

PLASMA SPRINGS

- PAR FABRICE BONVIN -

Les phénomènes aériens non identifiés se présentent sous des formes variées, même si la forme prototypique de «soucoupe» semble demeurer la plus commune. Cependant, depuis le début des années 90, les apparitions d'OVNIs d'aspect triangulaire se multiplient sur les cinq continents, comme pour imiter la présence accrue des avions de reconnaissance ou bombardiers à technologie furtive - tels le F-117 ou le B-2 – dans nos cieux. Alors que le public se familiarise avec ce type d'engin par le biais des Médias, les rapports d'observation décrivant des OVNIs triangulaires continuent à affluer en posant une véritable énigme : s'il ne s'agit pas d'erreurs d'identification d'appareils connus de la part des témoins, sommes-nous en présence d'une technologie terrestre cachée de la connaissance du public ou – alors - d'une armada de vaisseaux appartenant à une puissance très «étrangère», voire extraterrestre ? Pour tenter d'apporter un élément de réponse, je vous propose de passer en revue quelques cas d'apparitions d'OVNIs afin de dégager les principales caractéristiques physiques et technologiques de ces engins. J'en profiterai pour faire le point sur les derniers développements relatifs à ces apparitions. Ensuite, en m'appuyant sur d'autres manifestations, il sera question de mettre en évidence les motivations supposées de ces engins.

Avant de m'attaquer au vif du sujet, j'estime nécessaire de faire un historique des engins secrets suivi d'un bref tour d'horizon des appareils à technologie «stealth» plus ou moins bien connus du grand public afin de pouvoir tirer ultérieurement des parallèles ou de dégager des discrédances entre ces aéronefs et les OVNIs triangulaires signalés par de milliers de témoins de part le monde.

* * *

0. Historique des engins à haut degré de technologie, secrets (triangulaires ou non)

Cet historique permet de faire connaissance avec des engins anciennement secrets, à forme triangulaire et/ou encore à haut degré de technologie. Dans le monde de l'aéronautique, il n'est pas possible de parler d'«engins secrets» sans énoncer le mot magique «Skunk Works» :

Martin Skunk Works est la compagnie qui a produit le plus grand nombre d'engins secrets dans l'histoire de l'industrie aérospatiale. C'est l'ingénieur en chef de Lockheed Martin, Clarence «Kelly» Johnson qui fonda Skunk Works en 1943, après avoir produit le Lockheed Electra et la Constellation. En effet, alors que les Alliés se préparaient au débarquement, le Département de la Guerre américain se tourna vers Clarence L. Johnson pour la construction d'un nouvel avion de guerre très performant. Ce nouvel engin devait être prêt dans les 6 mois, pour le Jour-J.

A 33 ans, «Kelly Johnson» jouissait déjà d'une solide réputation : l'inventeur du P-38 Lighting avait créé l'avion de chasse le plus performant de la flotte alliée. Mais, cette fois-ci, face à la menace nazie, le Département de la guerre avait besoin d'un avion qui puisse voler à 600 mph, et non à 400 mph comme le P-38. Pour répondre aux besoins du gouvernement, Kelly loua une tente en guise d'usine. Avec ses 23 ingénieurs et ses 30 mécaniciens, Kelly fut en mesure de livrer le «Lulu Belle», prototype du P-80 Shooting Star, en... 143 jours seulement ! C'est seulement après le dénouement de la 2ème guerre mondiale que les P-80 entrèrent en action, en Corée contre les MIGs.

Kelly est considéré comme un génie de l'aviation et le guru de Skunk Works. Le F-104 Starfighter, le U-2, le SR-71 et le F-177A, le F-22 Raptor et le Joint Strike Fighter : c'est à lui que les USA les doivent ! (1)

L'idée de Skunk Works est d'éviter au maximum toute tracasserie bureaucratique pour permettre aux ingénieurs de travailler en vitesse et d'une manière efficace, avec un minimum de supervision. Cette méthode a porté et continue de porter ses fruits, comme nous le constaterons plus loin.

Cependant, l'histoire des «ailes volantes» remonte aux années 20, bien avant que Kelly ne fasse ses premières armes à l'Université de Michigan. C'est la Russie, la première, qui développa une «aile volante» surnommée Bitch 2, en 1924. Cette invention fut imitée par d'autres puissances qui développèrent leur propre avion de chasse en forme de triangle. Je citerais le Northrop N1M USA, 1939 ; Le Horten, 1941, Allemagne ; Le Northrop YB 49, USA ; Le Armstrong Whitworth AW 52, G-B ;

Afin de trouver une réponse aux lourdes pertes d'avions abattus par les DCA ennemies (pertes principalement subies durant la guerre du Vietnam), toute une série d'expériences furent mises sur pieds durant les années 60 et 70 pour déterminer la faisabilité d'engins «invisibles» aux radars. Ainsi, à partir de la fin des années 1970, les concepts de furtivité ont subitement trouvé leur lettre de noblesse et la forme d'«aile volante» repris du service durant les années 80, sous l'impulsion des leaders de l'industrie aéronautique militaire.

Comme ces engins sont développés dans le plus grand secret, un budget non moins secret a vu le jour : c'est le fameux budget des «programmes noirs» qui totalisa pour la fin des années 80 et le début des années 90 quelques 100 milliards de dollars. Actuellement, environ 15 % du budget de la défense est classifié (ou «black»). Cet argent est géré et dépensé sans l'approbation du contribuable et de la majorité des membres du Congrès tenus dans l'ignorance de l'existence de ces programmes. Evidemment, les abus vont bon train, étant donné que la supervision des projets est rendue impossible. L'abandon de projets, des coûts faramineux et des fraudes ont été attribués au secret excessif du budget de la défense.

U-2

Le U-2 était un engin de reconnaissance de haute altitude développée à la demande de l'USAF en 1952. En novembre 1954, Lockheed «Skunk Works» fut naturellement désignée pour développer cet appareil pour la CIA. le premier prototype vola en août 1954 à Groom Lake, Nevada. Le premier survol de la Russie eut lieu le...4 juillet 1956. De nombreuses missions se déroulèrent au-dessus de la Russie, jusqu'à ce que le pilote d'un U-2, Francis Gary Powers fut descendu le...1er Mai 1960.

L'existence de cet engin ne fut jamais un mystère, puisque le National Advisory Committee on Aeronautics annonça le développement d'un engin utilisé pour «la recherche scientifique» le 7 Mai 1956. Les véritables objectifs du projet furent avoués suite à l'incident Powers.

CL-400 Suntan

Lockheed «Skunk Works» décida de développer un avion capable de surpasser le U-2 en termes d'altitude, de performances de vol et de vitesse : ils planchèrent alors sur le CL-400 Suntan.

Cet engin de reconnaissance pouvait atteindre Mach 2,5 et se distinguait par une autonomie de plus de 4000 kilomètres. Comme les objectifs initiaux ne furent pas atteints, le programme stoppa en février 1959. Le public n'apprit l'existence du projet qu'en 1973.

C'est à la suite de cet échec que Lockheed se tourna vers le SR-71. Le développement du CL-400 Suntan permit des découvertes et des innovations intéressantes – notamment dans le système de propulsion - dont le SR-71 fut le bénéficiaire direct.

SR-71 Senior Crown / Blackbird

Lockheed commença la production des SR-71 pour la CIA en 1962. Durant son existence, cet engin de reconnaissance fut baptisé successivement le «A-11, A-12, YF-12 A, Senior Crown, Blackbird, OxCart et Habu». En raison de la haute technologie de l'engin, seuls quelques privilégiés connaissaient le projet. Il s'est montré très efficace lors des nombreuses missions qu'il a effectuées, notamment au-dessus de Cuba et de l'URSS. Le premier vol eut lieu le 22 décembre 1964. L'USAF proposa de stopper le programme SR-71 fin 1987, en arguant que les satellites pouvaient accomplir les mêmes tâches. Fin janvier 1990, les vols de SR-71 cessèrent définitivement, avec 3'551 sorties depuis le début des opérations en 1968. Les spécialistes soupçonnent le Aurora (cf. le chapitre suivant) d'être son successeur. Les caractéristiques du Blackbird révèlent une longueur de 32,74 m, une envergure de 16,94 m pour une hauteur de 5,64 et une vitesse maximale de plus de Mach 3.

1. connaissance actuelle de la technologie de pointe aérospatiale par le grand public

Je présente ici les principaux engins à forme triangulaire dont l'existence a été divulguée au public. Le lecteur notera que le recours à ces avions est courant lors d'opérations militaires ou de conflits, donc on admettra que l'observateur est un tantinet «familiarisé» avec ces appareils.

LeF-117A Senior Trend / Nighthawk

A la suite d'une demande de l'Air Force, Lockheed «Skunk Works » développa ce bombardier dont la mission est d'attaquer des cibles sans être détectés par les systèmes de radar.

