

# 1968

## remise de gaz à San Carlos

LDLN, N°- 333, MAI-JUIN 1995

En marge de notre "chronologie des rencontres dans le ciel", dont vous trouverez la quatrième partie dans ce numéro, nous vous avons présenté, dans LDLN 330 et 331, sept récits détaillés concernant des affaires de ce genre. En voici un huitième, que nous fournit l'actualité toute récente.

Au moins dix quotidiens français (et deux suisses) du début d'août ont signalé une observation remarquable, faite dans la soirée du 31 juillet, en Argentine (1). La quasi-totalité de ces quotidiens sont datés du 3 août. Voilà donc une affaire d'ovni qui n'aura vraiment pas été dissimulée au public!

Le lieu de cette observation, l'aéroport de San Carlos de Bariloche, nous rappelle un incident très étrange, qui s'y est déroulé le lundi 22 juillet 1968. On en trouve le récit dans le numéro 95 (octobre 1968) de *Lumières dans la Nuit*. Nous reproduisons ci-contre cet article, qui suggère un cas d'ovni imitant un avion !

### En présence de pilotes et techniciens brésiliens Un «O.V.N.I.» simule un atterrissage sur l'aérodrome San Carlos de Bariloche

Buenos Aires, 26 juillet. 1968  
« Un objet volant non identifié » a évolué pendant trente minutes, lundi dernier, au-dessus de l'aérodrome de San Carlos de Bariloche, à 1200 kilomètres au sud-ouest de Buenos Aires, annonce jeudi le quotidien « La Nation ».

Le journal reproduit les déclarations d'un technicien de la tour de contrôle de cet aéroport qui décrit l'objet comme « un avion aux ailes en delta, très long et effilé ».

Il évoluait au-dessus du terrain comme s'il s'appretait à atterrir mais il n'a pas répondu aux appels radio et aux signaux lumineux a déclaré le témoin. « Il ressemblait à un « Canberra » et était plus grand que le « Constellation ».

L'étrange machine n'avait pas de hublots et sur une aile étaient peints en noir quatre carrés, a précisé le technicien. L'objet a attiré l'attention des pilotes et des techniciens qui ont remarqué que, malgré ses ailes très courtes, l'appareil, volait à une vitesse très réduite.

Après s'être dirigé vers le bout de la piste, l'objet a viré brusquement sur lui-même et est reparti à très grande vitesse vers le sud-est.

Lumières dans la Nuit n° 95

Plus récemment, nous avons encore évoqué le nom de San Carlos de Bariloche, à deux reprises: dans LDLN 296, à propos de la vague argentine de 1978, puis LDLN 298, au sujet de la photo prise sur le lac Nahuel-Huapi en décembre 1968.

Les articles de presse du 3 août <sup>68</sup> situent San Carlos de Bariloche à 1 800 km de Buenos Aires. C'est inexact: la distance, comme l'a remarqué M. Brand, n'excède guère 1 300 km. Il y a peut-être 1 800 km, mais alors, c'est par la route !

Michel Martraix, le sympathique chef d'escale d'Aerolineas Argentinas à Roissy, a bien voulu faire l'enquête pour LDLN. Il se trouve que le pilote de l'avion, Jorge Polanco, est un de ses amis, mais il est affecté au réseau sud-américain de la compagnie. Ce n'est donc pas son témoignage que nous allons vous présenter, mais celui d'un autre pilote d'Aerolineas Argentinas, Roberto Benavente, commandant de bord sur 747, qui se trouvait (en tant que passager) dans la cabine de pilotage du Boeing 727.

L'avion, immatriculé LV-OLP, effectuait le vol AR 674 du 31 juillet. Il avait décollé de l'Aeroparque (2), emmenant 102 passagers à San Carlos de Bariloche, importante station de sports d'hiver. (N'oublions pas que fin juillet, dans l'hémisphère sud, c'est le milieu de l'hiver.)

L'équipage de conduite était composé du pilote Jorge Polanco, du copilote Carlos Dardona, et du mécanicien navigant Jorge Allende.

Voici le témoignage que Roberto Benavente a rédigé pour nous, à la demande de Michel Martraix:

→ à 1968?  
Le lundi 31 juillet, je voyageais dans la cabine de pilotage du vol AR 674, à destination de Bariloche.

Alors que nous nous trouvions à environ 90 miles nautiques (3) de l'aéroport, il y eut une panne électrique qui affecta la ville et l'aéroport de Bariloche. Il nous fallut attendre quelques minutes, jusqu'à ce que le générateur de secours rétablisse le courant. Nous reçûmes l'autorisation de commencer notre approche, et c'est alors que nous vîmes une lumière intense, semblable à une étoile.

