphère terrestre, des météores très lumineux et des boules de feu ayant déjà été signalés plus tôt dans l'année.

S'il n'y avait pas d'autres faits, les explications ci-dessus seraient satisfaisantes. Une des anomalies a été l'observation d'une sphère lumineuse environ 90 minutes après l'autre incident, par M. Ken Haughton, de Betws-y-Coed. Tout d'abord, lui-même et son épouse ont observé ce qu'ils ont cru être des éclairs en nappe derrière un nuage, puis une sphère, sans queue, est arrivée, à une vitesse estimée entre 1 000 et 1 500 miles par heure (1). Elle semblait être à environ 15 000 pieds (4 500 m, NdT), et faire 300 à 400 pieds de large (90 à 120 m, NdT). M. Haughton a reconnu que l'objet aurait pu tomber dans la mer, au nord-est de Rhyl, ou dans l'estuaire de la Dee. Il a été très précis sur l'instant de l'observation, car lorsqu'il est rentré dans la maison, le programme de télé ITV « les Infos de 10 heures » commençait (*The North Wales Weekly News*, 31 janvier 1974).

Le *Border Counties Advertiser* d'Oswestry, du 30 janvier, était mieux documenté. Par lui nous apprenons que des lumières mystérieuses ont été vues par la police immédiatement après le bruit. Egalement, des garde-côtes de Holyhead ont vu un objet en flammes, en forme de mât, une heure plus tard. Un fermier, M. John Lewis, aurait vu un objet en forme de hérisson (sic) en train de planer dans le ciel la veille du « bang », mais le plus étrange est le rapport, dans le même journal, d'une observation d'ovni au-dessus de la chaîne de montagnes de Berwyn, dans l'après-midi suivant l'explosion, alors que se poursuivaient les recherches sur sa cause. L'objet a tout d'abord été vu par un garçon de 14 ans David Upton, de Gobowen, et suivant le récit:

« Alors qu'il sortait par la porte arrière de sa maison, sur le coup de 19 h 15, il a été frappé par la brillance d'un objet, à l'ouest dans le ciel. Il a couru dans la maison afin de prendre des jumelles. A son grand étonnement, les jumelles révélaient un objet en forme de disque divisé, de bas en haut, en quatre sections, de couleurs différentes: rouge, verte, jaune et pourpre. Sa sœur Elizabeth, employée de banque âgée de 20 ans, s'est emparée des jumelles, puis leur mère, Mme Mary Upton, en a fait autant. Toutes deux confirmer la description de David.

« J'ai regardé ça pendant environ dix minutes, et j'ai pensé que peut-être je devais le signaler à quelqu'un », déclare Elizabeth. Elle a téléphoné à la police locale, et ils ont répondu qu'ils allaient venir pour regarder. Une minute après cet appel, l'objet a glissé derrière un nuage. On a attendu que le nuage passe, et quand ce fut le cas, l'objet avait lui aussi disparu, déclare Elizabeth.

« Elisabeth dit: lorsque tout d'abord je suis sortie de la maison, la lumière de l'objet était éclatante, comme l'éclairage public. En regardant

UCU

avec les jumelles, on pouvait bien distinguer son aspect de disque et les quatre sections. »

Pour couronner l'observation de Gobowen, il y en a eu une autre, rapportée par le *Sunderland Echo*, du Comté de Durham, le 24 janvier et, bien que survenue à 150 miles au nord du Pays de Galles, elle présente des similitudes frappantes avec celle de la famille Upton. Elle a été faite par une ménagère, Mme Margaret Naylor, et son fils de 11 ans, alors que l'objet planait au-dessus de l'école Barnes, dans la nuit du 23 janvier. Mme Naylor a regardé l'objet avec des jumelles pendant six minutes, et elle le décrit comme « long, noir, oblong, plus arrondi sur le dessus qu'en dessous ». Sa description dans le *Sunderland Echo* se poursuit:

« J'ai vu une lumière rouge sortant tout autour, puis verte, orange et jaune, et il semblait qu'il allait partir en flammes. Puis les lumières se sont éteintes, il est redevenu noir à nouveau, et s'est mis à tourner alentour. Il a plané au-dessus de l'école Barnes, et puis a disparu. Jamais de ma vie je n'avais vu une chose pareille. »

Plus tôt dans la journée, quand son fils est rentré à la maison, venant de l'école Thornhill pour le repas, il a dit avoir vu quatre ovnis ensemble. Puis, à son retour de l'école, le soir, il en a vu un autre. Mme Naylor ajoute: « Je ne l'ai vraiment pas cru, jusqu'à ce qu'il m'appelle dehors pour venir voir celui qui se trouvait au-dessus de l'école Barnes ».