Le F-117A a été présenté la première fois à la presse le 21 avril 1990 à la base de Nellis. C'est le 18 juin 1981 que le vol inaugural eut lieu. Donc, neuf ans durant lesquelles le Stealth Fighter vola dans le plus grand secret au-dessus du désert californien et du Nevada, reliant plusieurs bases aériennes. Bien sûr, il ne passa pas inaperçu : certains témoins y voyaient un engin extraterrestre, d'autres estimaient observer un produit de la technologie de pointe.

La première unité de F-117A, le 4450th Tactical Group, fut opérationnelle en octobre 1983. Cette unité fut renommée le 37th Tactical Fighter Wing en Octobre 1989. Le F-117A fit sa première sortie de combat durant l'Opération JUST CAUSE le 19 décembre 1989 quand deux exemplaires attaquèrent des cibles militaires à Panama. C'est ensuite durant l'opération TEMPETE DU DESERT en 1990-1991 que les F-117A effectuèrent 1'271 sorties avec un taux de succès de 80 %, sans pertes d'avions ou de dommages (chiffres du Pentagone, à prendre au conditionnel). Un total de 59 F-117 furent construits entre 1981 et 1990.

Les caractéristiques techniques du F-117A sont les suivantes : une longueur de 15,5 m pour une envergure de 12 m. Sa vitesse minimum est de 280 km/h (sans risque de décrochage) et sa vitesse maximum est de Mach 0,95 (ne peut pas franchir le mur du son). Son coût unitaire est estimé à 42'600'000 US\$.

Le Northrop B-2 ATB

Le premier vol se déroula le 17 juillet 1989, entre Palmdale et Edwards AFB.

Le B-2 se présente comme suit : une longueur de 21 m pour une envergure de 52,43 m et une hauteur de 8 m.

Le B-2 fut créé pour remplacer, fin 70's, le B-52. En 1987, le B-2 est décrit comme capable de «*pénétrer l'espace aérien soviétique et d'attaquer une quantité appréciable de cibles*». Avec la fin de la guerre froide et l'effondrement de l'URSS, les raisons d'être du B-2 s'estompèrent.

Comme l'A-12 de la Navy, le B-2 fut victime de la fin de la guerre froide.

* * *

2. Informations sur les derniers prototypes d'ailes volantes d'après les fuites, rumeurs et observations

Le Lockheed Aurora

En février 1985, un document budgétaire non classifié du Pentagone dévoilait par hasard l'existence d'un programme secret de plusieurs milliards de dollars, le projet «Aurora». Les spéculations s'orientèrent très vite sur la possible existence d'un programme secret de remplacement du SR-71. En janvier 1988, le New York Times affirmait que l'USAF avait en chantier un successeur au SR-71, précisant qu'il s'agissait d'un avion furtif à long rayon d'action capable d'atteindre la vitesse de 6100 km/h (Mach 5) à une altitude de croisière supérieure à 100 000 pieds (33,5 km).

On suppose que Aurora est un projet de Lockheed qui donne à ses programmes des noms de la mythologies ou de constellations. Par exemple, le nom original pour le A-12 était Cygnus, Oxcart pour le SR-71 ou encore Isis pour l'U-2. Aurora est une figure de la mythologie grecquo-romaine : c'est la déesse des étoiles.

Ben Rich, Président de Lockheed «Skunk Works» affirma en 1990 : «J'ai entendu et lu des choses sur Aurora, je ne sais pas ce que c'est. Et ce n'est pas ce que l'on fait ici à Skunk Works» (2).

Bien qu'il n'existe aucune photo de l'Aurora, on estime qu'il a la forme d'un bommerang. (3)

Surnommé le «sky splitter», les spécialistes pensent qu'Aurora utilise le système de propulsion PDWE (Pulse Detonation Wave Engine) qui produit ces fameuses traînées de condensation en anneaux et un bruit assez particulier. Ces traînées ont été photographiées au-dessus de Amarillo, Texas et observées au-dessus de Machrihanih, Ecosse.

Le très sérieux Aviation Week & Space Technology a déjà consacré plusieurs pages aux observations de ce mystérieux engin. Ces lignes datent du mois d'octobre 1990 : «*Durant les 13 derniers mois, de grands triangles volants caractérisés par un système de propulsion particulièrement silencieux ont fait l'objet d'au moins 11 rapports d'observations près de Edwards, AFB, Californie...*». L'article continue : «*Un observateur du Nevada décrit l'engin comme une «raye manta». Une observation fait de jour près des montagnes Tehachapi (à environ 30 minutes au nord-ouest de Edwards AFB) en début mai 1990 a confirmé la forme triangulaire de l'engin...*». Aviation Week affirme ensuite que «*...Ce véhicule est plus silencieux que le F-117A – déjà moins bruyant qu'un F-15 ou F-16 – et est bien plus grand qu'un F-117 A. Les lumières observées sont similaires à celles du F-117A*».

Peut-être la preuve la plus flagrante de l'existence de l'Aurora est la série de booms soniques rapportés de nombreuses fois au-dessus du Sud de la Californie, depuis fin 1991. A cinq occasions, ces booms ont été enregistrés par au moins 25 des 220 senseurs de la US Geological Survey du Sud de la Californie, utilisés pour prévenir et enregistrer les activités sismiques. Ces booms ont été captés en juin, octobre et novembre 1991.

Les sismologues ont pu estimer que l'engin volait à une vitesse de Mach 4 et à une altitude située entre 8 à 10 kilomètres, en direction du Nord-est (donc, vers les bases secrètes du Nevada).

J'aimerais encore ajouter qu'un autre type d'engin caractérisé par un bruit de moteur grave, presque ronronnant, de basse fréquence (environ 1 Hz) a été observé en Californie et au Nevada ces dernières années. Cet engin produit également une traînée en forme de saucisse. Cet aéronef a été baptisé le «pulser» par ceux qui l'ont vu...et entendu...

Le TR-3A

Des sources suggèrent l'existence d'un engin de reconnaissance subsonique, connu sous la désignation de TR-3A. Cet aéronef aurait une autonomie de 5'000 kilomètres et pourrait évoluer à basse comme à haute altitudes (4). Il aurait été observé en compagnie du KC-135, du F-117 ou encore du T-38. A l'instar de l'Aurora, il ferait moins de bruit que les General Electric F-404 du F-117. Les TR-3A, s'ils existent, auraient été déployés en Alaska, en Angleterre, au Panama et à Okinawa. Les experts estiment que l'existence du TR-3A doit être envisagée comme suspecte, pour des raisons historiques que je ne mentionnerais pas ici.

Le HALO

Le HALO (High Altitude, Low Observable) serait un engin secret de forme triangulaire testé (en tout cas) dans le ciel du Royaume-Uni. Les rumeurs affirment que le HALO est un prototype d'engin sans équipage qui pourrait représenter la prochaine génération d'engin furtif de reconnaissance, écrasant la technologie du F-117A ou du bombardier B-2. Le HALO serait supersonique, atteignant la vitesse de 3'000 mph. Il serait développé au centre de la British Aerospace à Warton, Lancashire.

Il a déjà été plusieurs fois question du HALO dans la presse britannique. On pouvait lire dans l'édition du Sunday Mirror du 5 janvier 1997 l'article suivant :

«Les rumeurs faisant état de l'existence d'un engin furtif britannique dont le nom de code est HALO (High Altitude, Low Observable) ont gagné en crédibilité quand un photographe du Lancashire a photographié par accident un de ces engins alors qu'il s'occupait à immortaliser des paysages. L'engin triangulaire apparut mystérieusement sur une de ses photos. «Le truc le plus étrange est le silence de l'engin» confie le photographe qui désire rester anonyme».

L'ufologue McAndrew explique que des *«centaines d'OVNIs triangulaires ont été observés en Angleterre, spécialement au-dessus du Lancashire»*. Les observations sont si nombreuses que l'OVNI a reçu un surnom : *«Silent Vulcan»*.

«Les témoins parlent d'un objet triangulaire argenté de 30 pieds de long, sans ailes ou de moteurs visibles» rapporte McAndrew. *«D'autres ont observé l'OVNI escorté par deux jets Tornado»*. *Cet objet vole comme nul autre. Il s'arrête dans sa course, survole et accélère à une vitesse ahurissante»*.

Le Royaume-Uni possède de nombreuses bases équipées pour accueillir et tester de tels engins. De 1992 à 1994, 100 million de £ ont été dépensés pour le développement de technologies stealth en Angleterre. Je mentionnerais, par exemple, la construction d'un complexe de Recherche et Développement à Warton en 1995. Généralement, les chercheurs estiment que les deux bases suivantes sont impliquées dans les projets stealth :

RAF MACRIHANISH

La base de Machrihanish se trouve au bout de la péninsule de Kintyre sur la côte ouest de l'Ecosse et fut déjà employée par les forces spéciales US SEALs. Durant les années 80, les F-117 étaient testés sur cette base. L'Aurora utiliserait cette base en Europe.

