

# des « roues lumineuses » sous la mer

(3<sup>ème</sup> et dernière partie)

LDLN, n° 409. SEPT-2012

Maurice Thil et Joël Mesnard

Dans nos numéros 406 et 407, nous avons successivement décrit quelques-unes des manifestations de ce phénomène, signalées entre 1923 et 1955, puis évoqué l'hypothèse émise en 1964 par le Dr Minto, et cité des exemples montrant à quel point le phénomène des « roues lumineuses » est complexe.

Pour cela, nous nous sommes appuyés sur de nombreux extraits de la défunte revue britannique *Marine Observer* (M.O.), source à notre connaissance unique, et de plus, excellente. La masse des documents recueillis par Maurice Thil en consultant les archives de Météo France, à Saint-Mandé, est considérable, et comme il n'a compilé qu'une partie de la collection du *Marine Observer*, il ne fait aucun doute que l'ensemble des textes publiés dans cette revue constitue une colossale source de données sur cette énigme aujourd'hui encore irrésolue.

En conséquence, nous nous bornons à dresser un modeste bilan de la question, dans l'attente de l'explication globale recherchée depuis un siècle et demi.

## 4. des roues lumineuses *au-dessus* de la mer

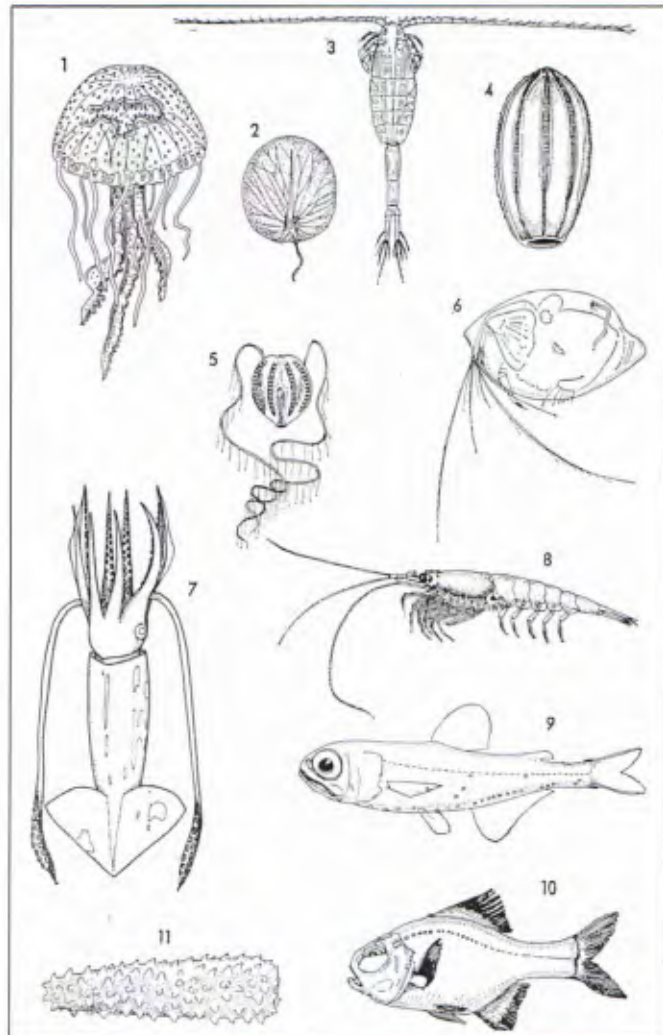
Si le terme « roues lumineuses » désigne l'ensemble de ces phénomènes, nous avons vu qu'ils sont loin de se limiter à des rayons tournants suggérant les rayons de gigantesques roues (sans moyeu et sans jante) comparables à des projecteurs tournants multifaisceaux, qui se trouveraient sous la surface de la mer.

Aucun des chercheurs cités dans le *Marine Observer* ne met en doute l'idée qu'il s'agisse de phénomènes de bioluminescence, c'est-à-dire d'émission de lumière par des êtres vivants. Ils partagent en outre la conviction que ce sont de subites augmentations locales de pression qui déclenchent cette émission de lumière.

Notons que les *noctiluca scintillans* cités dans notre numéro 406, p. 28, ne sont pas les seuls émetteurs potentiels de ces lumières. Les scientifiques qui étudient le milieu marin connaissent une longue liste d'espèces qui peuvent, dans certaines conditions (notamment de pression) devenir lumineuses. Dans le n° 254 (volume 46) du *Marine Observer*, en octobre 1976, le Dr Peter J. Herring, de l'Institute of Oceanographic Sciences de Southampton citait onze espèces, comprenant des méduses, des crustacés, des poissons, des calmars, dont les tailles s'échelonnent de 0,5 mm (*noctiluca scintillans*) à 1 m (pour le calmar *Ommastrephes*).

Nous reproduisons ci-contre un dessin de Mme C.E. Darter, montrant l'aspect de ces animaux.

En somme, ce n'est pas la nature des sources lumineuses, qui pose problème : c'est plutôt



la régularité géométrique des figures observées, qui, au stade actuel, ne permet pas d'en déduire avec certitude le, ou les, processus de formation.

L'aspect le plus étonnant de ces phénomènes a été révélé, dès 1932, dans le vol. 9, p. 32, du *M.O.* : *le vice-amiral Tydeman* (1), de la Marine royale néerlandaise, y rappelle qu'en 1921, il avait décrit dans la revue *De Zee* (La Mer) une observation faite le 14 novembre 1920, entre la Chine et Singapour, à bord du S.S. Van Waerwijck : on avait vu une roue lumineuse, non pas dans les profondeurs de la mer, ni à sa surface, mais à la base d'une couche de brume qui prenait naissance à une dizaine de mètres (2) *au-dessus* des flots.