Il m'est difficile de croire que les observations ci-dessus ont toutes été le fait de météorites, et aussi de croire, en admettant que ce soit des ovnis, que leur apparition dans les environs, à peu près en même temps que l'explosion (2), soit pure coïncidence, même si cette dernière était due à des causes naturelles, ce qui, autant que je sache, n'a pas été prouvé. □

1: entre 1600 et 2400 km/h

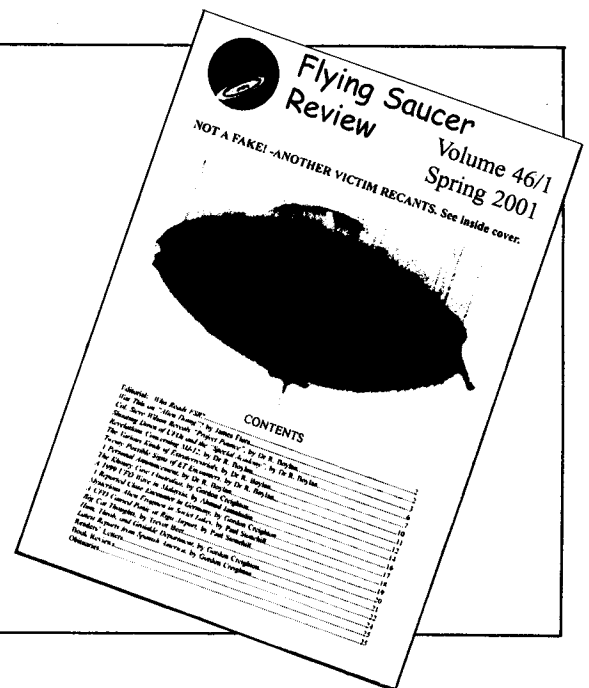
2: Il existe au moins une autre histoire d'explosion suspecte, très proche dans le temps et dans l'espace d'observations d'ovnis: c'est l'histoire du 5 septembre 1988, exposée dans LDLN 295, pp. 11, 12 et 13.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs qui lisent l'anglais sur l'excellente revue britannique

FLYING SAUCER REVIEW

FSR Publications Ltd,
P.O. Box 162, High Wycombe, Bucks
HP13 5DZ
UK

abonnement pour un an (4 numéros): 18£



très important

Nous prions nos abonnés de bien vouloir nous adresser désormais des chèques en euros, et non plus en francs. 265 F correspondent à 40,40 euros.

D'autre part, veuillez libeller dorénavant vos chèques non plus à l'ordre de Lumières Dans La Nuit, mais à l'ordre de Joël Mesnard. Merci.

et régionale (*La Voix du Nord* du 28 et du 29 mai, *La Sambre* du 31).

A 13 h 40, le radar de la Base aérienne 103 de Cambrai Epinoy (une dizaine de kilomètres à l'ouest-nord-ouest de Cambrai) capte un signal de détresse émis par le transpondeur d'un avion dans la région d'Avesnes. Aussitôt, des recherches sont entreprises, qui en un peu plus de vingt-quatre heures vont mobiliser jusqu'à 150 gendarmes et les pompiers de la région. Au cours des recherches, les gendarmes recueillent deux témoignages (l'un auditif, l'autre visuel) accréditant l'hypothèse d'un petit avion en difficulté. Mais finalement, les battues ne donnent rien, aucune disparition d'avion n'est signalée, et le signal de détresse reste inexpliqué.