RAF WEST FREUGH

La base de West Freugh, sur la côte ouest écossaise pourrait abriter des HALO.

* * *

Les Incidents

En plus des centaines d'observations d'engins triangulaires non-identifiés, on dénombre quelques incidents impliquant ces mystérieux aéronefs : le 26 septembre 1994, les militaires déplorèrent un crash à la base de Boscombe Down, sur la côte sud. Un engin dû faire un atterrissage d'urgence et les débris ont immédiatement été entreposés dans un hangar. Les SAS furent dépêchés sur le site et le jour suivant, ils remplirent un cargo C-5 des débris. De nombreux rapports parlent du crash d'un «Aurora» alors qu'un témoin rapporte que l'engin faisait plutôt penser à un B-2, mais de la taille d'un Tornado.

Toutefois, l'incident le plus fameux a probablement mis en cause un HALO au-dessus de l'aéroport de Manchester le 5 janvier 1995. Ce jour-là, les pilotes d'un Boeing 737 en procédure d'atterrissage ont pu observer un bien étrange engin. Voici un extrait du rapport officiel du «near-miss» de la CAA :

«Le premier officier rapporte que son attention fut divertie par quelque chose sur son champ de vision périphérique. Il observa alors un objet sombre passant à la droite de l'avion à grande vitesse ; De forme triangulaire, il avait une rayure noire sur son côté... »

Pour conclure avec ces affaires de triangles stealth secrets, je vous livre un passage de l'édition du 6 février 1995 de Aviation Week & Space Technology qui rapporte que : *«Les sphères officielles confirment qu'il existe au moins trois programmes classifiées en cours de prototypes d'engins triangulaires aux USA, dont un au Royaume-Uni»*.

Pour conclure, ce chapitre a tenté d'éclairer nos connaissances sur la technologie aérospatiale de pointe. Il est donc possible de se faire, grosso modo, une idée de l'avancée technologie dans ce domaine. A moins que... (cf. la discussion en fin d'article). Cet éclairage nous permet maintenant de passer en revue le phénomène des triangles volants avec un certain bagage de connaissances, en tout cas en ce qui concerne la technologie développée sur Terre.

* * *

3. Les principales manifestations d'OVNIs triangulaires dans le monde

Pour ce chapitre, je n'ai retenu que les observations d'OVNIs les plus crédibles, documentés et dignes d'intérêts afin de pouvoir, par la suite, tirer au clair les caractéristiques, possibilité techniques et éventuellement les motivations de ces engins. Je vais commencer par un cas récent, celui du «triangle des Ardennes» :

Les Ardennes, France, 10 août 1998

L'apparition d'un OVNI triangulaire au-dessus des Ardennes (que j'ai rapportée dans un précédent Tau*Ceti, (cf. l'article intitulé «*Un OVNI triangulaire au-dessus des Ardennes surprend plus de 130 témoins*») a fait l'objet de plusieurs dépêches (5). La première citait l'Ufologue M. Lemaire qui déclarait que : «*l'appareil, gros triangle aux bords arrondis avec une pointe tournée dans le sens de la marche, possède deux points lumineux rouges à l'arrière et un gros point blanc à l'avant. Ces lumières ne clignotent pas. Deux traînées de condensation sont visibles à l'arrière de l'OVNI volant à quelque 500 m d'altitude*».

Un témoin a filmé l'étrange engin. Ce film fut diffusé lors des JT de 20h00 et de midi sur plusieurs chaînes françaises. L'équipe ADV (Analyse des Documents Visuels) de l'UFOCOM (Alain H., Alain D.H., Hervé, Jean, Jean-Noël et Rudy) analysa cette bande. Voici quelques extraits de leur rapport du film qui se compose de deux séquences (l'une d'une durée de 17 s. et l'autre de 1 min 03 s.) :

« Pendant toute la séquence, le bruit de l'objet est audible, continu et s'assimilant assez bien au mot anglais "humming", souvent rencontré. Il peut aussi se comparer au bruit d'un réacteur d'avion en phase d'atterrissage, alors qu'il est encore en descente et que les moteurs ne sont plus en charge... »

Concernant l'image, les auteurs rapportent, à juste titre, que «*Malheureusement, la résolution de l'image initiale ne permet pas de se faire une idée précise de la forme générale de l'engin. L'étude des différents "feux" visibles sur l'engin donne plus d'indications. Un compositage de plusieurs images permet d'avoir une vue d'ensembles des lumières intermittentes. On distingue bien les deux lumières fixes avant et arrière ainsi que trois feux clignotants à l'avant, à l'arrière et au milieu de l'engin. La superposition des images (en négatif) conforte l'impression générale*».

Ils concluent que : «*L'analyse du document ne laisse pas place au doute. Tout tend à montrer l'origine aéronautique de l'engin, des phares d'atterrissage aux feux normalisés en passant par la sonorité du turboréacteur. Rien n'empêche donc de penser que les témoins ont vu un avion, dans le cas qui nous occupe et seulement celui-là ! La seule incertitude qui demeure est la nature de l'avion. Avons-nous affaire à un engin civil, sans doute d'un type peu courant, ou militaire plus ou moins secret ? Nous ne disposons pas des éléments pour le dire*».

J'ai pu visionné le film en intégralité, accompagné de la bande son : les conclusions de l'équipe d'UFOCOM semblent appropriées à l'observation. Le cas de l'OVNI des Ardennes peut être considéré comme résolu.

Ce petit rapport sur l'observation des Ardennes est un appel à la circonspection et à la prudence. L'observateur, surtout inexpérimenté, peut facilement se méprendre, surtout dans un climat où des observations d'OVNIs ont été rapportées dans la région ou à proximité. Je fais allusion à la vague belge qui avait fait couler beaucoup d'encre à l'époque, et qui continue encore...

Belgique, 1989-1991

Le 29 novembre 1989 marque le début de la vague. Les témoins rapportent un objet volant à très basse altitude, avec une sorte de gyrophare rouge et des phares excessivement lumineux qui se déplace à une vitesse extrêmement lente et capable de disparaître en une fraction de seconde. Durant toute la vague, les enquêteurs belges ont recueilli plus de 650 rapports d'enquête et 700 questionnaires complétés par les témoins eux-mêmes. Et environ 300 cassettes audio de 60 ou 90 minutes sur lesquelles sont enregistrés les témoignages de quelques centaines de témoins. Durant toute la durée de la vague (environ deux ans), il n'y a pas eu d'effets électromagnétiques constatés dans le voisinage de ou des OVNIs. De plus, aucun atterrissage n'a été recensé (6).

C'est donc le 29 novembre 1989 que deux gendarmes de la brigade d'Eupen, Hubert von Montigny et Heinrich Nicoll, roulent sur la N 68 à bord de leur véhicule de service quand ils remarquent une prairie si violemment illuminée qu'on «*aurait pu y lire la gazette*». Ils observèrent le phénomène suivant : «*l'engin semblait avoir une forme triangulaire, mais il était surtout doté de trois phares et d'un feu clignotant. Ces faisceaux lumineux scrutaient le sol et leur éclat était tel qu'ils nous éblouissaient, ce qui nous a empêché de bien distinguer l'appareil mystérieux (...). Il volait à basse altitude (deux à trois cents mètres tout au plus) et n'émettait qu'un léger vrombissement, comparable à celui d'un moteur électrique*». Dans cette région, ce même engin fera l'objet de 125 dépositions concordantes. Arrivé au-dessus du lac de la Gileppe, le triangle s'immobilise pour émettre simultanément et en directions opposées deux minces faisceaux de lumière rougeâtre. Ces faisceaux rectilignes, extrêmement longs (1 km) sortent horizontalement de l'objet à très grande vitesse et restent visibles quelques minutes. Quand ils disparaissent, ne subsiste plus, à chacune de leurs extrémités, qu'une «*boule de feu rouge*». Ces boules reviennent tourner autour de l'ovni. Cette même nuit, trente groupes de témoins (dont trois patrouilles de gendarmes) éparpillés sur 800 km² entre Liège et les frontières allemande et hollandaise, assistent des heures durant, aux silencieuses évolutions à très basse vitesse d'une «*plate-forme triangulaire*».

Le phénomène se manifeste comme s'il tenait à être remarqué : il suit le témoins, se déplace le long des routes, répond aux appels de phares, survole les agglomérations ou stationne au-dessus.

