

ROSWELL

tout prix. Le titre curieux de ce livre sera expliqué plus loin.

Nick Redfern

Cette nouvelle histoire, aussi étrange qu'elle paraisse, demande un examen attentif, étant donné la notoriété de l'auteur, qui a écrit plusieurs bons livres sur les ovnis, dont l'un a pour sujet les accidents d'ovnis, publié en 1999 : Cosmic Crashes. The incredible story of the UFOs that fell to Earth (2). Il est aussi l'auteur de beaucoup d'articles et de conférences.

Une remarque préliminaire est que ces théories ne peuvent pas être vraies toutes les deux. Au moins l'une des deux doit être fausse. Il n'est pas surprenant que l'un des principaux promoteurs de l'explication « Mogul », Karl Pflock, ait déjà exprimé fortement son désaccord, avec sa verve habituelle, dans une lettre ouverte intitulée « Attaque des mutants mongoloïdes ! ». J'ai déjà donné mon opinion sur la théorie du ballon Mogul, et je ne vais pas la répéter ici. Je fais juste une remarque : Ceux qui croient que les officiers d'élite de Roswell ont pu prendre des baguettes de balsa pour des poutrelles de soucoupe volante n'ont qu'à en acheter une chez un marchand fournitures artistiques (de section 8 mm) et voir comment ça casse, d'une pichenette. Oublions donc cette histoire de ballons et examinons la nouvelle « explication » de Nick Redfern.

LDLN, N° 380, FEB-2006

Une étrange histoire racontée par des informateurs anonymes

Voici maintenant le résumé de l'histoire de Roswell selon Nick Redfern, légèrement abrégée, donnée par l'auteur lui-même en conclusion de son livre *Body Snatchers in the Desert* (pages 207 et 208) :

« En mai 1947, des essais en vol d'un avion expérimental, issu des recherches révolutionnaires des frères Horten en Allemagne, eurent lieu à White Sands, Nouveau-Mexique. »

En bref, cela faisait partie d'un plus vaste projet, débuté en 1946, ayant pour objectif la construction d'un avion à propulsion nucléaire.

« A bord de ce véhicule se trouvaient des personnes physiquement handicapées qui avaient été trouvées dans les restes des laboratoires de l'Unité militaire japonaise 731, et qui furent utilisées dans cette expérience sombre et troublante – dont l'objectif était d'essayer de mieux comprendre les effets d'un vol à propulsion nucléaire sur un équipage. L'expérience tourna au désastre lorsque l'avion s'écrasa à White Sands, tuant une partie de l'équipage ».

« Deux mois plus tard, au début de juillet 1947, un second et semblable véhicule fut de nouveau essayé en vol à White Sands. Cette fois, l'avion était accroché à une grande grappe de ballons issue de

concepts de ballons Fugo développés par les forces japonaises durant les dernières années de la seconde guerre mondiale. L'avion était piloté par un équipage japonais qui avait été spécialement entraîné pour cette tâche, et qui s'était écrasé près du ranch Foster. L'appareil, du type « lifting body », les constituants de ballons et les corps de l'équipage, furent récupérés dans le plus grand secret et l'opération fut masquée, soit délibérément, soit fortuitement – derrière un écran de fumée d'histoires de soucoupes volantes écrasées. Ce sont ces deux incidents (et, comme le suggèrent des témoignages confidentiels fournis dans ces pages, peut-être plusieurs autres dans la région de White Sands et les environs au début de l'été 1947) qui ont conduit à la légende de l'incident de Roswell ».

Une théorie « expliquant » tous les témoignages de Roswell

Une première réaction est celle de la perplexité, face à une histoire aussi bizarre, qui, selon l'auteur, lui a été révélée de 1996 à 2003 par plusieurs informateurs de l'intérieur, qui restent anonymes dans le livre. Au début, Redfern ne les a pas crus mais il s'est convaincu en voyant que des sources indépendantes lui racontaient la même histoire. En tout cas, elle semble offrir une explication globale de l'affaire de Roswell, prenant en compte tous ses aspects, même les plus controversés. L'histoire du premier crash, par exemple, semble expliquer le récit très controversé du mystérieux caméraman qui, suppose-t-on, avait vendu le fameux film de « l'autopsie d'un extraterrestre » au producteur britannique Ray Santilli, diffusé en 1995. On y trouve les principaux éléments de l'histoire :

- la date, mai 1947 ;
- le lieu, près de White Sands (à peu près) ;
- la description de l'appareil, une sorte d'avion sans ailes ;
- la description des « aliens » par le caméraman (qui les appelait des « monstres » !), et le corps du film de l'autopsie par la même occasion ;
- la dangereuse radioactivité sur le site du crash, racontée par le caméraman.