Qu'ils soient gendarmes, pompiers, contrôleurs de la navigation aérienne, ou simples témoins de cet incident, les personnes impliquées (qui se demandent ce qui a bien pu se passer) seraient peut-être intéressés de savoir qu'il s'agit du vingt-deuxième exemple de ce que nous appelons « crashes de rien ». Le tableau ci-dessous résume les 21 exemples antérieurs que nous avons notés, avec lieux, dates et références (originales, puis dans LDLN).

Evidemment, il n'est pas exclu qu'en suggérant l'existence d'une catégorie de phénomènes que nous appelons « crashes de rien », nous soyons victimes d'une illusion, commettant ainsi une erreur conceptuelle (1). Elle pourrait être due au fait que nous ne saisissons, de ces choses, que quelques

bribes d'apparences, en ignorant tout de leurs raisons d'être, de leurs mécanismes, de leur logique.

C'est pourquoi il n'est guère question d'affirmer que les « crashes de rien » sont une réalité, une catégorie de phénomènes. Ce que nous pouvons, ce que nous devons faire, c'est simplement dire: « Regardez! Nous avons trouvé 22 incidents qui présentent un point commun remarquable, et qui semblent indiquer que des personnes (dans certains cas même, des radars) voient s'abîmer sur terre des objets, ressemblant à des ballons, à des avions, ou à des soucoupes volantes, et dont, étrangement, on ne retrouve aucune trace ». En disant cela, et en ne disant que cela, on est sûr de coller de près à la réalité, et c'est bien suffisant.

1: Imaginons un extraterrestre, muni de 11 paires d'yeux pédonculés et de 54 tentacules, dont 19 démontables, qui débarque sur Terre et qui y trouve un monde profondément différent du sien. S'il cède à la tentation (pour nous naturelle) de classer les « objets » qu'il observe en fonction de critères que lui suggèrent les apparences, il peut avoir l'idée de trier ces objets, par exemple, en fonction de leur couleur. Il sera ainsi amené à ranger dans la même catégorie la Tour Eiffel et un âne de la même couleur que la Tour Eiffel. S'il sait compter, et s'il remarque que les deux objets ont le même nombre de pattes, peut-être y verra-t-il même un signe de la validité du critère de classement qu'il a choisi. Quoi qu'il fasse, et même s'il tente d'affiner sa méthode de classement, (en constatant, par exemple, qu'il existe des objets de plusieurs couleurs), ses efforts d'analyse ne pourront que l'éloigner de la réalité qu'il observe: il a commis dès le départ une erreur conceptuelle.

Il est concevable que, face au phénomène OVNI, nous trouvions dans une situation comparable.

LDLN, N° 365, SEP-2002

Crashes de rien: récapitulation de 21 exemples antérieurs à celui du 27 mai 2002

Dunkirk, NY, USA	22. 9. 1910	<i>New York Tribune</i> , 23.9.1910; LDLN 362
au large de Barmouth, P. de Galles	9. 9. 1922	<i>Daily Express</i> , 11.9. 1922; LDLN 362
Point Pleasant, WV, USA	10. 10. 1931	<i>New York Times</i> , 12. 10. 1931; LDLN 362
Hammonton, NJ, USA	4. 12. 1931	<i>New York Times</i> , 6. 12. 1931; LDLN 362
New Brunswick, NJ, USA	29. 12. 1931	<i>New York Times</i> , 30. 12. 1932; LDLN 362
mt Fager, 15 km de Tromsø, Norv.	5. 2. 1934	<i>Dagen-Nyheter</i> , 7. 2. 1934; <i>Tidens Tegn</i> , 8.2.34; LDLN 362
sur un lac, en Suède	12. 8. 1946	<i>Aftonbladet</i> , 13. 8. 1946; LDLN 362
La Tour d'Aigues, Vaucluse, F	14. 10. 1954	<i>Le Provençal</i> , 17. 10. 1954; LDLN 362
Viomesnil, Vosges, F	2. 11. 1954	<i>La Liberté de l'Est</i> , 5. 11. 1954; LDLN 362
Shag Harbour, NS, Canada	4. 10. 1967	<i>The Maritime UFO Files</i> , Don Ledger (Nimbus .Halifax,C.)
étang de Salses, Pyr.-Orientales,F	11. 2. 1971	<i>L'Indépendant</i> (Perpignan), 12. 2. 1971; LDLN 364
Mont Devez, dans les Cévennes, F	18. 9. 1980	LDLN 362, p. 21
lac de Chaumeçon, Nièvre, F	13. 5. 1992	LDLN 311, p. 39
dans l'estuaire de la Gironde, F	15. 9. 1996	LDLN 340, p. 44
massif du Parmelan,, Haute Savoie, F	21. 11. 1996	LDLN 341, p.32
près de Darnetal, Seine-Maritime, F	24. 11. 1996	LDLN 341, p.33
Howden Moors, Sth Yorkshire,GB	24. 3. 1997	<i>International UFO Reporter</i> 24-2; LDLN 354
à l'ouest d'Eguisheim, Haut-Rhin, F	9. 5. 1998	<i>Dernières Nouvelles d'Alsace</i> ; LDLN 360
au nord d'Arvika, Suède	27. 7. 1999	<i>International UFO Reporter</i> automne 2000; LDLN 360
région de Seville, Espagne	28. 11. 2000	LDLN 359, p. 44
au nord-ouest de Nice, Alp.-Marit., F	28. 12. 2000	LDLN 359, pp. 31 à 33