Cherchant à tout prix une explication, Tydeman imaginait que les sources lumineuses se trouvaient (comme il convient !) sous l'eau, et que la crête des vagues, jouant le rôle de lentilles cylindriques (continuellement changeantes dans leur géométrie), concentrait une partie de la lumière émise sur la base de la couche de brume... Les vagues changeant sans cesse de forme, on peut comprendre que les observateurs parlent d' « éclairs », ou de « clignotements ». Quant à l'aspect en forme de rayons d'une roue, il s'expliquait en une ligne : *les témoins observaient les éclairs en perspective.* (voir plus loin, p.26)

Les idées de Tydeman n'expliquaient pas l'ensemble des formes observées, mais d'autres cas de « roues lumineuses » *au-dessus* de l'eau allaient être signalés, bien des années plus tard (3). L'un d'eux est exposé par le Dr M. Rodewald, météorologiste, dans le *Marine Observer* d'octobre 1954 :

Le 5 novembre 1953, à 21h 55 GMT, le capitaine W. Reichert, le second officier Armin Roth et deux autres membres de l'équipage se trouvaient sur le pont du WMS Olympic Challenger, dans le Golfe d'Oman, quand ils furent témoins d'un phénomène plus qu'étonnant :

« A une mètre environ *au-dessus* de la surface de l'eau, apparurent soudain des bandes de lumière se déplaçant très rapidement (comme du brouillard). Ils avaient une longueur d'environ deux milles nautiques (4), et tournaient de la droite vers la gauche, dans le sens des aiguilles d'une montre, passant à intervalles assez réguliers. Le centre de la rotation semblait se trouver à environ 1 mille nautique du bateau (5). Le phénomène dura environ deux minutes, s'estompant progressivement vers la fin. La nuit était très sombre, mais la visibilité très bonne ».

Le Dr Rodewald avait pu s'entretenir avec le second, Armin Roth. Celui-ci avait auparavant observé, en diverses occasions, des phénomènes de mer phosphorescente, mais jamais rien d'aussi étrange, étant donné que cela se situait *au-dessus* de la surface. Rodewald se demandait s'il pouvait s'agir d'une illusion d'optique, ou si les micro-organismes lumineux avaient pu s'élever au-dessus de la surface

de la mer, en dépit de la gravité. Et il examinait les conditions, météorologiques et autres, pour tenter de cerner les causes du phénomène.

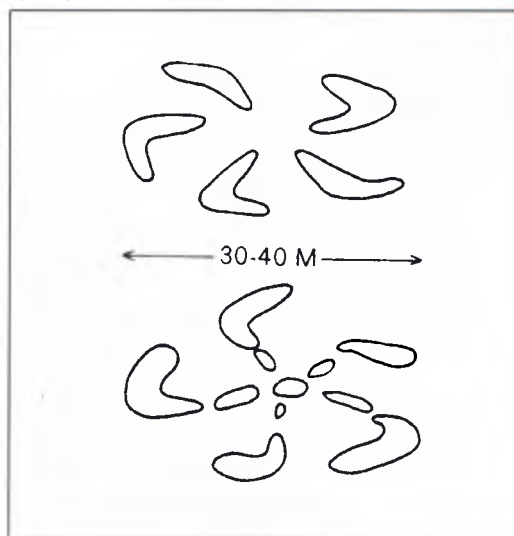
La communication du Dr Rodewald est suivie d'un commentaire signé E.W.B., qui évoque notamment la possibilité que le phénomène soit produit par les ondes acoustiques émises par le bateau lui-même, et suggère qu'en pareil cas, on arrête le bateau, pour voir de quelle manière évolue alors le phénomène. Il envisage aussi la possibilité, signalée par Rodewald, que les sources de lumières soient en fait des bactéries, soulevées hors du milieu marin par du processus d'évaporation (6).

## 5. autre formes : "bouquets de boomerangs", "passages pour piétons", anneaux concentriques

Nous avons vu (LDLN 407, pp 29 à 31) que plusieurs « roues » pouvaient être observées simultanément, du même bateau, qu'il arrivait qu'elles interfèrent, et qu'on voyait parfois, non pas des « rayons » (rectilignes ou incurvés), mais des bandes rectilignes parallèles ressemblant à des passages pour piétons... En fait, les aspects décrits par les témoins sont assez variés. En voici quelques exemples.

Dans le *M.O.*, vol. 50 (1980), pp. 114 et 115, nous trouvons l'observation faite le 10 juillet 1979, à 12h GMT (donc en pleine nuit, puisque le bateau se rendait de Karachi à Hong Kong) à bord du Strathelgin. Les témoins sont le capitaine B. Penman, son second, A. MacKenzie, le cadet I. Prior et un certain W. Lang.

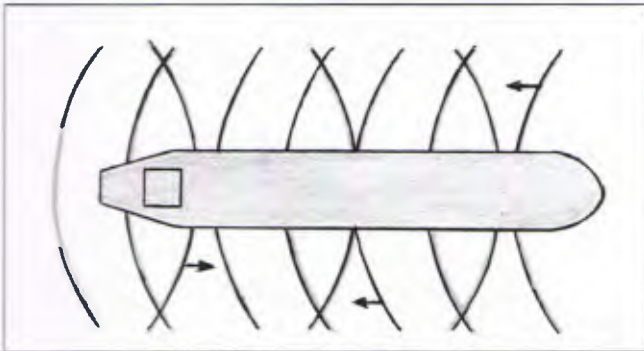
De larges taches lumineuses, d'un gris laiteux, apparurent, formant des « bouquets de boomerangs », d'une dizaine de mètres de diamètre, les uns avec le centre lumineux, d'autres sans. Elles pulsaient rapidement, au rythme de 3 à 4 cycles par seconde, et tournaient dans le sens contraire des aiguilles, puis, étant arrivées dans le secteur arrière, changeaient de sens de rotation. Lorsqu'elles étaient par le travers du bateau, elles semblaient être au niveau des yeux des observateurs. Avant et après, on les voyait *juste au-dessus* de la surface de l'eau.