Voici un extrait du communiqué de presse de l'association belge ufologique SOBEPS du 18 décembre 1989 qui résume les caractéristiques de l'engin observé :

«Ces objets sont décrits comme des plateformes triangulaires de peu d'épaisseur, surmontées d'une sorte de coupole sur laquelle plusieurs témoins ont vu se découper des hublots».

«Ce type d'engin se déplace lentement, peut rester immobile, et se déplacer à des vitesses comprises entre 60 et 100 km/h ; cette évolution se fait silencieusement, à l'exception d'un bruit de turbine... »

«La cohérence des témoignages recueillis nous permet de conclure à un phénomène strictement matériel...au comportement intelligent...»

Les médias ont aussitôt suspecté les USA de tester des engins secrets ou stealth au-dessus du territoire belge. Ils ont également évoqué les drones, les AWACS, le F-117A ou encore une version modifiée du B-2 pour expliquer les apparitions d'OVNIs. Interrogé sur ces apparitions à répétition, le général Terasson, commandant de la Force Aérienne tactique belge, a aussitôt démenti : «*Je voudrais commencer par exclure ce qu'on appelle les produits de la furtivité...*» (7). De plus, l'ambassade américaine à Bruxelles affirma qu' «*aucun appareil F117A n'effectue ou n'a effectuée de survol du territoire belge*».

Le point culminant de la vague se déroula le 11 juillet 1990, quand l'armée accepta de montrer une pièce capitale d'un dossier au sujet duquel elle est toujours restée extraordinairement discrète.

Tout commença le soir du 30 mars 1990, vers 23 heures, quand le gendarme Renkin et son épouse remarquaient sur le fond du ciel étoilé un phénomène étrange. Intrigué, le gendarme téléphona au radar militaire de Glons, pour demander si l'on y détectait quelque chose d'anormal. Quand on examina la région de Wavre où se trouvait M. Renkin, on découvrit un écho non identifié qui apparaissait très souvent. Il se déplaçait lentement, mais systématiquement d'est en ouest. Les étonnantes observations visuelles étaient confirmées ensuite par d'autres gendarmes de la brigade de Wavre et l'écho radar continuait à se manifester de la même manière. A Glons, on demanda dès lors des renseignements à l'autre radar militaire, situé à Semmerzake. On y constata la présence d'un écho anormal au même endroit, avec un comportement identique. Cette trace ne pouvait donc pas résulter d'une "propagation anormale" des ondes radar. La source de l'écho se déplaçait à environ 45 km/h et elle restait à une altitude d'environ 3000 m. C'était donc ni un avion ni un ballon-sonde. On prit alors la décision de faire décoller deux chasseurs F-16 de la base de Beauvechain, pour mener une investigation. Les chasseurs sont montés vers 24 h, avec leur armement habituel : un canon de 20 mm et quatre missiles AIM-9N Sidewinder. Ils ont exploré le ciel, en étant guidés par le CRC (Control Reporting Center) de Glons. Les pilotes ont eu eux-mêmes des contacts radar et après une heure de vol, à bout de kérosène, ils sont revenus avec des enregistrements étonnants.

Revenus de leur mission, les pilotes des F-16, un lieutenant et un capitaine, «ont considéré qu'ils ont vécu quelque chose de tout à fait extraordinaire». Le 11 juillet 1990, le colonel De Brouwer prit la responsabilité d'une conférence de presse, spécialement consacrée à ce sujet. Il ne cachait pas sa surprise: "l'objet détecté par les radars des deux F-16 a effectué des déplacements dont aucun type d'avion existant n'est capable, passant en quelques secondes, dans une séquence de vol qui a pu être enregistrée, de 280 km/h à plus de 1800 km/h, alors qu'il se dirigeait vers le bas. Aucun contact n'a duré plus de vingt secondes. A chaque fois que les intercepteurs ont réussi à verrouiller (lock on) leur radar sur l'objectif, l'OVNI a entamé une manoeuvre évasive en modifiant sa trajectoire et sa vitesse".

Le général De Brouwer a rappelé que "de mémoire de contrôleur aérien, on n'avait jamais observé de tels phénomènes, d'une telle ampleur et d'une durée aussi longue. Si des conditions d'observation analogues devaient se présenter, des appareils redécolleraient très certainement».

Le premier contact fut établi à 0h13 au nord-ouest de Tubize. La vitesse de l'objectif s'est modifiée rapidement, évoluant «en un minimum de temps», (en deux secondes !!!) de 277 km/h à 1666 km/h, alors que l'altitude passait de 2970 m à 1550 m, puis à 3410 m et enfin le phénomène devait se trouver très près du sol. Ce comportement amena une perte de contact radar. Cette accélération correspond à 40 g et serait mortelle pour un humain. Cet ahurissant manège est observé au sol par un grand nombre de témoins (dont vingt gendarmes) qui voient distinctement l'OVNI et les F-16. Personne n'entendra, au cours des 75 minutes que durera la poursuite, le «bang» supersonique qui aurait dû accompagner le franchissement du mur du son par l'objet.

Un extrait du rapport de synthèse de la force aérienne belge concernant l'observation d'OVNI durant la nuit du 30 au 31 mars 1990 explique que : «l'hypothèse selon laquelle il s'agirait d'une illusion d'optique, d'une confusion avec des planètes ou tout autre phénomène météorologique est contradictoire avec les observations sur radar, notamment l'altitude aux environs de 10 000 pieds et les positions géométrique tend à prouver un plan-programme». Un autre point explicite que : «la première observation du déplacement lent des OVNI s'est faite à peu près dans la même direction et la même vitesse que le vent. La direction diffère de 30 de celle du vent (260 au lieu de 230). L'hypothèse qu'il s'agit ici de ballons-sondes est tout à fait improbable. L'altitude des OVNI reste dans cette phase à 10 000 pieds, alors que les ballons-sondes continuent de s'élever jusqu'à l'éclatement vers 100 000 pieds. Les lumières brillantes et leur changement de couleur peuvent être difficilement expliqués par de tels ballons. Il est tout à fait improbable que des ballons restent à la même altitude pendant plus d'une heure, tout en conservant la même position entre eux. En Belgique, au moment des observations radars, il n'y avait aucune inversion météorologique en cours. L'hypothèse qu'il pourrait s'agir d'autres ballons est à écarter absolument».

Ce rapport constitue une pièce maîtresse à apporter au dossier OVNI. De plus, l'explication du F-117 proposée par les Médias et les détracteurs de la réalité du phénomène OVNI ne tient pas du tout la route : le F-117 est incapable de rester sur place ou d'évoluer à une vitesse de 20 km/h. Le lecteur se rappellera des caractéristiques techniques citées dans le chapitre 1. De plus, les Américains devaient obtenir la permission du Ministre de la Défense pour faire des essais au-dessus du territoire belge et il s'est avéré qu'il n'y a pas eu de demande. Les journalistes européens sous-estiment-ils autant l'intelligence des Américains pour penser qu'ils sont capables de faire voler des prototypes secrets valant des millions munis d'énormes phares au-dessus d'agglomérations densément peuplées sans l'accord du pays «hôte», et de surcroît, qui longent les autoroutes en répondant aux appels de phare des automobilistes ? On croit rêver !

Par contre, actuellement, l'hypothèse de l'inversion météorologique est revenue au premier plan. Vigoureusement rejetée par les militaires belges à l'époque (cf. ci-dessus), elle a refait surface à l'occasion de la sortie du long et non moins sérieux rapport du professeur de physique à l'U.C.L. A. Messen intitulé «Analyse approfondie des mystérieux enregistrements radar des F-16» (8).

Dans son rapport, A. Messen déclare qu' «en 1994, j'ai trouvé une solution, expliquant l'ensemble des faits observés d'une manière rationnelle et cohérente. L'idée essentielle était que l'effet Doppler est modifié quand les ondes radar sont renvoyées par une masse d'air humide déformable. Cela rendait compte des échos anormaux des radars militaires au sol, des données des radars aéroportés et des observations visuelles des gendarmes. Tout cela résultait de conditions météorologiques très exceptionnelles. Je le savais déjà pour les radars au sol. Pour les radars des F-16, cela résultait du fait que les "nuages invisibles" sont des cibles molles qui se comportent autrement que les cibles dures habituelles. Les gendarmes avaient observé des réfractions atmosphériques en lumière visible, parce que des cellules d'air humide et chaud, isolées les unes des autres, s'interposaient parfois entre les gendarmes et le ciel étoilé. Quatre ans se sont écoulés et personne n'a trouvé mieux, mais ma proposition a été contestée d'une manière virulente par Jean-Pierre Petit».