Cet aspect « atomique » est très important dans la théorie de Redfern. Selon ses informateurs, elle était due au chargement de matériaux radioactifs à bord, pour une terrible expérience d'irradiation en vol. En plus, elle était censée se dérouler à très haute altitude pour évaluer de mystérieux effets de « mutation ». Les victimes sélectionnées pour cette affreuse expérience étaient des gens sévèrement handicapés, mentalement retardés, anciens prisonniers des Japonais pour d'horribles expériences de guerre biochimique en Mandchourie pendant la seconde guerre mondiale. Selon Redfern et ses informateurs, c'est cette « connexion japonaise » qui devait rester secrète « à tout prix ». Dernier détail, il n'y avait pas de bailon pour cette première expérience (de fait, le caméraman n'en avait pas vu). L'appareil était remorqué par un DC-3, (ou plutôt un C-47, la désignation militaire correcte), et se propulsait ensuite

remorqué par un DC-3, (ou plutôt un C-47, la désignation militaire correcte), et se propulsait ensuite par lui-même (on ne nous dit pas comment). Je vais revenir sur cette aventure aéronautique très spéciale.

Le second crash est le plus fameux, c'est celui de Roswell. Cette fois, l'appareil est accroché à une énorme grappe de ballons, dérivée de projets avancés « Fugo » japonais (Fugo était le nom des ballons porteurs de bombes de la seconde guerre mondiale) qui va « expliquer » le fameux champ de débris du ranch Foster. Cette fois, il n'y a pas d'expérience « atomique ». Si vous connaissez bien l'affaire de Roswell, vous vous rappellerez que le commandant Marcel avait vérifié avec un compteur Geiger que les débris n'étaient pas radioactifs. De nouveau, l'histoire de Redfern semble bien coller avec les témoignages de Roswell. Mais une conséquence de cela est qu'il n'y a plus de raison de transporter des personnes handicapées. Ainsi, explique Redfern, ce sont des Japonais normaux pour ce second vol, entraînés comme pilotes pour tester ce bizarre assemblage de ballons et d'avion.

Pouvons-nous croire cette histoire ? Eh bien, elle comporte de grosses lacunes, comme nous allons le voir. La première, et sans doute la plus grosse, est qu'il était impossible pour les militaires américains de ramener aux Etats-Unis des prisonniers de Mandchourie. Voici pourquoi.

Les horribles expériences de guerre biologique en Mandchourie

Voici, retracée brièvement, l'histoire des expériences japonaises de guerre biologique en Mandchourie (3).

1932 – *Les troupes japonaises envahissent la Mandchourie. Shiro Ishii, un médecin militaire qui était intrigué par la guerre bactériologique, commence des expériences préliminaires.*

1936 – *L'Unité 731, une unité de guerre biologique camouflée en unité de purification de l'eau, est formée. Ishii construit un vaste complexe – plus de 150 bâtiments sur six kilomètres carrés – aux environs de la ville de Harbin (à Pingfan). Quelque 9000 sujets testés, que Ishii et ses collègues appelaient des « logs », vont mourir dans ce complexe.*

1942 – *Ishii commence des essais de guerre bactériologique sur le terrain, contre des soldats et des civils chinois. Des dizaines de milliers d'entre eux meurent de peste bubonique, de choléra, d'anthrax et d'autres maladies. Des soldats américains capturés dans les Philippines sont envoyés en Mandchourie.*

1945 – *Les troupes japonaises font sauter les bâtiments de l'Unité 731 dans les derniers jours de la guerre du Pacifique. Ishii donne l'ordre de tuer les 150 derniers « logs » pour cacher leurs expériences. Le*

général Douglas MacArthur est nommé commandant en chef des forces alliées au Japon ;