Ce phénomène des boules de lumière « invisibles » a été constaté ailleurs qu'au Col de Vence et sur les ceps hollandais: hormis les exemples que nous avons déjà cités, Jean-Jacques Goetschy nous signale que des ufologues allemands se sont heurtés au problème, comme en atteste un article dans *Magazin 2000 UFO* de novembre 2000.

LDLN, N° 364, MAI 2002

MUTES EN FRANCE

Dans le jargon ufologique, les « mutés », ce sont les mutilations de bétail. Quatre incidents récents nous obligent à revenir sur ce pénible sujet. Ils semblent si bien groupés dans le temps, qu'il n'est pas facile de les ranger par ordre chronologique.

● 1°) Un matin, vers la fin novembre, à Tréon (Eure-et-Loir), le gardien d'une propriété fit une triste découverte: dans le poulailler, il y avait des plumes partout, et trois poules étaient mortes. Elles ne présentaient aucune blessure apparente, mais il est vrai que le gardien ne les examina pas en détail. Ce poulailler, dans lequel les poules peuvent entrer et sortir librement, est entouré, mais non couvert, par un grillage de 3 m de haut, aux mailles très serrées.

A l'extérieur de ce poulailler, le gardien trouva deux autres poules, à une centaine de mètres l'une de l'autre. Ces deux-là n'avaient plus de tête, et plus de cou. Pourtant, il n'y avait pas de sang par terre.

Une sixième poule était prise dans une mince couche de glace, sur le bord d'un grand étang, à une centaine de mètres du poulailler. Elle avait perdu des plumes, mais ne portait aucune blessure apparente.

Le gardien nous a expliqué, par téléphone, qu'il avait pensé -mais sans en être très sûr- à une fouine ou à un blaireau, car les renards déchiquent leurs proies; ce qui n'était pas le cas ici.

Tous nos remerciements à Brigitte Lefèvre, grâce à qui nous avons eu connaissance de ce cas.

● 2°) Dans un courrier daté du 15 décembre, Jean-Claude Dufour nous signalait le fait suivant:

« Un chasseur invétéré de la vallée de la Tinée (...) a découvert récemment la carcasse d'un sanglier portant des blessures qu'il n'avait jamais vues auparavant. Cette trouvaille a eu lieu le mois dernier, non loin du hameau de Roussillon; selon le chasseur, la mort n'est pas due à un coup de feu, pas plus qu'à une maladie; or ces bestioles coriaces n'ont aucun prédateur connu dans ce secteur où les loups ne descendent pas. Reste à savoir si les blessures ont eu lieu *pre* ou *post mortem*, selon l'expression des légistes...

La bestiole a été laissée non loin d'une table d'orientation, à près de 1 000 m d'altitude. »

● 3°) Jean Sider et Jean-Claude Dufour nous communiquent la transcription de l'enquête effectuée par des journalistes de FR3 Marseille dans la commune de Revest des Brousses (Alpes-de-Haute-Provence), diffusée le vendredi 23 novembre 2001, à 19 h 10.