Le phénomène fut observé durant une dizaine de minutes.

Tout aussi étonnant est le témoignage de l'équipage du Lyria, qui se rendait, le 11 juillet 1980, de Pulo Bukom (Singapour) à Dubai. Outre le capitaine D.A. Lardler, les témoins sont le second, J. Murphy, le 3<sup>ème</sup> officier, E.T. Mullin, les cadets D.M. MacIntyre et C.D. Kemp, ainsi que M.S. Pietrzycki.

Vers 22h GMT, des zones lumineuses en forme de fins croissants apparurent subitement devant le bateau, défilant vers l'arrière, tandis qu'une autre famille de croissants, courbés en sens inverse, défilaient dans le sens contraire. Chaque "croissant" avait une centaine de mètres de long, et était large de 0,5 m.



La vitesse de défilement de ces "croissants" lumineux était difficile à déterminer, mais en un point donné de la coque, environ trois croissants passaient chaque seconde, ce qui créait un effet de clignotement.

Le phénomène commençait juste devant le bateau, se terminait juste derrière la poupe, et de chaque côté, on ne le voyait que jusqu'à 50 ou 100 mètres. Le phénomène accompagna ainsi le navire pendant 5 minutes environ, puis s'estompa, et disparut en 30 secondes à une minute.

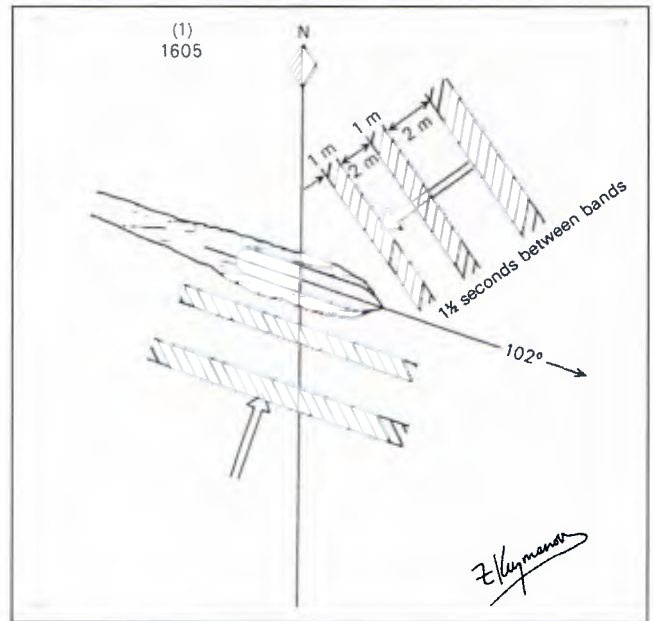
Les témoignages divergent sur un point : selon certains, les zones lumineuses se trouvaient sur la surface de la mer, et d'autres, *un peu au-dessus*.

Cette observation du Lyria est évidemment de celles qui ont suggéré que le phénomène puisse être déclenché, au moins dans certains cas, par les vibrations émises par le bateau lui-même.

On trouve un témoignage d'une précision exceptionnelle (et d'un haut niveau d'étrangeté) dans le vol. 53 (1983) du *Marine Observer*, pp. 85 à 91. Il émane de Zoran Kuzmanov, qui était le second officier à bord du m.v. Siam, le 29 avril 1982. Ce bateau, commandé par le capitaine J. A. Potts, appartenait à la Thai Ocean Transportation Co, Ltd, dont le siège était à Bangkok.

A 16h05 GMT, ce 29 avril 1982, le Siam naviguait au cap 102°, quand des bandes parallèles, diffuses, d'une couleur gris bleuté, convergèrent vers le bateau. Les une venaient de l'azimut magnétique 200° environ (sur la droite du bateau), et les autres, du 55° (sur l'avant gauche. Ces bandes étaient larges

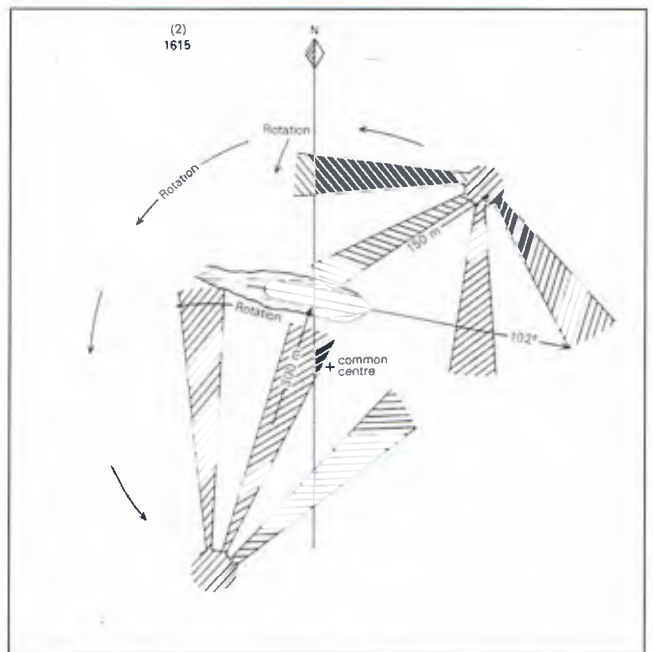
d'environ 1 m, et deux bandes successives étaient séparées d'une distance d'à peu près 2 m. Elles sem-



blaient se situer, cette fois encore, entre 50 cm et 1 m au-dessus de l'eau.