1946 – *Les Etats-Unis commencent à négocier un accord secret avec Ishii et les responsables de l'Unité 731 - informations sur les données de la guerre bactériologique obtenues lors des expérimentations humaines, en échange de l'immunité contre des poursuites pour crimes de guerre. Cet accord sera conclu deux ans plus tard.*

Pas de prisonniers de l'Unité 731

Tournons-nous à présent vers l'histoire de Redfern. Selon sa source « Levine » (p. 85) :

« Quand les Japonais se rendirent à la suite de la destruction atomique de Hiroshima et de Nagasaki en 1945, un certain nombre de ces (victimes) et « une quantité de gens encore vivants furent trouvés par les soldats alliés dans les restes des installations de l'Unité 731 (et aussi dans des laboratoires allemands). Ces restes furent ensuite transférés aux laboratoires de Los Alamos, Nouveau Mexique, où ces recherches sombres et inquiétantes furent poursuivies. »

D'autres informateurs ont raconté à Nick Redfern la même histoire. Il y a là un gros problème : cette histoire est contredite radicalement par toutes les sources et études historiques. Dans ses références, Redfern cite le livre de Peter Williams et David Wallace *Unit 731: Japan's Secret Biological Warfare in World War II* (traduit en français sous le titre *La guerre bactériologique*) (4).

C'est une histoire très complète de ces horribles expériences, qui raconte clairement ce qui s'est passé à la fin de la guerre. Lorsque l'armée soviétique commença à envahir la Mandchourie, le 9 août 1945, dès le lendemain, les Japonais détruisirent tous les bâtiments des Unités 731 et 100, et tuèrent tous les prisonniers. Ils avaient l'ordre de détruire toute trace des expériences, et de ne jamais en parler. Cette version est confirmée dans le résumé cité ci-dessus, et dans d'autres livres, par exemple *The Pacific War* de l'historien japonais Saburo Ienaga (5). Ce livre a été approuvé par de grands journaux américains. Voici ce qu'il dit (pp. 188, 189) :

« Selon d'anciens membres de l'unité, lorsque l'Union Soviétique est entrée en guerre le 8 août 1945, les Japonais se sont efforcés de détruire toute trace des activités de l'Unité 731. On donna aux prisonniers « Maruta » (l'autre nom qu'on leur donnait) de la nourriture contenant une dose de cyanure de potassium : ceux qui ne la mangeaient pas furent tués à la mitrailleuse. Leurs corps furent jetés dans une fosse creusée dans un large cour de l'Unité. On les arrosa d'essence et on y mit le feu. Comme il y avait un grand nombre de cadavres, ils ne brûlèrent pas complètement. Les corps calcinés furent mis dans un concasseur. Les ingénieurs dynamitèrent les bâtiments et tous les équipements, et les matériels

sensibles furent brûlés. On donna au personnel de l'Unité 731 la plus haute priorité pour l'évacuation vers le Japon, avant les restes de l'armée de Kwantung et les autres unités ».

L'Union Soviétique déclara la guerre le 8 août et commença à envahir la Mandchourie le jour suivant. L'invasion fut terminée en quelques jours, avec une énorme armée (plus de 5 000 chars, etc.), et il était rigoureusement impossible que les soldats américains arrivent là avant eux, de toute façon.

Le premier enquêteur américain, le lieutenant-colonel Sanders, jeune bactériologiste de Camp Detrick dans le Maryland, qui arriva au Japon une semaine après sa reddition, interrogea de nombreux responsables pendant trois mois, mais il fut trompé par son interprète, le lieutenant-colonel Naito, qui était un ancien étudiant du général Ishii, le chef du programme de guerre bactériologique. Cependant, Sanders découvrit vers le mois de septembre 1945 que l'Unité 731 avait été impliquée dans des expérimentations humaines, et il commença à en informer le général MacArthur.

Ishii proposa alors de fournir des informations scientifiques sur ces expériences en échange d'une immunité complète, pour lui et ses collègues, qui lui fut finalement accordée. Sur cette question, Redfern est, apparemment, de nouveau dans l'erreur quand il écrit que des quantités « massives » de documentation furent trouvées en 1945. En fait, selon Williams et Wallace, les autorités américaines discutaient encore en 1947 de l'opportunité de passer un tel accord avec Ishii, qui avait été recommandé par le général MacArthur. L'accord fut conclu l'année suivante en dépit d'un avis négatif du Département d'Etat. Cela met donc sérieusement en question l'affirmation de Nick Redfern qu'une documentation « massive » avait été trouvée dès 1945. Mais il y a un autre aspect qui le met en difficulté au sujet des prisonniers japonais.