« Changement de décor, maintenant; direction: la montagne, les Alpes-de Haute-Provence, pour une nouvelle affaire de moutons égorgés. Pour l'instant, rien ne permet de dire quel type d'animal les a attaqués. L'enquête à Revest-des-Brousses, de Nathalie Demier et Léo Santofanti;

ND: « Dans un coin de la ferme, les bergers ont entreposé leurs dix bêtes mortes, en attendant de les jeter. Ces deux brebis, là, ont eu plus de chance: des vétérinaires ont soigné leurs blessures sans garantir leur survie. »

un des bergers: « C'est arrivé là-haut, où il y a le tas de pierres... vous le voyez? » (vaste panorama sur des collines couvertes de maquis et de débris rocheux).

ND: « Ce matin, trois jours après l'attaque, les deux frères ont retrouvé sept brebis, incapables de se déplacer, et douze autres manquent encore à l'appel. Ils ont d'abord pensé à une attaque de chiens errants, mais un voisin a aperçu un animal fauve qui ressemblait à un félin. Alors, tout le monde doute... »

un des bergers: « C'est un peu impressionnant, parce que, que ce soit un chien bâtard... un chien mordille, comme on dit en provençal. S'il est en train de manger, il mange tant qu'il y a du sang, hein! Tandis que là, (...) ».

ND: « Depuis deux nuits, Gilbert veille sur son troupeau, et ne quitte plus son fusil. Il a peur pour les bêtes, pour son chien, et pour lui. Et il ne dormira pas tant qu'on n'aura pas retrouvé et tué la bête. Les morsures soignées par les vétérinaires ne suffisent pas pour identifier l'animal. »

une femme vétérinaire: « En ce qui concerne la bête que j'ai opérée hier soir, il est très difficile de dire s'il s'agit d'autre chose qu'un chien, parce que les morsures ressemblent à des morsures de chien. Simplement, il me semble que l'attaque est vraiment très, très importante, car il y a beaucoup de bêtes touchées pour un seul chien, et touchées très bizarrement. »

ND: « Que ce soit un chien ou plusieurs, ou un autre prédateur, cette attaque est très inhabituelle, par le nombre de brebis tuées et par le type de blessures. La gendarmerie enquête. Les bergers songent, à regret, à rapatrier leurs brebis à la ferme pour les élever en sécurité. »

● 4°) Enfin, dans un courrier daté du 9 janvier 2002, Jean-Claude Dufour nous écrivait ceci:

« FR3 Nice vient à l'instant de présenter un court reportage sur une nouvelle affaire de massacre d'animaux. Il s'agit cette fois d'un élevage d'autruches situé sur la commune de Pierrefeu-du-Var (83; pli 16, carte Michelin 84).

Les animaux, qui ne sont tout de même pas de la corpulence d'un poulet, sont retrouvés dans l'enclos grillagé resté intact, le cou et la tête dévorés jusqu'à l'os, et... entièrement vidés de leurs entrailles. Ni les cuisses, ni les flancs ne sont entamés.

Le propriétaire de l'élevage s'est vu déclarer par les pouvoirs publics compétents qu'à défaut de loup, il devait s'agir d'attaques de fauves échappés d'un cirque.

A ce jour, surveillances et battues n'ont rien donné. Aucune trace de prédateur n'a été découverte dans l'enclos. »

Ajoutons qu'on trouve dans le numéro 46/3 (automne 2001) de *Flying Saucer Review* un récit très documenté concernant un terrible massacre de moutons survenu à Caparosso, en Espagne, en janvier 1999. En outre, le site Internet de Linda Moulton Howe fait état de mutilations de félins (chats domestiques et sauvages) aux Etats-Unis.

ANNONCE

M. Serge Carlier (18 rue Coudert, 63830 Nohanent) recherche enregistrement de l'émission de Canal + *Ovni Tender*, de 1991, ainsi que l'affiche de cinéma du film *Contact*. Téléphoner au 04 73 60 55 67.