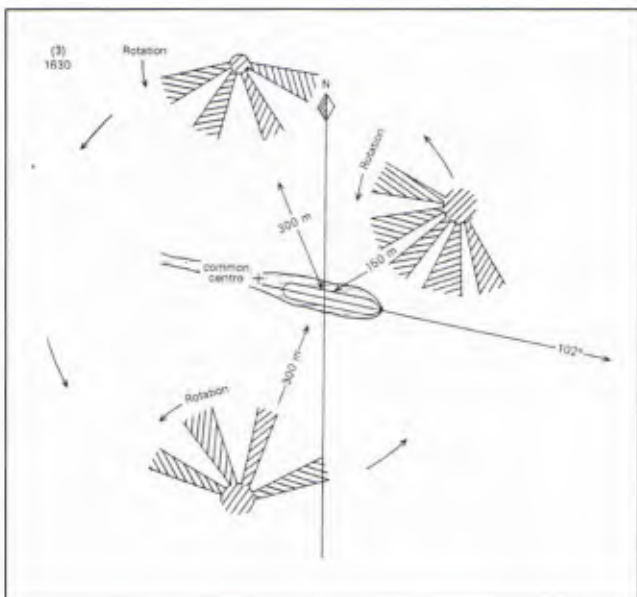
Au bout d'une dizaine de minutes, deux "roues" (aux centres lumineux) apparurent, aux azimuts d'où étaient venues les bandes. L'un des centres (à l'avant gauche) semblait se situer à 150 m du navire, l'autre à 300 m. L'ensemble des deux "roues" commença à tourner, dans le sens anti-horaire (de même que chaque "roue"), autour d'un invisible centre, qui pouvait se trouver à tribord. (7)

Chaque "roue" avait à peu près huit "rayons", qui portaient jusqu'à l'horizon, et elle faisait un tour complet en à peu près trois secondes.



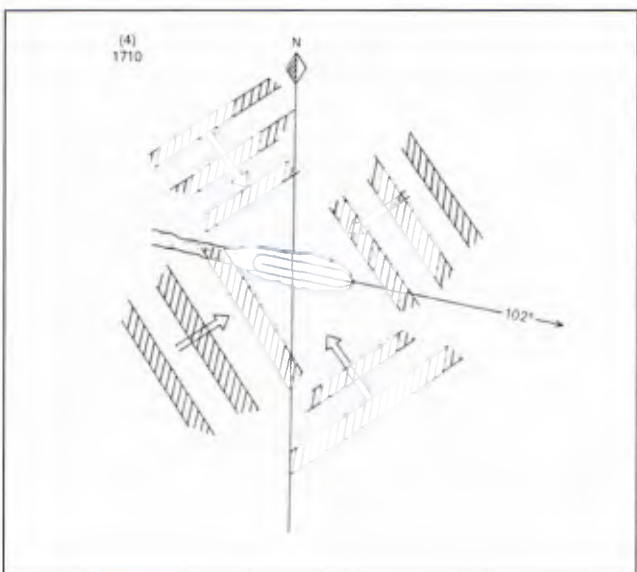
A 16h30 (N'oublions pas qu'il s'agit du temps universel, GMT), et que dans le Sud de la Mer de

Chine, c'est la nuit), une troisième roue apparut, sur l'arrière gauche, à une distance estimée à 300 m. Les trois "roues" tournaient autour du navire, et chacune autour de son centre, les quatre rotations se faisant dans le sens anti-horaire.



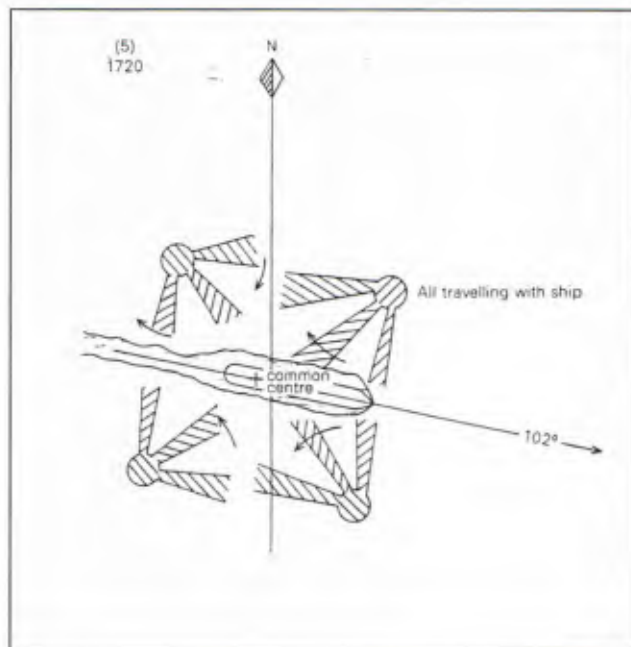
A 16h35, on éteignit, puis on ralluma le radar de bord (longueur d'onde : 10 cm), ce qui n'eut aucun effet. On orienta la lampe Aldis vers les centres des roues, à nouveau sans effet observable. Le phénomène s'atténua vers 16h45, et disparut.