Pas de prisonniers handicapés

Une autre différence importante tient à l'emploi prétendu de gens handicapés pour toutes ces expériences, selon les informateurs de Redfern. C'est un élément important de la théorie car il est censé expliquer l'allure étrange des victimes du crash (tout au moins du premier), et il est répété tout au long du livre (au moins seize fois, depuis la page 6 jusqu'à la page 207). Mais c'est faux ! En fait, les expérimentateurs de l'Unité 731 préféraient avoir des sujets *en bonne santé* : « Si vous ne travaillez pas sur un sujet en bonne santé, vous ne pouvez obtenir de résultats » (6). Ainsi, la véritable histoire de l'Unité 731 semble très différente de celle que l'on trouve dans *Body Snatchers*. Curieusement, dans le débat qui s'est ouvert en juillet sur le forum internet « UFO Updates », lorsque je l'ai questionné là-dessus, Redfern n'a pas répondu. Au lieu de cela, il a insisté sur le fait qu'il y a des documents prouvant que des expériences d'irradiation humaine ont été menées après la guerre. C'est exact, mais c'est une autre histoire !

à suivre...

Notes

- (1) Nick Redfern, *Body Snatchers in the Desert. The Horrible Truth at the Heart of the Roswell Story*, Paraview Pocket Books, Simon & Schuster, New York, NY, 2005.
- (2) Nick Redfern, *Cosmic Crashes. The incredible story of the UFOs that fell to Earth*, Simon & Schuster U.K., London, 1999.
- (3) Sur le web à : <http://www.cnd.org/njmassacre/recent-news2.html>
- (4) Peter Williams and David Wallace, *Unit 731: Japan's Secret Biological Warfare in World War II*. London, Hodder & Stoughton Ltd., 1989.
- (5) Saburo Ienaga, *The Pacific War, 1931-1945*. Iwanami Shoten Publishers, Tokyo, 1968. (édition américaine par Pantheon Books, Random House, New York, 1978).
- (6) Citation du texte : "Unit 731. A half century of denial", se trouvant à : http://www.technologyartist.com/unit_731 (cité par Jan Aldrich dans un message du 22 juin 2005 sur la liste UFO Updates)

jolie contradiction !

La thèse de Redfern est d'autant plus invraisemblable qu'elle contient une contradiction majeure, qui aura probablement échappé à ceux de nos lecteurs qui ne connaissent pas bien l'histoire de l'aviation. Page 33, le prétendu avion expérimental de mai 1947 est censé être issu des recherches "révolutionnaires" des frères Horten. Vingt-deux lignes plus loin, le second exemplaire, semblable au premier, est décrit comme étant du type *lifting body* (corps porteur). Outre l'anachronisme (le concept de *lifting body* étant nettement postérieur à 1947, sans parler des réalisations), la formule développée par les frères Horten (et par bien d'autres...) est sans rapport avec celle des *lifting bodies*. C'est même le contraire, puisque sur les ailes volantes, la machine se réduit à une aile, sans fuselage ni empennages, alors que sur les *lifting bodies*, c'est précisément l'inverse. Il y aurait beaucoup à dire, également, sur le train de ballons utilisé pour porter un *lifting body* en altitude. Bonjour, la vitesse initiale ! Tout cela ressemble à une grosse farce. Comme désinfo, c'est plutôt du bas de gamme !

J.M.

ROSWELL

le livre de Nick Redfern, *Body Snatchers in the Desert* : une nouvelle désinformation ?