CRASH DE RIEN

Dans LDLN 358, p. 42, nous avons évoqué la chute, il y de nombreuses années, d'un objet qui n'avait jamais pu être retrouvé, dans un étang, quelque part en France. Il s'agissait probablement de l'incident survenu dans l'étang de Salses, le 11 février 1971 vers 16 h 30, relaté dans *l'Indépendant* du lendemain. L'objet avait

entendu deux démarrages de moteurs et une déflagration terrible, voient un disque qui passe à une altitude de 300 m, à 400 ou 500 m d'eux et à 600 km/h. Il est fait de deux dômes inversés, d'un gris bleuté, séparés par un espace de 50 cm muni de poteaux verticaux; seul le dôme supérieur tournait sur lui-même; trois pieds d'atterrissage, aucune marque, aucune fumée ni échappement; l'engin s'éloigne et disparaît à l'horizon, en deux ou trois minutes.

Welling se mit alors à construire des maquettes de soucoupes pilotables, à voilure de soie sur structure en bois de sapin, utilisant l'effet de toupie de deux demi-disques contrarotatifs, l'inférieur muni de fentes rejetant l'air. L'énergie fournie par un générateur lui parvenait par un câble. Cooper fut invité à piloter l'engin, qui s'éleva tout de suite de 3 m pour évoluer dans les limites de son câble.

Cooper, employé chez Disney, fut contacté par Valérie Ransone, qui se disait informée télépathiquement par des intelligences extraterrestres bienveillantes à notre égard. Elle participait, avec quelques scientifiques marginaux, à la création d'un centre de technologie avancée (CAT). A l'âge de 17 ans, elle avait vécu un épisode de temps manquant, et recevait depuis des messages télépathiques, de même qu'un groupe de personnes réceptives, les « enfants de l'espace ». Circonstance aggravante, elle tordait les cuillères. Cooper décida d'aider,

à temps perdu, à monter le CAT. Un message reçu par Valérie lui signala un défaut dans la ventilation de la navette spatiale. Il alerta Bennet James. L'erreur de conception fut repérée et réparée.

Valérie présenta à Cooper le contacté Dan Fry, également spécialiste de la propulsion et le guidage des fusées. Le 4 juillet 1950, à White Sands, au cours d'une promenade au pied des monts Organ, Fry avait été survolé par un objet masquant les étoiles, et qui s'était approché jusqu'à 30 m de lui. Cet objet, bleu, avait une dizaine de mètres de diamètre. Une voix l'avait averti de ne pas toucher la surface de l'objet, protégée par un champ répulsif, puis l'avait invité à un bref vol, comme passager.

Cooper fut invité par Valérie à faire un tour en soucoupe, avec Fry, mais le vol fut annulé.

Je suis curieux de la réaction de l'établissement. Fera-t-il le silence radio sur cette part des mémoires de Cooper, qui occupe 74 pages sur 310 ? Prendra-t-il le risque de suggérer que la Nasa a sélectionné, parmi les sept élus à partir des 508 pilotes d'essais candidats au vol spatial, au moins un naïf fabulateur ou crédule ? L'absence de répercussion, ici, d'un débat américain, depuis un an que le livre est paru aux Etats-Unis, semble plaider en faveur de la première possibilité, sans doute jugée la plus efficace. □

LES NOUVELLES

NAISSANCE D'UN « CROP »

L'équipe BLT (Burke, Levengood, Talbott) est bien connue pour ses travaux sur les *crop circles*. Nous évoquerons très prochainement quelques uns des résultats acquis dans ce domaine, mais il nous faut signaler un événement remarquable survenu au 3^{ème} membre de l'équipe, Nancy Talbott, et à un de ses amis. L'incident est exposé en détail dans le numéro 405 (janvier 2002) de la revue du MUFON, *UFO Journal*, dont voici, une fois de plus, l'adresse:

P.O. Box 369, Morrison, CO 80465-0369, USA.