A 17h10, quatre systèmes de bandes parallèles se formèrent, convergeant vers le bateau dans quatre directions à 90° les unes des autres : de l'avant gauche, de l'avant droit, de l'arrière droit et de l'arrière gauche.



Dix minutes plus tard, quatre "roues" apparurent, dont les centres paraissaient situés aux sommets d'un carré. Deux roues opposées tournaient dans un sens, deux roues contiguës dans l'autre,

comme le montre le schéma en haut de la colonne de droite. Tout cela escortait le navire...



Quelques minutes plus tard, des taches lumineuses pulsantes, très brillantes, d'un blanc bleuté, apparurent, tandis que subsistait le système des quatre roues. Elles pulsaient en phase, et l'équipage compta 114 éclairs en une minute. Ces taches lumineuses pulsantes entouraient le bateau dans un rayon de 150 mètres. Eclairées de façon constante par la lampe Aldis, elles ne réagirent pas, mais un éclair de cette lampe stoppa la rotation des taches autour du Siam ; à deux reprises, elles réapparurent au bout de deux minutes, et chaque fois un éclair de la lampe Aldis arrêta la rotation des taches.

Le capitaine fit manœuvrer le bateau, sans effet observable, puis l'ensemble des quatre roues commença à tourner lentement autour du bateau, toujours dans le sens anti-horaire. On n'observa aucune corrélation entre la rotation des roues et les éclairs pulsés des taches ; observées aux jumelles, celles-ci présentaient l'aspect de haricots, ou de vers, qui pouvaient avoir 2,5 cm de long, et étaient séparées les unes des autres d'autant. Ces haricots lumineux se regroupèrent en six amas situés aux sommets d'un hexagone régulier, semblant se situer quelque 5 cm en-dessous de la surface.

L'évolution du phénomène se poursuivit, jusqu'à la disparition des roues, à 18h 10, suivie de celle des « taches de haricots », une demi-heure plus tard. Zoran Kuzmanov donne de tout cela une description extrêmement précise, si précise et si complète qu'on est amené à se demander comment ses compagnons et lui ont pu, tout en observant ces phénomènes, en noter l'évolution avec autant de détails. On serait tenté, c'est sûr, de douter d'un tel témoignage, mais le sérieux du *Marine Observer* nous oblige néanmoins à le prendre en considération,

# THE MARINE OBSERVER

A QUARTERLY JOURNAL OF MARITIME  
METEOROLOGY PREPARED BY THE MARINE  
DIVISION OF THE METEOROLOGICAL OFFICE

Vol. LIII

No. 280

APRIL 1983

## CONTENTS

	Page
Report of Work for 1982	54
The Marine Observers' Log—April, May, June	58
The Distribution of Wind and Pressure in Cook Strait in strong Northerlies. BY MRS B. A. STAINER	77
Bioluminescent Phenomena observed in the South China Sea. BY ZORAN KUZMANOV	85
Marine Services Programme to the Year 2000	91
Aurora notes, April to June 1982. BY R. J. LIVESY	95
Ice conditions in Areas adjacent to the North Atlantic from September to November 1982	98
Personalities	102
Notices to Marine Observers	104

Letters to the Editor, and books for review, should be sent to the Editor 'The Marine Observer',  
Meteorological Office, Eastern Road, Bracknell, Berkshire RG12 2UR

Published for the Meteorological Office by  
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

© Crown copyright 1983

To be purchased direct from HMSO at any of the following addresses: 49 High Holborn, LONDON WC1V 6HB;  
136 Castle Street, EDINBURGH EH1 3AR; Brazennose Street, MANCHESTER M60 8AS; Southey House, WINE  
Street, BRISTOL BS1 2BQ; 258 Broad Street, BIRMINGHAM B1 4HE; 80 Chester Street, BELFAST BT1 4JY,  
or from booksellers.

PRICE £2.20 NET or £9.62 per annum (including postage)

la couverture du *Marine Observer*  
qui relate le témoignage Kuzmanov :  
tout sauf celle d'une revue à sensation !

d'autant plus que Kuzmanov cite, en 1983, à propos de ces événements survenus seulement l'année précédente, les noms du capitaine Potts (qui, prévenu tardivement, n'observa que la dernière phase), du Cadet Guy Lockwood et du quartier-maître Domingo Angeles. Il était probablement assez facile d'entreprendre un travail de vérification auprès de ces témoins. (Nous ignorons si cela a été fait.)

Kuzmanov fournit, dans son récit, quantité d'informations, que nous nous abstenons de reprendre dans leur totalité. Il précise notamment qu'un prélèvement d'eau de mer a été effectué, au plus fort de l'activité du phénomène, et qu'on y a trouvé une quantité considérable d'une matière organique, végétale ou animale, ainsi que des spécimens de deux espèces animales : l'une ayant l'aspect de vers translucides, de 2 mm de long, et l'autre, translucide également, en forme de carotte, longue d'environ 6 mm. Le prélèvement a été soigneusement conservé, pour analyse ultérieure.

Il termine son récit en exprimant sa conviction que les vibrations du navire étaient l'élément déclencheur du phénomène.

Le récit de Kuzmanov est suivi d'un assez bref commentaire du Dr. Herring, qui félicite l'auteur pour la qualité de son rapport, et approuve l'idée selon laquelle les vibrations émises par le bateau seraient, au moins en partie, la cause du phénomène.