L'affaire des F-16 n'en restait pas là. En effet, le quotidien Le Soir du 16 mai 1997 lance un pavé dans la marre en «citant» le ministre de la Défense nationale, Jean-Pol Poncelet, qui aurait affirmé au Parlement que *«les «returns» affichés sur les écrans radar de Glons étaient des phénomènes physiques observés fréquemment et surtout lors de périodes d'inversion de la température...il apparaît de plus en plus que les objets volants auraient très bien pu être des «LoFlyte», des avions ultrarapides...»*

Cette information provient d'un article du Sunday Times du 11 août 1996 qui explique que les USA viennent de dévoiler un nouvel avion hi-tech, le "LoFlyte", qui aurait été à l'origine de la vague d'observations d'OVNI, au-dessus du territoire belge, en 1990 et des "lock-on" des deux chasseurs F-16. L'article ajoutait que l'engin est de forme triangulaire et pourrait voler à plus de 6 fois la vitesse du son (Mach 6) à très haute altitude. Il serait également capable de vols stationnaires. Les JT de la RTBF et de RTL-TVI ont repris l'information sans la vérifier. Grave erreur, car en 1996 (oui, en nonante-six), le LoFlyte n'existait que sous la forme d'un modèle réduit téléguidé de 2,50 mètres ! ! ! Le responsable du marketing, Tophier Kersting, de la société Accurate Automation Corporation qui a développé le projet de l'appareil en question confirmait aux Ufologues belges d'UFOCOM que le premier vol d'essai "grandeur nature" de cet avion s'est déroulé seulement dans le courant du mois de novembre 96, à Dryden. Enfin, le Centre de Recherche de Langley, base de la NASA, confirma que, jusqu'il y a peu, l'avion était simplement un modèle réduit de 100 pouces subissant des tests aérodynamiques dans leur "tunnel à vent". De qui se moque-t-on ?

Finalement, on apprend que le Ministre Poncelet n'a jamais clos le dossier belge ni même fait allusion au LOFLYTE. Le compte-rendu de l'intervention concernant la vague belge au Parlement (document 969700625, département D 20), présentée à la mi-mai 1997, concernant la question n° 222 de Monsieur le Député Van Eetvelt (en date du 23 décembre 1996), ne mentionne pas le LOFLYTE et les conclusions laissent une question ouverte. Hormis l'allusion aux phénomènes météorologiques du professeur Meessen (cf. plus haut), qui fut désigné pour analyser les données radar contenues dans la boîte noire des F-16 ainsi que celles recueillies par les différents Centre Radar civils et militaires du pays, rien n'est commun avec l'annonce des médias belges.

Moralité ? Le citoyen tout-venant, pas du tout au fait de l'actualité ufologique, est maintenant convaincu que l'OVNI belge est le LOFLYTE...car à ce jour, il n'y a pas eu de correctif. Dix ans après les événements, les OVNI de la vague belge restent un mystère, n'en déplaît aux Médias. Donc, dix ans après les faits, la seule hypothèse crédible concurrente à l'HET (hypothèse extra-terrestre), celle de l'engin secret, n'explique toujours pas les observations. On ne peut que saluer l'attitude exemplaire de l'Armée de l'Air belge qui a immédiatement collaboré avec les organisations civiles avec une transparence sans précédent. Puisse cette démarche être un exemple à suivre pour d'autres gouvernements...

Cet exposé de la vague belge a illustré les points suivants, que l'on retrouve dans nombre d'observations d'OVNI :

1. Les performances ahurissantes de ces triangles volants (vol statique, disparition surplace, comportement intelligent, etc...).
2. L'incompétence des médias à traiter objectivement le phénomène OVNI (provoquée par la recherche de l'explication rationnelle à n'importe quel prix, même à celui du ridicule).
3. L'homogénéité des descriptions de l'OVNI de la part des témoins, ce qui tend à démontrer l'authenticité et la fiabilité des observateurs (en tout cas, cette remarque est valable dans ce cas-ci, avec de nombreux observateurs entraînés (policiers, militaires, etc...)).

Hudson Valley, nord de New York, USA, 1983-1986

Les observations d'OVNI en forme de V ou de boomerang commencèrent en 1983 et s'étalèrent sur 18 mois, jusqu'en 1986, dans une zone de 3'600 kilomètres carrés, à forte densité de population, répartie sur six comtés des états de New York et du Connecticut. On dénombra plus de sept mille témoins de ces étranges phénomènes aériens durant 7 ans, rien que dans cette région. En général, les engins étaient décrits comme «aussi grands qu'un terrain de football» et se déplaçaient silencieusement.

A titre d'illustration, je mentionnerais un rapport du 24 juillet 1983, au-dessus du complexe du réacteur nucléaire de Indian Point, sur l'Hudson River, à Buchanan (New York) où un OVNI fut observé par plusieurs membres du personnel : *«C'était une structure solide, très grande. Il y avait une série de lumières disposées en boomerang...»* a déclaré l'un des témoins.

Phillipp Imbrogno, l'un des enquêteurs de ces phénomènes, exprima son opinion sur ces apparitions qui restent encore un mystère aujourd'hui : *«Je vois mal le gouvernement tester un engin secret à un tel endroit (NDA : la Vallée d'Hudson). Premièrement, s'ils s'écrasaient, que feraient-ils ? Je suis convaincu que les OVNI de la Vallée d'Hudson ne sont pas des engins secrets. Deuxièmement, je ne suis pas totalement convaincu qu'ils soient extraterrestres. Et troisièmement, je me pose toujours la question !»* (9).

Williamsport, Pennsylvanie, USA, 5 février 1992

La ville de Williamsport fut secouée par une série d'observations extrêmement troublantes dans la nuit du 5 février 1992 : un engin en forme de boomerang, de trente à cent mètres d'envergure troubla la tranquillité de ses résidents. Se déplaçant à la vitesse du pas avec un énorme grondement, il exhibait des lumières blanches volumineuses. A l'instar de l'OVNI belge, il avait la capacité d'apparaître en un instant à la vue des observateurs et semblait contrôlé par une intelligence (vol en ligne droite, etc...). Egalement typique des manifestations de triangles volants : des lumières rouges, vertes et orangées indépendantes de l'OVNI semblaient l'escorter, en se maintenant à une certaine distance de celui-ci (10).

A part l'énorme grondement, cette description d'un triangle volant est typique de ce qui est observé dans le monde entier : taille gigantesque, vol lent, lumières éblouissantes, apparition et disparition instantanées, «globes» de lumière escortant le triangle, comportement intelligent, etc...

En plus des attributs technologiques dignes de la SF, c'est le comportement de ces engins qui nous interpelle : s'il s'agit d'engins secrets, alors pourquoi le survol d'agglomérations, les phares éblouissants ou encore le vrombissement à la limite du supportable ? Est-ce vraiment le meilleur moyen, pour un engin secret, de rester...secret ?

Puerto Rico, 28 décembre 1988

Il était 19h45 quand une soixantaine de témoins assista à la rencontre de deux avions de l'USAF avec un gigantesque OVNI et la disparition subséquente de ces deux chasseurs littéralement engloutis dans l'étrange structure volante. Tous les témoins déclarèrent que l'OVNI était triangulaire et totalement silencieux. Un témoin, M. Wilson Sosa raconte : *« C'était incroyable ! Comment quelque chose d'aussi gros pouvait-il rester ainsi en l'air ! Le deuxième chasseur restait à la droite de l'OVNI tandis que le premier se positionnait plutôt à son arrière gauche. Alors...Je ne sais pas ce qui s'est passé exactement...Est-ce que l'avion est entré dans l'OVNI par l'arrière, la partie supérieure arrière ? Ou autrement ? ...l'avion disparut seulement dans l'engin. J'ai bien regardé aux jumelles et je ne l'ai pas vu réapparaître, ni à l'arrière, ni sur les côtés de cet objet...le second appareil resta très près du côté droit de l'OVNI...le chasseur disparut à son tour, son bruit de moteur cessant immédiatement....On pouvait observer sa structure gris métallique, ainsi qu'une grosse lumière jaune centrale qui émanait d'une sorte de grand renflement concave... »*

Puis, l'objet se divisa alors par le milieu en deux sections triangulaires distinctes. *«On pouvait voir des étincelles rouges tomber de l'objet quand il s'est divisé»* expliqua aussi M. Sosa.