Le commandant de bord de notre 727 demanda au contrôleur s'il y avait un trafic (4) dans notre secteur. Le contrôleur répondit qu'il y avait un autre avion en approche, mais il ne pouvait s'agir de lui, compte tenu de sa position. Nous continuâmes notre approche, et nous étions en fin de virage, nous dirigeant vers le localizer (5). Les trois membres de l'équipage et moi-même vîmes distinctement un objet semblable à un avion, sur le côté droit du nôtre, juste un peu en arrière, semblant voler parallèlement à nous. Cet objet avait trois lumières: une verte à chaque extrémité et un feu rotatif orange exactement au milieu.



C'est à ce moment-là que nous dûmes interrompre notre approche, les lumières de l'aéroport venant à nouveau de tomber en panne. Je pus alors voir les lumières de l'autre avion, à l'endroit où on nous l'avait signalé.

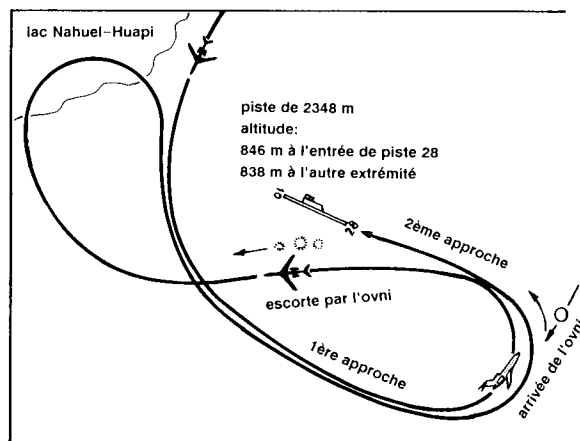
Notre pilote signala à la tour la présence des lumières que nous avions vues, et le contrôleur répondit que lui-même les voyait. Le pilote de l'autre avion signala qu'il voyait une lumière orange qui nous suivait. Nous fîmes une nouvelle approche, et nous nous posâmes normalement.

Le pilote de l'autre avion, un gendarme, raconta après avoir atterri qu'il avait vu cette lumière orange nous suivre, s'arrêter instantanément, monter verticalement à très grande vitesse, s'arrêter à nouveau, et disparaître en direction des montagnes.

Deux contrôleurs de la navigation aérienne ont déclaré qu'ils avaient vu la lumière orange à proximité de notre avion.

R.B.

Nous connaissons le nom du gendarme qui pilotait l'autre avion: Ruben Cipuzak. Ses quatre passagers virent également le phénomène, ce qui fait un total d'au moins onze témoins: quatre



dans le 727, cinq dans le second avion, et les deux contrôleurs. En fait, le nombre réel de témoins est probablement supérieur, puisqu'il semble que des passagers du 727 aient également observé le phénomène.

L'incident s'est produit à 23 h 30 GMT. Lorsque la lumière blanche s'est approchée du 727 par l'avant, le pilote, Jorge Polanco, a distingué la forme d'une soucoupe renversée. Ensuite, lorsque l'objet a pris l'aspect de trois lumières (deux vertes avec une orange au milieu), Polanco a estimé la distance entre son avion et cet objet à une centaine de mètres seulement.

Il n'est pas impossible que la première panne de courant ait été provoquée par la présence de cet objet dans le ciel, mais tel n'est pas le cas de la seconde: elle résulte d'une banale panne de la génératrice de secours!

Les 727 d'Aerolineas Argentinas ne sont pas équipés du système TCAS (Traffic Collision Avoidance System) qui aurait pu fournir quelques données intéressantes de plus.

1: Nous tenons à remercier Hervé Benveggen, Michel Boiné, Gildas Bourdais, Robert Brand, Magali Cazottes, Henri Fuon, Roger Gayral, Julien Gonzalez, André Herman, Claude Houllier, Maurice Jourget, Yannick Morel et Patrick Renaux, qui ont aussitôt transmis à LDLN les articles de presse par lesquels ils avaient appris l'événement.

2: Aeroparque est l'un des deux aéroports de Buenos Aires; l'autre est Ezeiza (dont le nom apparaît dans notre chronique des rencontres dans le ciel).

3: Rappelons qu'un nautique vaut 1853 m.

4: "Un trafic" signifie : un autre avion.

5: le localizer est un radio-émetteur au sol (situé près de l'entrée de piste) qui permet au pilote de s'aligner dans l'axe. Associé au "glide" (qui en est l'équivalent dans le plan vertical), il constitue l'ILS (Instrument Landing System).