Le Dr Herring révèle aussi qu'il a examiné le prélèvement d'eau de mer (parfaitement conservé grâce à l'ajout d'un excellent additif : du rhum blanc), et identifié les deux espèces animales qu'il recelait : un ver nématode (8), long de 2 mm, et un ptéropode, un petit mollusque nageur à coquille droite, long de 6 cm et en forme de carotte. Aucune de ces deux espèces n'est réputée lumineuse, et le Dr Herring envisage la possibilité que leur présence dans le prélèvement soit purement fortuite, sans rapport avec le phénomène observé.

Outre les « roues », les « passages pour piétons » et les figures complexes et changeantes telles que celles que nous venons de voir, on trouve également dans le *Marine Observer* des témoignages sur des anneaux lumineux concentriques (comparables, donc, à ce qu'on observe en jetant un caillou dans l'eau), ou bien dispersés, ou encore dessinant des spirales tournantes.

Ces aspects du phénomène ont notamment été observés le 13 avril 1985, à bord du Samaria (9) ; le 6 mai 1991 sur le Zidonia (10), le 30 avril 1994, sur l'Argosy (11), ou encore le 13 octobre 1996, par le capitaine D. R. Kent, sur l'Arabiyah de la Kuwait Oil Tanker Co (12).

Dans le dernier cas (confirmé par un bateau indien, le Shraven, qui de trouvait à 8 miles de là), la capitaine D. R. Kent écrit dans son rapport qu'il eut nettement l'impression que les anneaux se trouvaient au-dessus de la surface de la mer.

Ce ne sont là que quelques exemples, auxquels il faudrait ajouter les innombrables observations de « taches » lumineuses, souvent pulsantes, sans géométrie précise...

## 6. constats, hypothèses... ... et persistance de l'énigme

Par un courrier adressé au *Marine Observer*, le 29 mars 1950, J. W. Termijtelen, Directeur de la Section d'Océanographie et Météorologie Maritime de l'Institut Royal Néerlandais de Météorologie, rappelait que le problème des « roues lumineuses » avait fait l'objet, dès 1911 (13) d'un article dû à l'amiral G.F. Tydeman (voir note 1).

L'existence d'une publication vieille maintenant de plus d'un siècle n'est pas surprenante, étant donné que les plus vieux témoignages connus remontent à 1875 et 1879 (14).

Dans le vol. XXXIII (1911) de *De Zee*, p. 14, l'amiral Tydeman proposait une explication du phénomène par l'impact de la vague d'étrave du bateau sur une longue bande de plancton lumineux, ou potentiellement lumineux. Dans sa contribution au vol. 9 (1932) du *Marine Observer*, p. 32 (citée plus haut, dans notre p. 22, en haut de la colonne de gauche), Tydeman évoque le cas d'un bateau voguant perpendiculairement à la crête des vagues. Si le sommet des vagues est, comme il le suppose, plus lumineux que le reste de la surface, un observateur situé sur la bateau verra quelque chose d'assez comparable (d'un point de vue géométrique) à ce qu'on peut voir d'un train longeant un champ labouré, si les sillons sont perpendiculaires à la voie : la perspective donne l'illusion de lignes convergeant à l'horizon, qui peuvent être interprétées, inconsciemment, comme les rayons d'une gigantesque roue, dont le centre se trouverait sur (ou au-delà de) la ligne d'horizon.

Sumatra), le Golfe de Siam, une zone située entre la péninsule de Malaisie et l'île de Natuna, le Golfe Persique (au voisinage de la côte iranienne et plus encore dans le Détroit d'Ormuz), la Mer d'Oman (au sud de Karachi), et la côte sud de la Birmanie.

De nombreux cas ont également été signalés (quoiqu'avec une densité un peu moindre) au nord-est de l'Australie et dans le Golfe d'Aden.



Vu d'un train se déplaçant vers la droite de l'observateur, le mouvement apparent des sillons d'un champ labouré perpendiculairement à la voie produit l'illusion d'une roue en rotation (ici dans le sens des aiguilles d'une montre, en sens inverse si le train allait dans l'autre sens). Si le fond du champ est masqué par un léger relief, l'observateur aura l'impression que le centre de la "roue" se situe au-delà de l'horizon.



Tydeman ajoute que si le bateau vogue lentement, au point d'être dépassé par les vagues, on "verra" à babord une roue tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, et de l'autre côté, une roue tournant dans le sens des aiguilles. Si le bateau va plus vite que les vagues, ou s'il se déplace en sens contraire du leur, les sens de rotation (de rotation *apparente*) seront inversés.

Les idées de Tydeman étaient loin, très loin d'expliquer tout ce qui allait être observé par la suite (15), mais constituaient, certainement, un premier pas.

Les hypothèses (rarement testables) se sont succédé au fil des ans, sans aboutir à une solution satisfaisante. En revanche, un certain nombre de caractéristiques du phénomène ont pu être mises en évidence. On sait notamment que ces "roues" et autres figures lumineuses sont généralement observées en eau peu profonde (fonds généralement au-dessus de 200 m), et qu'elles semblent confinées, à quelques exceptions près, à quelques zones géographiques : principalement le Détroit de Malacca (qui sépare la péninsule de Malaisie de l'île de

Ailleurs, dans l'immensité du Pacifique ou dans l'Atlantique, les observations signalées ont été très peu nombreuses. La totalité des observations (en octobre 1997, le Dr Herring avait accumulé quelque 250 rapports) se situent *en zone tropicale*.

Lors des observations, les équipages des navires ont relevé divers paramètres physiques qu'ils pouvaient immédiatement mesurer : pression atmosphérique, température de l'air et de l'eau, état de la mer et du ciel, humidité de l'air, force et direction du vent, etc. Aucune corrélation n'est apparue entre un de ces paramètres et la manifestation du phénomène.