Une autre témoin, Mme Eduviges Olmed, habitant Finquitas de Betances : *«Ces avions faisaient des cercles et venaient en face de l'objet avec son énorme lumière jaune. C'était beau ! Et soudain, il s'arrêta et les avions semblèrent y disparaître !»*

M. Ivan Cote, un jeune habitant de Sabana Yeguas, quartier de la ville de Lajas donna encore ces quelques précisions : *«Il y avait d'autres objets lumineux rouges, plus petits, tout autour du triangle...ils en faisaient le tour et semblaient le protéger des avions...Soudain, les avions semblèrent être aspirés à l'intérieur de cette chose... Alors un autre avion est apparu, mais il resta à l'écart, comme s'il avait vu ce que les deux autres venaient de subir, et il disparut dans les nuages tandis que les plus petits OVNI aux lumières rouges le chassaient».*

Cette observation spectaculaire relève d'une part des caractéristiques habituelles des triangles volants (taille gigantesque, silence, objets lumineux rouges «boules ?», etc...) et d'autre part introduit une nouveauté, à savoir une interaction directe de l'OVNI avec deux avions de chasse. Jusqu'à maintenant, les triangles volants se bornaient à répondre aux appels de phare des automobilistes mais évitaient tout contact pouvant déboucher sur des incidents : lors de la vague belge, l'OVNI (jusqu'à preuve du contraire) poursuivi par les deux F-16 a préféré la fuite à la confrontation directe. Cette fois-ci, l'énorme triangle semble avoir pris une décision un peu plus hostile... Le lecteur se remémorera les tragiques rencontres du capitaine de l'USAF Thomas Mantell le 7 janvier 1948 au-dessus de Godman, Kentucky (11) et de Frederick Valentich à bord de son Cessna 182, le 21 octobre 1978, vers King Island, Tasmanie (12) avec de supposés OVNI, pour ne citer que les plus connues. Une autre singularité à signaler : le triangle se sépare ensuite en deux, ce qui est typique du comportement des OVNI.

Dans le cas qui nous occupe, l'OVNI semble avoir «aspiré» les deux intercepteurs. Où sont-ils passés, ont-ils été «anéantis» ? Fin 1988, la guerre froide est encore d'actualité, même si la détente continue sur sa lancée. Alors, cet OVNI, un engin russe ?

Samara, Russie, 13 décembre 1990

A 0h07, les contrôleurs du radar à longue portée de la station de dépistage de Kuybyshev (Samara) virent un spot apparaître sur leurs écrans, estimé à environ 100 km. Le système automatique et électronique d'identification des amis ou ennemis (IFF) cessa de fonctionner, empêchant les contrôleurs de savoir si l'engin était hostile ou non. Deux minutes et demie après sa première apparition, le gros spot s'éparpilla en une multitude de petits retours. Ils étaient alors à moins de 40 km de la station et le plus imposant avait commencé à prendre la forme d'un objet de forme triangulaire, et se dirigeait maintenant droit sur le poste radar. Comme il approchait, une équipe de soldats voulut sortir pour voir ce qu'il en était : la chose passa en trombe au-dessus de leurs têtes, à moins de 9 mètres. Puis elle s'arrêta et entama un vol stationnaire à moins de 45 mètres d'une rangée mobile de radars à courte portée, connue sous le nom de poste numéro 12. Il y eut un éclair et les antennes jumelées prirent feu ; peu après, l'antenne supérieure s'effondra. Un examen ultérieur révéla que toutes les parties métalliques des antennes du poste numéro 12 avaient fondu, sans doute sous l'effet de l'éclair. Les témoins décrivirent le mystérieux triangle comme noir et *«lisse...pas comme un miroir ; c'était comme une épaisse couche de suie»*. D'après leurs récits, les flancs de l'objet faisaient environ 14 mètres de long et il avait environ près de 3 mètres d'épaisseur. L'engin ne présentait ni ouvertures ni hublots. Il continua à stationner environ 90 minutes après avoir détruit le radar. Puis il se remit en route et disparut complètement dans la nuit.

Il semblerait que les Russes soient confrontés et subissent le même phénomène que leurs interlocuteurs américains ! On se rappellera qu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, les observations d'OVNI «Foo Fighters» qui poursuivaient les avions de chasse alliés et nazis étaient pris par les premiers pour des engins nazis ou japonais et pour les seconds pour des aéronefs de l'alliance. Finalement, les forces en présence s'aperçurent que ces engins appartenaient ni à l'un, ni à l'autre (13)!

Je note également que ces triangles volants sont régulièrement observés près des bases militaires, des autoroutes ou des sources d'approvisionnement en énergie. La même constatation est valable pour les observations d'OVNI classiques. Les observations répétées d'OVNI au-dessus des installations atomiques de Oak Ridge en 1950 (14), de Loring AFB, Maine en octobre 1975 (15) ou encore de Bentwaters, RAF en décembre 1980 (16) ne sont que quelques exemples parmi des centaines !

Côte islandaise, 18 février 1996

Le 18 février 1996 à 21h00, de nombreux bateaux purent observer trois énormes triangles noirs silencieux au-dessus de la côte islandaise qui surgirent de la mer. Ces triangles étaient accompagnés de trois balles de lumières rouges indépendantes qui s'élevèrent de la mer et survolèrent silencieusement les bateaux, à faible distance (17).

Ce rapport apporte de nouveaux éléments : ces engins semblent capables d'immersion. Viennent-ils d'une base située dans les fonds marins ou s'y «promènent-ils» seulement, comme pour faire du snorkling ?

Rhode Island, USA, 20 février 1999

Dennis Bossack et sa femme étaient assis sur leur porche à 23h40, quand ils purent observer un «engin qui passa au-dessus de nous silencieusement, doucement et à très basse altitude. Le dessous de l'engin était éclairé par une lumière blanche diffuse, nous donnant l'opportunité de voir le sigle. Il présentait un triangle jaune contenant la Terre frappée par deux éclairs avec le numéro 1 sur le côté droit. J'estime la vitesse de l'engin à 10 km/h. L'objet ressemblait à un Stealth F-117, bien qu'il était plus grand...» (18).

Cette observation est très intéressante, car pour la première fois, elle nous donne un indice sur la provenance de ces étranges triangles. Ce sigle indiquerait que l'engin est construit par la main de l'homme.

Je me permets de rappeler au lecteur qu'Aviation Week affirmait dans son édition d'octobre 1990 que «...Ce véhicule (l'Aurora) est plus silencieux que le F-117A ... et est bien plus grand qu'un F-117 A. Les lumières observées sont similaires à celles du F-117A». Tout y est : la ressemblance avec le F-117, la taille plus impressionnante ainsi que le moindre bruit de l'Aurora. Dennis Bossack, aurait-il vu un Aurora ?

De par le passé, des OVNI frappés de sigles ont déjà été signalés : lors du cas de Lonnie Zamora, à Socorro, Nouveau-Mexique, le 24 avril 1964, lors de l'observation de Willoughby, USA, 1964 ou encore à Sao Paulo, Brésil le 25 avril 1959. Que faut-il en penser ?

Monterrey, Mexique, 12 septembre 1999

Le 12 septembre 1999, une spectaculaire apparition diurne d'un OVNI triangulaire eut lieu au-dessus de Monterrey, N.L., Mexique. Des dizaines de témoins dont une équipe de télévision, des pilotes de ligne en vol ainsi que des contrôleurs aériens observèrent l'étrange aéronef.

C'est à 19h00 qu'un énorme objet en forme de V apparut dans le ciel de Monterrey, une grande ville industrielle située au nord du pays, non loin de Laredo, Texas.

Alors que le «boomerang» stationnait dans le ciel à basse altitude, une «sphère» émettant une lumière blanche flottait juste au-dessus du gigantesque engin...qui changeait de forme, passant du boomerang au triangle tout en tournant sur son axe.

De nombreux témoins avaient déjà les yeux rivés sur l'objet quand Sandra Gonzalez appela la chaîne TV locale, Channel 12, pour couvrir l'événement, à 19h15. A 19h30, la plupart des Médias régionaux étaient au courant de l'apparition.

Durant une émission du lendemain de la chaîne TeleDiario, Martha Zamarippa témoigne : «J'ai vu l'OVNI de 19h30 à 19h45 au-dessus de Colonia del Valle. C'était incroyable de voir toutes ces voitures arrêtées dans la rue et ces gens le nez en l'air. C'était virtuellement impossible de ne pas s'apercevoir que quelque chose de bizarre se tramait dans le ciel.»

Mr. Joel Sampayo, un journaliste TV, déclara qu'un Boeing 737 descendait à 10'000 pieds pour la phase d'atterrissage quand ils reçurent un appel de la Tour de Contrôle de l'Aéroport International de Mariano Escobedo. Ils furent avertis de la présence de l'engin inconnu et qu'une manœuvre était peut-être à prévoir. Plus tard, dans la phase d'approche, les pilotes eurent un contact visuel avec l'OVNI.

Un témoignage intéressant présenté à TeleDiario provient de Mr. Antonio Arriaga qui a également pu filmer l'OVNI : «Cela ressemblait à une boucle d'oreilles. Après, il entreprit une rotation et ressemblait à la lettre «J». Il est resté statique durant 1 heure avant de filer vers le sud. Durant tout ce temps, l'objet semblait lumineux en changeant d'une couleur métallique à bleue. Quand le soleil disparut derrière les montagnes, l'objet devint noir» (19).