(2^{ème} partie)

Gildas Bourdais

LDLN, N° 381, 2006

**L'enquête ACHRE, le projet « Sunshine » et les
« Body Snatchers »**

En 1994, le Président Clinton a constitué un « Comité consultatif sur les expériences d'irradiation humaine » (ACHRE) qui a mis à jour une longue histoire d'expériences secrètes d'irradiation humaine conduites de 1944 à 1974. Redfern en parle dans son livre, et tout cela est vrai, mais il insiste sur un projet très spécial, appelé « Sunshine », qui fut proposé en 1955 (pp. 164 à 166). C'était un plan pour récolter des squelettes pour ces expériences, par tous les moyens et acheminements possibles, et on avait surnommé cela de la « saisie de corps » (« body snatching ») d'où le titre bizarre du livre. Redfern admet que ce projet de « body snatching » n'avait rien à voir avec Roswell, mais il soutient que c'était « très semblable aux expériences très secrètes, liées à Roswell », décrites dans son livre. Ceci est typique de la manière de raisonner de Redfern. Puisqu'il y avait un tel projet secret dans les années 50, cela veut dire que son histoire de Roswell était possible. Cependant, cet argument d'expériences secrètes d'irradiation peut être retourné contre son livre : les documents rassemblés par la commission ACHRE, qui recensent le nombre assez accablant de quelque 3000 expériences d'irradiation humaine, ne mentionnent pas du tout ces expériences alléguées de White Sands !

Ainsi, une simple question peut être posée, à la lumière du rapport ACHRE. Pourquoi cacher à tout prix ces expériences supposées de White Sands, alors que toute l'histoire des expériences semblables a été rendue publique ? Quand j'ai posé cette question à Redfern, il a souligné une fois de plus que c'était « l'angle » japonais avec ses horribles expériences en Mandchourie, qui était la cause de ce secret extrême. Mais, comme nous l'avons vu, c'est un argument impossible.

Par une curieuse coïncidence, un nouveau témoignage anonyme a fait surface en août sur internet, avec une histoire très semblable à celle de Redfern, mais sans Japonais. Dans cette nouvelle version, les cobayes humains étaient de pauvres gens sans domicile et sans défense, pris ici et là. Et les expériences avaient été faites par des médecins nazis amenés à White Sands dans le cadre du programme « Paper clip », tout comme les spécialistes des fusées. Cette nouvelle version n'a guère plus de sens. Le procès de Nuremberg venait de condamner les

principaux chefs nazis pour crimes de guerre, en 1946, mais ça ne fait rien, recommençons, avec les mêmes médecins fous ! Il suffit de dire que cette nouvelle histoire, lorsqu'elle a été publiée sur la liste « UFO Updates », n'a été soutenue pratiquement par personne (7).

Des prisonniers humains auraient été identifiés comme tels

Un autre argument peut être mis en avant sur cet « angle japonais », sans même parler de son impossibilité. Si ces expériences de White Sands avaient été faites avec des prisonniers japonais - ou plutôt avec des Chinois - ils auraient été identifiés comme tels lorsqu'on les aurait trouvés dans les environs de White Sands ou de Roswell. Même s'ils avaient été génétiquement handicapés. J'ai débattu de ce point avec Redfern sur internet, et il avait une réponse à cela. Contrairement à l'impression générale donnée par le livre, dans lequel il mentionne tout le temps les handicapés pour expliquer la confusion avec « aliens » de Roswell, il n'y avait pas de handicapés dans le second crash, près de Roswell ! Je confesse que, comme certains lecteurs, je ne m'en étais pas rendu compte en première lecture. Mais alors, comment les gens de Roswell avaient-ils pu faire une aussi lamentable confusion ? Eh bien, la réponse selon Redfern est qu'ils ne les avaient pas trouvés. Les corps avaient été retrouvés et récupérés secrètement par les gens de White Sands, explique-t-il. Et la légende des corps « alien » trouvés à Roswell s'est formée plus tard par une fusion avec des rumeurs provenant de White Sands et ses victimes handicapées. C'est une explication astucieuse, mais quelle est sa crédibilité ? En fait, la question demeure de savoir s'il aurait pu y avoir une telle confusion avec des corps de victimes handicapées, qu'on aurait pris par erreur pour des « aliens », que ce fût à White Sands ou à Roswell. C'est là que Redfern introduit dans son livre le fameux film de l'autopsie d'un extraterrestre (« Alien Autopsy Footage »), comme une sorte de preuve visuelle de son histoire.

Le film de l'autopsie « alien » ne montrait pas un corps humain

Selon les mystérieux informateurs de Redfern, le film de l'« autopsie d'un alien », diffusé en août 1995, montrait en fait l'une des victimes handicapées du crash de White Sands !