Le Dr Herring a rédigé, en collaboration avec Paul Horsman, maître ès sciences, de la Marine Society de Londres, un remarquable bilan de ces phénomènes, et des hypothèses qu'on peut formuler à son sujet. On le trouve dans le numéro d'octobre 1985 (vol. 25, n° 290) du *Marine Observer*.

Le choix du titre de cet article de onze pages n'est pas des plus heureux : *Phosphorescent Wheels : Fact or Fiction ?* (Roues lumineuses : réalité ou fiction ?). Il donne en effet, au premier abord, l'im-

pression que les auteurs puissent douter de la réalité du phénomène. Or, ça n'est pas le cas, comme le prouve incontestablement le contenu de l'article.

Sans revenir sur les nombreux éléments déjà cités, voyons quelques-uns des points forts de ce texte, et les remarques qu'ils appellent.

En 1966, Staples (16) a imaginé une explication par le processus suivant : de jour, le phytoplancton, par un processus de photosynthèse, produit de fines bulles d'oxygène. Quelques heures plus tard, touchées par la surpression de la vague d'étrave, ou des ondes acoustiques émises par le moteur d'un bateau, elles deviennent lumineuses. Herring et Horsman ne croient pas à cette explication, et précisent que la bioluminescence du plancton leur paraît beaucoup plus probable. A l'appui de cette supposition, ils citent le témoignage Kuzmanov et le fait que l'analyse de l'eau de mer a révélé la présence de nombreux animalcules constituant le plancton.

Ils citent –non sans un soupçon d'humour britannique, probablement- la thèse de Leslie et Adamski, qui, dans leur livre *Flying Saucers have landed* (1953) voyaient dans le phénomène des roues lumineuses un indice supplémentaire de la présence sur terre d'extraterrestres.

En 1962, Hilder (17) avait émis une hypothèse selon laquelle les effets observés résulteraient d'une l'interaction entre des variations locales du champ magnétique terrestre et le champ magnétique de la coque des navires. Le fait que le phénomène ait été signalé presque exclusivement au 20<sup>ème</sup> siècle, par des équipages de navires à coques métalliques, pouvait être considéré comme un argument en faveur de cette conjecture. Restaient, néanmoins, les cas du Bulldog et du Vulture (respectivement 1875 et 1879), qui étaient, eux, en bois.

La grande majorité des observations ayant été faites en des zones où la profondeur de la mer est inférieure à 200 m, un hydrographe nommé Kalle avait supposé que les « roues lumineuses » puissent avoir pour origine l'activité sismique, par interférence des réflexions multiples, sur la surface de la mer et sur le fond, des ébranlements sismiques. L'une des raisons pour lesquelles cette thèse ne fut pas retenue est que le Golfe de Thaïlande, où des « roues » ont été observées à de nombreuses reprises, est une zone de faible activité sismique.

L'hypothèse de Tydeman, celle des lentilles cylindriques constituées par la crête des vagues, avait été étudiée de près, en 1968, par Verploegh (18), qui l'avait jugée cohérente avec les rapports d'observations.

Les auteurs de ce long article ne citent pas l'hypothèse du Dr Minto (exposée dans LDLN 407). Ils sont, d'ailleurs, convaincus que les "roues" sont dues à l'effet de perspective produit par le défilement de bandes parallèles. Mais, même si, vu de haut, le phénomène présente l'aspect de bandes parallèles, et non celui des rayons d'une roue en rotation, il reste à comprendre pourquoi avec tous les avions et satellites d'observation qui survolent ces zones, nous

n'avons toujours pas de preuves photographiques de la réalité de ces manifestations. En 1985, Herring et Horsman ne connaissaient qu'un unique cas d'observation par avion. Elle remonte au 21 novembre 1949.

Il reste à comprendre, également (outre la complexité des figures décrites dans bien des cas), pourquoi les pêcheurs locaux des régions concernées semblent ne pas connaître le phénomène.

Le *Marine Observer* a cessé de paraître après le numéro de janvier 2003.

-----

1 : La première communication de l'amiral Tydeman sur les « roues lumineuses » remonte à décembre 1910, dans *De Zee*, 1910, n° 5, p. 890. Elle concerne une observation faite en Mer de Chine, le 12 août 1910, à bord du Valentijn.

2 : Le texte précise : 30 à 35 pieds au-dessus de l'eau (*De Zee*, 1921, p. 134).

3 : On en trouve mention dans le vol. 20, n° 150 du *M.O.* (1950), pp. 229 et suivantes, puis dans le vol. 24, n° 166 (octobre 1954), pp. 233 et suivantes.

4 : un peu plus de 3,7 km

5 : 1 mille nautique = 1 852 m.

6 : L'existence de bactéries lumineuses est confirmée par le Dr. Herring dans un article consacré aux observations de bioluminescence en mer, dans le *Marine Observer* vol. 46, n°254, pp. 176 à 183 (octobre 1976).

7 : voir le point marqué « common centre » sur le croquis.

8 : *nematode worm* dans le texte

9 : *M.O.*, vol. 56 (1986), pp. 68 et 69.

10 : *M.O.*, vol. 62 (1992), pp. 64 et surtout 65.

11 : *M.O.*, vol. 65 (1995), p. 69.

12 : *M.O.*, vol 67, n° 338 (octobre 1997), p. 193.

13 : En fait, c'est 1910 : voir note 1.

14 : cas des H.M.S. Bulldog en 1875, puis H.M.S. Vulture, le 15 mai 1879 : voir *M.O.* vol. 55, n° 290 (octobre 1985), pp.194 et 201.