Apparaissant habituellement la nuit, cet OVNI triangulaire a fait exception à la règle ! Cette fois, il ne se divisa pas en deux, mais se métamorphosa, défiant notre compréhension !

Discussion

Ces descriptions d'observations d'OVNIs triangulaires du monde entier ont fait ressortir le facteur humain dans l'observation : le cas des Ardennes illustre à quel point notre perception est faillible. Il semble clair que, dans certains cas, des prototypes d'engins secrets, comme ce fut le cas pour le F-117A, furent pris pour des OVNIs (dans le sens extraterrestre du terme). Par contre, il est inconcevable que ces prototypes rendent compte de toutes les observations relative au phénomène mondial des OVNIs triangulaires.

Ensuite, le secret entourant la recherche, le développement et l'usage des engins secrets triangulaires empêche quiconque de conclure définitivement sur la provenance terrestre ou étrangère de ces engins. A quel niveau technologique en sont les ingénieurs de Skunk Works ? La seule manière sensée d'y répondre est de se baser sur leurs dernières innovations dont on a connaissance : le F-117A ou le F-22 Raptor. Ces deux engins ne sont pas du genre à disparaître surplace ou à «gober» des avions ennemis, comme nos triangles volants non identifiés. De plus, les rapports officiels parlent d'engins (tel Aurora) capables de prouesses (Mach 5 pour Aurora) mais pas de miracles !!! Il existe pourtant des Ufologues pour affirmer que les OVNIs triangulaires sont fabriqués sur Terre. Mc Andrew déclarait en parlant de l'HALO : *«Cet objet vole comme nul autre. Il s'arrête dans sa course, survole et accélère à une vitesse ahurissante»*. On se croirait en présence de l'OVNI belge !

Il est intéressant de noter que cette conviction dans l'origine terrienne de ces engins se trouve à haute fréquence chez nos amis Ufologues anglo-saxons (où la majorité des observations d'OVNIs triangulaires sont d'ailleurs signalées). Peut-être faut-il localiser la source de cette croyance dans l'anxiété grandissante de la société anglo-saxonne et particulièrement américaine : l'aviation, aux USA, a depuis longtemps été considérée comme une fierté de la magnificence de la patrie, des opérations Kitty Hawk à Desert Storm. Mais, l'interdépendance et la compétition économiques avec l'Asie et l'Europe, associés au déclin financier de l'industrie aérospatiale américaine, a engendré de l'incertitude pour le futur. Il serait rassurant de croire, pour l'Anglo-saxon, que le déclin de ce floron de la suprématie américaine est plus apparent que réel : le fantasme que les USA ont développé des engins écrasants de part leurs avancées technologiques peut alors prendre réalité. Ainsi, les USA assureront leur place d'écrasant leadership. Cet *«expression d'un besoin de protéger l'intégrité du groupe devant la dissolution de structures rassurantes sur lesquelles s'appuyaient les individus»* (20) défini comme de l'intégrisme par les psychologues spécialistes du fanatisme n'est pas sans rappeler la thèse affirmant que les OVNIs actuels sont des armes nazies !

Il semble virtuellement impossible que l'industrie aéronautique ait développé de tels engins, à moins qu'un «bon technologique» se soit produit. On penserait à l'hypothétique récupération et exploitation d'une technologie extraterrestre (d'ailleurs déjà utilisée selon certains, cf. notamment P. Corso), à l'avènement d'un Kelly-à-la-puissance-dix ou encore à une découverte fortuite.

De toute façon, il est évident que ces engins utilisent un mode de propulsion révolutionnaire. A ce jour, aucun système connu est en mesure de rendre compte des performances observées. Certains parlent du MFD «Magnetic Field Disrupter» qui serait développé aux laboratoires de Sandia et de Livermore. Le MFD générerait un champ de vortex magnétique qui altère ou neutralise les effets de la gravité sur la masse jusqu'à 89 pourcents. Il ne s'agirait pas d'antigravité mais d'une altération du champ gravitationnel terrestre. Cette technologie permettrait à l'engin d'être extrêmement léger et d'exécuter des manœuvres inimaginables. On dit également que des fabricants tels que Raytheon et E-Systems pourraient construire des systèmes de propulsion «exotique». Les noms de Raytheon et E-Systems apparaissent souvent dans les articles consacrés au projet HAARP, entre autres.

Pour en finir avec la propulsion, j'aimerais ajouter que la lumière orange ou jaune souvent rapportée par les témoins se trouvant au milieu du triangle volant semble dépendante du système de propulsion puisque quand l'engin accélère, elle s'intensifie. La lumière jaune/orange pourrait être un plasma créé par un champ électromagnétique puissant dont le but serait de réduire la friction et donc de réduire la quantité d'énergie nécessaire pour propulser l'engin. La théorie sous-jacente à ce phénomène pourrait être la MHD (23).

Imaginons que ce engins soient véritablement d'origine terrestre et que les instances militaires désirent garder leurs existences secrètes. Dans ce cas là, comment expliquer le fait que ces engins fassent le maximum pour être remarqués, en longeant les autoroutes, en se munissant d'énormes phares ou encore en volant à très basse altitude à faible allure ? Pour l'anecdote, l'utilisation des F-117A pour les raids en Libye en 1986 a été refusée en partie parce que *«les utiliser lors d'un raid aurait compliqué le camouflage de leurs existences»* (21). Si les USA se prive d'utiliser de telles armes en tant de guerre pour préserver le secret, ce n'est en tout cas pas pour ensuite faire «joujou» au-dessus des agglomérations avec quelques témoins !

N'est-ce pas déjà assez compliqué de garder un tel secret à l'abri de la curiosité du grand public ? Le rapport du Defense Science Board Task Force rapporta en 1970 : «*Il est improbable que des informations classifiées restent secrètes sur des périodes de plus de 5 ans, et il est plus raisonnable d'estimer que ces informations seront connues par des tiers avant un an, par le biais de découvertes indépendantes, de fuites ou encore par d'autres voies*». Le même rapport poursuit : «*Par le passé, il n'a jamais été possible de garder des découvertes d'importances capitales, comme par exemple que l'arme atomique existe ou que les vols hypersoniques sont possibles*». Le rapport explique encore que «dans de nombreux cas, la déclassification d'information technique eut un effet bénéfique au sein de notre système et la classification de données provoqua un effet négatif» (22). J'avertis le lecteur que le rapport date de 30 ans et que ces conclusions sont uniquement valables pour ce qui touche le secret technique.

Un autre argument invalidant la thèse de l'origine terrestre des triangles volants est le fait que ce genre d'OVNI fut signalé dès le commencement de l'Ufologie contemporaine, en 1947. Kenneth Arnold rapporta avoir observé neuf engins en forme de boomerang et l'OVNI de Roswell était en forme de croissant, d'après les témoins présents sur la scène. Franchement, on a déjà de la peine à concevoir de tels engins produits actuellement sur Terre, alors, imaginez en 1947 !!! D'ailleurs, les observations de triangles volants ont jalonné l'histoire de l'Ufologie : je rapporte, par exemple, l'observation du 14 septembre 1952 par le personnel militaire international de navires de guerre de l'OTAN durant l'exercice de l'opération «Mainbrace» dans l'Atlantique nord, entre l'Irlande et l'Islande qui concernait trois triangles bleu-verts volant à 1'500 mph (24). Une autre observation date du 7 avril 1967 quand un OVNI triangulaire resta «suspendu» au-dessus de la ville bulgare de Stara Zagora (25).

A preuve du contraire, l'hypothèse de l'origine terrestre des triangles volants est irrecevable. Toutes les tentatives pour expliquer le phénomène des triangles volants par la technologie terrestre ont échoué.

L'observation de Rode Island montre que la frontière entre les engins secrets et les OVNI (engins non-terrestres) est extrêmement floue. On touche ici un point essentiel du phénomène OVNI : sa capacité de mimétisme qui permettrait à l'intelligence au commande du phénomène de passer inaperçu, de semer le doute et, peut-être, de nous préparer progressivement à cette présence étrangère. En effet, nous avons constaté, tout au long de mon exposé, que les caractéristiques de vol et le comportement des triangles volants sont calqués sur celles des OVNI traditionnels : accélération brutale, disparition et apparition instantanée, immobilisation, boules ou sondes lumineuses suivant l'OVNI principal, comportement intelligent, intérêt pour les installations militaires ou stratégiques, comportements étranges des animaux lors d'apparitions d'OVNI, etc...