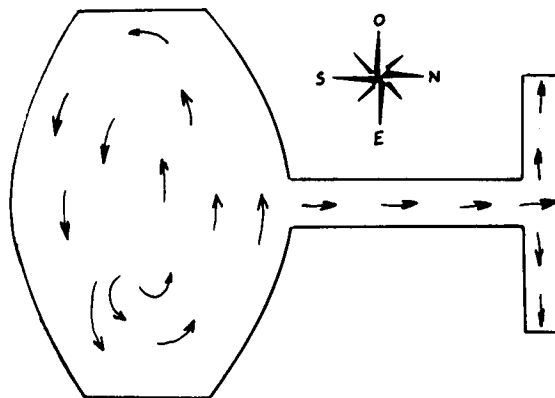
Cela s'est passé à Hoeven, dans le Sud de la Hollande, le 21 août 2001, à 3 h 15 du matin. (L'incident est donc contemporain de la découverte, à Chilbolton, de « la réponse au message d'Arecibo ».)

De sa chambre située au premier étage, Nancy Talbott, qui venait de se coucher, vit successivement trois tubes de lumière verticaux, d'un blanc bleuté, frapper un champ de haricots verts, tout proche de la maison. Son ami hollandais, Robbert van den Broeke, qui se trouvait au rez-de-chaussée, dans la cuisine, ne vit le phénomène que deux fois, et dans de moins bonnes conditions.

Chaque apparition du tube lumineux avait duré environ une seconde, les allumages successifs étant séparés par des intervalles d'une seconde.

A l'endroit où ces tubes de lumière avaient frappé le sol, il y avait maintenant une figure géométrique formée par aplatissement des haricots verts! Il ne s'agissait pas de l'un de ces splendides motifs comme on en trouve dans le Sud de l'Angleterre depuis quelques années, mais d'un

simple assemblage d'une ellipse tronquée à ses deux extrémités et d'un T. L'ensemble mesurait approximativement 10 m sur 12. Sur le schéma ci-dessous, les flèches indiquent le sens dans lequel les haricots étaient couchés. On remarque que le centre de la spirale ne coïncidait pas avec le centre géométrique de l'ellipse.



Les plantes étaient courbées à la base. Aucune tige n'était cassée. Aucun effet magnétique n'a été constaté. Nancy Talbott raconte, dans son récit, qu'elle a cueilli quelques poignées de haricots verts couchés, et qu'ils les ont mangés.

Il y a un autre aspect remarquable de cette affaire: Robbert van den Broeke a constaté, bien avant cet incident du 21 août 2001, que lorsqu'il faisait des photos, de nuit, au flash, sur les sites de crop circles (qui ne sont pas rares en Hollande), il obtenait des anomalies, notamment sous forme de « boules de lumière » apparemment inexplicables, en tout cas invisibles au moment de la prise de vue. Nous avons là, très vraisemblablement, un phénomène qui est à comparer avec divers cas de photos-surprises que nous avons publié depuis notre numéro 346. L'article dans *UFO Journal* est illustré d'une photos qui montre deux de ces boules, sur le crop du 21 août.

Cela ne retire rien à l'intérêt que peuvent avoir les *crops* de Chilbolton, mais ça n'a sans doute pas facilité la diffusion de la nouvelle.

2°) L'hypothèse de la conspiration du silence ne me semble pas être la bonne, du moins dans le monde des astrophysiciens. (Dans celui des médias, c'est peut-être une autre affaire...). L'explication est à rechercher ailleurs, du côté de ce profond fossé (disons: psychologique) qui sépare la plupart des scientifiques des gens ordinaires. Les savants sont généralement peu enclins à examiner des problèmes (tels que le nôtre) que tout un chacun peut se poser. En d'autres termes, ils répugnent à sortir du champ de la science. Et -pourquoi ne pas le dire?- lorsqu'il leur arrive de jeter un coup d'œil vers ce qui n'est pas leur domaine, cela prend souvent la forme d'un regard de *haut en bas*.

Les scientifiques exigent... des preuves scientifiques. On ne saurait le leur reprocher: leur méthode est allée de triomphes en triomphes, depuis plus de 150 ans. On ne change pas une méthode qui gagne! Les données sur lesquelles nous travaillons (essentiellement des témoignages) ne répondent pas aux exigences de la méthode. Elles ne sont donc pas prises en considération. Non à cause de telle ou telle invraisemblance, de tel ou tel défaut de détail qu'elles présenteraient, mais parce que *globalement*, l'absence (réelle ou supposée) de preuves scientifiques interdit de se pencher sur la question. Le rejet est global. Et pour l'instant, il n'est pas négociable.