15 : Ainsi, le commentaire qui fait suite au récit de l'observation faite à bord du S. S. Choy Sang, le 24 février 1957, rappelle qu'on connaît au moins un cas dans lequel, d'un même côté du navire, on voit deux "roues" tournant en sens contraires. Elle rappelle également que sur le M.V. British Patrol, on a observé deux roues concentriques, tournant en sens contraires : voir LDLN 407, pp. 30 et 31. Voir également le cas du M.V. British Reliance, le 17 avril 1995 (*M.O.* vol. 66, 1996, p.62).

16 : Staples, R. F. (1966), *The distribution and characteristics of surface bioluminescence in the oceans*. U.S. Naval Hydrographic Office, Washington D.C., Technical Report TR184, pp. 1 à 48.

17 : Hilder, B. Marine Phosphorescence and Magnetism. *Navigation* (J. Aust. Inst. Navigation) 1, pp. 43 à 60.

18 : Verploegh, G. (1968). *The Phosphorescent Wheel*. Dt. Hydrogr. Z. 21, n° 4, pp. 152 à 162.

# trois observations (assez anciennes) dans la région de Nice

LDLN, N° 409, SEPT-2012

Jean-Claude Dufour

Tout le monde le sait : certains témoignages sont mieux documentés que d'autres. Voici tout ce dont nous disposons, au sujet de trois observations d'ovnis faites dans la région niçoise, il y a plus de quarante ans. Les deux premières ne font l'objet que d'exposés assez succincts, tandis que la troisième (par ordre chronologique) est beaucoup plus détaillée. La raison en est simple : Jean-Claude Dufour en a été l'un des témoins.

**samedi 6 juillet 1968,**  
**Nice (Alpes-Maritimes)**

Mme Olga Fidler demeurait, avec ses deux filles, sur les hauteurs de Nice Ouest, d'où on a une vue très dégagée en direction de la mer. A l'époque, il n'y avait encore aucun immeuble élevé susceptible de limiter le champ de vision.

Très tôt en ce beau matin d'été (vers 5 h), Mme Fidler, la quarantaine sortit dans le jardin de la villa. Elle vit surgir du sud-ouest un cigare orangé, se déplaçant à très vive allure vers le nord-est. Elle eut le réflexe d'en mesurer la longueur apparente avec ses doigts. Cela donnait 5 cm à bout de bras !

D'après elle, il ne s'agissait nullement d'un avion suivi de sa traînée de condensation, mais bel et bien d'un objet structuré, de forme allongée, avec des contours très nets.

L'objet a poursuivi sa trajectoire, plus vite qu'un avion, avant de disparaître de l'autre côté de la maison.

(ndlr : étant donné l'indication –stupéfiante– de taille apparente, on aurait du mal à comprendre qu'il n'y ait pas eu, malgré l'heure très matinale, d'autres témoins, beaucoup d'autres témoins. Existerait-il, en archives, une trace de cet événement ?).

**vendredi 12 juillet 1968,**  
**Nice (Alpes-Maritimes)**

L'hôtel « Splendid » (dont le nom a changé) est situé en plein cœur de la ville, précisément boulevard Victor Hugo. Il dispose d'une vaste terrasse sur le toit, d'où les clients peuvent admirer la capitale de la Côte d'Azur.

Vers 21h30, les témoins, MM. Chanavat et Giraudy, prenaient le frais sur la terrasse, attendant des consommations. C'est M. Chanavat qui, le premier, vit arriver la chose. Il s'agissait d'un objet allongé, ressemblant à un « tube au néon », uniformément éclairé d'une lumière blanche, non agressive à la vue. Cet objet avait la longueur appa-

rente de la paume de la main vue à bout de bras (!), selon M. Giraudy. Il n'y avait aucune structure : pas d'ailes, pas d'empennages, de hublots, etc.

Venant du nord, donc de derrière le toit de l'hôtel, il se déplaçait à vive allure en direction du sud-est. Sa vitesse était bien supérieure à celle d'un avion de ligne.

Il a soudain disparu en plein ciel. Il n'y a eu aucune explosion : il filait bon train, lorsqu'il s'est éteint comme une lampe dont on actionne l'interrupteur. Des employés de l'hôtel ont également suivi le phénomène, mais aucun n'a témoigné.

**fin 1969 ou début 1970,**  
**Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes)**

« C'était un très beau dimanche ensoleillé, avec un ciel limpide, et j'étais passé prendre mes parents, M. Henri Dufour, retraité de la Gendarmerie, Mme Andrée Dufour, sans profession, à leur domicile niçois, afin de les emmener faire une balade en voiture sur les plateaux des environs (Gréolières, Courségoules, Col de Vence, etc...), ceci sans aucune arrière-pensée ufologique. Assez rapidement, ma mère a manifesté le souhait de ne pas trop s'éterniser sur ces plateaux calcaires, qu'elle trouvait sinistres. Vers 15h30 ou 16h, j'ai donc pris la décision de les ramener chez eux.

Si la route de Vence à Cagnes-sur-Mer était bien dégagée, il n'en était pas de même de l'avenue longeant l'hippodrome de cette dernière localité. En effet les touristes, fort nombreux, sortaient des diverses manifestations avec leurs voitures, créant un embouteillage monstre dans lequel nous nous sommes trouvés bloqués. Nous étions donc face à la mer, direction sud, dans l'attente d'arriver sur la route du bord de mer avant de prendre à gauche, direction Nice par la Promenade des Anglais.

Prenant notre mal en patience, nous discutons de choses et d'autres lorsque ma mère, assise sur le siège avant passager, m'a demandé ce que c'était que cette chose qui montait vers le ciel, depuis la mer, en diagonale. J'ai regardé dans cette