Les triangles volants rassemblent toutes ces caractéristiques communes aux OVNI mais se distinguent par leur forme triangulaire alors même que ce type d'engin commence à être développé sur Terre. C'est comme si le phénomène OVNI se mettait à prendre l'apparence de nos propres engins pour mieux nous confondre ! D'où le mimétisme. Les OVNI observés aux USA durant la vague de 1897 (l'Airship de 1897) illustrent cet aspect du phénomène : à l'époque, de nombreux témoins observèrent des OVNI en forme de dirigeable. Par exemple, le magazine Fate publia en 1990 une lettre d'une témoin, Hilad Stoll Wallace, qui observa en 1897, au-dessus du Nebraska que l'OVNI «*était similaire aux dirigeables et de couleur argentée*» (26). Le même phénomène de mimétisme est à remarquer pour la vague d'OVNI au-dessus de l'Europe (France, Belgique, Hollande, Allemagne, Suisse, Pologne, etc...) du 5 novembre 1990 vers 19h00 durant laquelle des témoins se comptant par milliers observèrent des phénomènes aériens non-identifiés. On apprit par la suite qu'il s'agissait de la rentrée atmosphérique de l'engin soviétique «PROTON». A l'évidence, même si l'engin soviétique avait effectivement survolé l'Europe au moment des observations, il ne pouvait pas expliquer toutes les observations car la répartition géographique des lieux, les directions d'observation et les indications de taille apparentes (gigantesques dans bien des cas) et les descriptions d'énormes masses sombres ne collaient pas avec la fusée russe.

J'ai moi-même discuté avec une témoin du 5 novembre 1990 : elle était convaincue de la taille gigantesque de l'engin volait à très basse altitude. Dès lors, il semble que le phénomène OVNI nous a refait le coup du mimétisme en «profitant», en quelque sorte, de la rentrée atmosphérique pour apparaître à de nombreux témoins !

Les Ufologues des années 70 constataient déjà ce phénomène de mimétisme qui peut prendre la forme d'une imitation d'appareils relevant de la technologie terrestre. Qu'il soit question des «vaisseaux aériens» du Moyen Age et de la Renaissance, de la grande vague des «dirigeables» évoquées plus haut ou des «avions fantômes» des années 30-34 en Suède. Le comportement mimétique semble donc constituer une constante du phénomène OVNI.

Le «mimétisme» se retrouve également dans le comportement des Ufonautes quand, par exemple, des agriculteurs voient des humanoïdes qui ont un intérêt pour des plantes ou des engrais (de nombreux cas dans le monde, dont le cas de M. Masse, Valensole, 1965).

Erich Zurcher, note, dans son excellent ouvrage que *«le phénomène (OVNI) contrôle et règle de la manière la plus parfaite qui soit l'ensemble de sa manifestation en fonction du contexte où elle s'insère»* (27). D'où la multiplication des observations d'OVNI triangulaires. L'auteur remarque, à juste titre, que *«parmi les nombreuses méthodes employées par l'éthologie (étude du comportement animal), l'emploi du «leurre» est fréquemment utilisé pour tester les réactions animales. Le leurre est une imitation plus ou moins parfaite d'un animal, bien connu du sujet testé...Quelques Ufologues pensent que les scènes «préfabriquées» induites par le phénomène OVNI pourraient bien constituer des leures hautement sophistiqués pour l'espèce humaine»*. Il continue : *«Quelle n'est pas la surprise de constater que l'un des meilleurs moyens utilisés par les spécialistes pour communiquer avec les animaux consiste justement en une action mimétique de leur comportement»* (28).

Par exemple, l'éthologiste pourra approcher des gorilles dans leur milieu naturel sans trop de danger en mimant leurs actes. Zürcher explique que *«comme dans le phénomène OVNI, le mimétisme n'est pas parfait et les gorilles ne sont pas dupes. Mais quelle conscience ont-ils des motivations humaines en cette circonstance ? Doués d'une intelligence plus développée, ils se demanderaient probablement quel est ce lien mystérieux qui les relie à cet homme et pourquoi cette attitude absurde et inexplicable de sa part...»* (29). *«En Ethologie, il arrive fréquemment que l'expérimentateur pose un problème à l'animal pour tester sa capacité de réponse. Il y a répétitivité du problème pour un temps donné, soit jusqu'à sa résolution, soit jusqu'à l'incapacité vérifiée de sa résolution. Si l'animal l'assimile et le résout, on pose un nouveau problème, légèrement plus compliqué, ou le même sous une forme différente. Et comme par hasard, c'est bien ce que l'on observe, non seulement pour le phénomène Humanoïde mais aussi pour la totalité du phénomène»* poursuit l'auteur (30).

Il conclut : *«Des modifications profondes du comportement des animaux (et de l'homme) peuvent être obtenues par le renforcement sélectif de certaines actions. Certains renforcements sont plus efficaces que d'autres. Si l'entraînement est trop égal et monotone, le sujet s'arrête dans son développement, ou même, retombe à un stade inférieur (cf. les travaux de Skinner sur le renforcement, NDA). Le meilleur programme de renforcement combine la périodicité et l'imprévisibilité. Dans ces conditions, l'apprentissage est lent mais continu. IL conduit au plus haut niveau d'adaptation. Et il est irréversible. Tout se passe comme si les vagues d'apparitions d'OVNI constituaient un programme de renforcement (...)»* (31). A ce propos, Jacques Vallée note que *«le phénomène doit nous tromper pour faire évoluer notre comportement...Nous étudierons les OVNI de gré ou de force. Une civilisation comme la nôtre, entièrement orientée vers ce qu'elle considère comme le progrès technique, ne peut pas longtemps ignorer l'apparition dans son ciel d'objets défiant les lois de sa physique et les performances de ses avions-fusées»* (32).

Conclusion

Au vu de ce qui précède, je pense qu'il est raisonnable d'admettre que le phénomène des triangles volants est un véritable phénomène OVNI, lequel, par son mode de fonctionnement de «mimétisme», a épousé les traits de nos engins de pointe, pour semer la confusion, nous mettre à l'épreuve pour nous étudier, et, peut-être, dans le but de nous faire évoluer !

Références

- (1). Wilson, Jim. (Septembre 1999), How a handful of men broke the rules and created the world's most amazing high-tech weaponry, *Popular Science*
- (2) One on One, (25 June 1990, page 38), *Defense News*
- (3). Sweetman, Bill, (Mars 1993), Out of the black, secret mach 6 spy plane, *Popular Science*
- (4). Scott, William, (10 Juin 1991, page 20), Triangular Recon Aircraft May Be Supporting F-117A, *Aviation Week & Space Technology*
- (5). Dépêches AFP du jeudi 13 Août 1998 - 13h01 heure de Paris et du samedi 15 août 1998, 16h57 (GMT).

- (6). *Ovni Présence*, numéro 45, janvier 1991
- (7). *La dernière Heure*, 15 décembre 1989
- (8). Messen, A. (décembre 1998), Analyse approfondie des mystérieux enregistrements radar des F-16, *Inforespace*, numéro 97
- (9). Hynek, Imbrogno et Pratt, *Night Siege: The Hudson Valley UFO Sightings*, ISBN 0-345-37086-4
- (10). Greco, Samuel, Vague d'OVNIs sur Williamsport in *E.T. Connection*, Presses de la Cité, Timothy Good, 1994
- (11). Steiger, Brad. *OVNI : le projet «Blue Book»*, Editions Pierre Belfond, 1979
- (12). Good, Timothy. *Beyond Top Secret*, PAN Editions
- (13). Clark, Jerome. *The UFO Book*, Visible Ink Press, 1997
- (14). Redfern, Nicholas, *The FBI Files*, Pocket Books, 1997
- (15). Fawcett, L. & Greenwood Barry, J. *The UFO Cover-Up*, Fireside Book, 1992
- (16). Warren L. & Robbins P., *Left at East Gate*, Marlowe & Company, 1997
- (17). Dodd, Tony, *UFOs and Confrontations in the North Atlantic, Sightings*
- (18). Filer, George A. (8 août 1999), *Do Some ET Craft Display Insignias ?*, *Sightings*
- (19). Garza Yturria Santiago. (14 septembre 1999), *Major UFO Sighting over Monterrey*, *Sightings*
- (20). Joseba Atxotegi & Jordi Font i Rodon, *Fanatisme et traits sectaires*, in «*Les miroirs du Fanatisme*», Labor et Fides, 1996
- (21). Cunningham, Jim. (Fin 1991) *Cracks in the Black Dike*, page 32, *Airpower Journal*
- (22). Seitz, Frederick, Chairman, Office of the Director of Defense Research and Engineering. (1er juillet 1970, page 1). *Report of the Defense Science Board Task Force on Secrecy*
- (23). Whaley, Adam & Alexander Richard. (17 mars 1999), *Some More Thoughts On The Flying Triangle Phenomenon*, *Sightings*
- (24). *Projet Blue Book*, USAF