Nous autres, ufologues, pensons avoir compris qu'avec les ovnis, nous avons affaire à un phénomène intelligent (peut-être même plus qu'intelligent), qui ne « veut » pas laisser de preuves scientifiques de sa présence, et excelle à ne pas en laisser... à de rares exceptions près, sans doute (2).

Les deux points de vue n'ont donc, apparemment, aucune chance de trouver un terrain d'entente. A moins que les événements ne se précipitent, perdant leur caractère « furtif », et bouleversant ainsi la situation... A moins que celle-ci ne se dénoue, les ufologues fournissant un gros effort de travail et de rigueur, les scientifiques finissant par admettre qu'à une méthode, aussi excellente soit-elle, correspond un champ de validité, lequel n'est pas nécessairement universel...

Dans l'immédiat, il ne sera pas facile de découvrir qui sait quoi, à propos des *crops* de Chilbolton, ni pourquoi, un an et demi après leur apparition, les grands médias, tous les grands médias, s'obstinent à n'en rien dire. Comme s'il ne fallait surtout pas évoquer ce sujet-là... □

1: voir LDLN 364, p.9.

2: L'exemple le plus classique est l'affaire de Trans-en-Provence, exposée dans LDLN 207 et 231-232. Celles du RB-47H « Lacy 17 » (LDLN 331, pp. 13 à 18), ou la découverte du Dr Burleson sur les lumières de Lubbock (LDLN 363) sont d'autres exemples.

Crashes de rien: le compteur est à 23

LDLN, N° 367, MARS 2003

A peine avons-nous fait le point sur la question, dans notre numéro 365 (pp. 25 et 26), voici qu'une réactualisation s'impose.

Tout d'abord, un chercheur belge, Jacques Bonabot, qui dirige le GESAG-SPW (Karel de Floustraat 13, B-8000 Brugge, Belgique), nous apporte l'information que voici:

« La banque de données Belcat, que gère le GESAG, a localisé ce qui semble être un crash de rien qui s'ajouterait à la liste qui figure dans LDLN 365. L'incident est daté du mardi 8 octobre 1985. Belcat nous donne un article de presse provenant du quotidien flamand *Gazet Van Antwerpen* du jeudi 10 octobre 1985, p.11:

Un petit avion en difficulté près de Saint-Hubert? Mardi autour de midi, le radar de l'aéroport national de Zaventem a montré qu'un écho disparaissait de l'écran. Les étangs de Mirwart, près de Saint-Hubert, furent donnés comme localisation du phénomène. Aussitôt avertie, la gendarmerie locale effectua une enquête qui ne révéla rien. Dans l'après-midi, la base de Florennes reçut également un signal de détresse provenant de la même région. L'enquête

fut poursuivie, mais sans résultat. L'origine du signal de détresse à Saint Hubert reste donc une énigme. Il est possible qu'un petit avion se soit trouvé en difficulté. (traduction: J. Bonabot)

Précisons que les étangs de Mirwart se situent à huit kilomètres au nord-ouest de Saint-Hubert (Province de Luxembourg). L'aérodrome militaire de Florennes (Province de Namur) est à 49 km au sud-est de Mirwart. A l'est de Saint-Hubert (à deux et six kilomètres de la ville) se trouvent deux aérodromes privés pour avions de tourisme et planeurs. Zaventem est l'aéroport national de Bruxelles. »

Tout nous porte à considérer que l'incident décrit dans ce journal flamand correspond parfaitement à ce que nous appelons un « crash de rien »: disparition d'un écho sur un scope radar, réception d'un signal de détresse, et puis... plus rien.

Une autre communication récente apporte un éclairage supplémentaire à ce dossier: c'est celle de Jean-Claude Dufour, qu'on trouvera en p.44 de ce numéro, sous le titre « suspicion de crash de rien ». □