Cette question a déjà été longuement débattue et la plupart des experts ont écarté l'idée d'un humain souffrant d'une maladie génétique, mais Redfern et ses informateurs donnent de nouveau cette explication (p. 92), citant pêle-mêle le syndrome de la progeria de Hutchinson-Gilford, le syndrome de Werner, et le syndrome de Ellis-van Creweld. Mais il suffit de bien regarder des photos de victimes de la progeria pour voir qu'ils sont identifiables comme des êtres humains en dépit de leurs défauts génétiques, ce qui n'est pas le cas de l'étrange corps du film. De plus, une simple objection peut être faite : si c'était un corps humain, il n'aurait pas été nécessaire de porter des vêtements de protection complets comme dans le film ! A moins que le film soit un canular total, mais ce n'est pas du tout ce que dit Redfern. Ainsi, l'idée que c'était un corps humain provenant des expériences de White Sands semble dépourvue de sens.

Essais d'irradiation en vol : dangereux, insensés et presque impossibles

En dépit de tous les problèmes déjà évoqués, voyons à présent la thèse centrale du livre, les horribles expériences, très secrètes, d'irradiation humaine à White Sands. Nick Redfern révèle un aspect stupéfiant de ces expériences : son principal informateur, le « colonel », lui a dit (p. 108) : « *Un dispositif expérimental de protection et une certaine quantité de matières radioactives furent utilisés pour simuler d'aussi près que possible l'intensité à prévoir lorsque l'on disposerait d'une source d'énergie nucléaire. Cela a mal fonctionné et s'est écrasé. Tels sont les faits* ».

Ainsi, dans le but de tester les effets de l'irradiation, des matières radioactives avaient été installées à bord. Seul le pilote était protégé. Quel cauchemar ! Quelle dangereuse expérience, ne serait-ce que pour les techniciens chargés de l'installer. Et, pourquoi faire cela à haute altitude, avec de si grandes difficultés ? Incidemment, dans le livre, Redfern et ses informateurs insistent sur l'aspect « haute altitude » de l'expérience. Cependant, au cours du débat qui a eu lieu sur UFO Updates, il semble avoir abandonné cette idée. Et que dire du risque de révélation publique de cette expérience hautement secrète, en cas d'accident ?

Voici une autre question que soulève ce livre. Redfern cite une autre version, également évoquée par le « colonel » (p. 106) : « *un dispositif avait été incorporé au véhicule qui était conçu pour convertir en énergie électrique, la chaleur produite par une pile atomique* ».

S'agissait-il seulement de matériau radioactif (p. 108), ou d'une pile atomique (p. 106) ? Je dois avouer que je n'avais pas remarqué cette première version en première lecture, simplement parce que cela semblait si incroyable. Il est bien connu qu'il n'existait aucun avion avec un moteur nucléaire à cette époque. Certes, il y eut quelques projets dans les années 50,

mais qui furent abandonnés au début des années 60. Les seuls essais en vol ont consisté à installer une pile atomique à bord d'un grand bombardier NB-36H, sans même essayer de s'en servir pour la propulsion. L'appareil était toujours doté de moteurs classiques. Il y avait une lourde protection pour l'équipage. Ce n'était qu'une petite pile, et pourtant l'ensemble pesait environ 16 tonnes ! Le premier vol eut lieu le 17 septembre 1955, à Fort Worth. Il y eut 47 vols, après quoi les parties contaminées de l'appareil furent démontées et enterrées. Ce fut une dangereuse expérience.

Pas d'avion Horten, ni de « lifting bodies », en 1947

Citons encore le résumé final (p. 207) :

« *En mai 1947, un avion expérimental, conçu à partir des recherches révolutionnaires des frères Horten en Allemagne, fut essayé en vol à White Sands, au Nouveau-Mexique. Il faisait partie d'un plus vaste projet, commencé en 1946, de construction d'un avion à propulsion nucléaire* ».

Le problème est que, selon toutes les sources crédibles, il n'existait pas un tel avion en 1947 ! Les Américains avaient bien trouvé et rapporté aux Etats-Unis un prototype Horten non terminé, le Horten H IX, équipé de deux réacteurs. Il y avait en Allemagne, à la fin de la guerre, deux modèles d'ailes volantes Horten à réaction : le Horten H IX V2, dont le premier vol eut lieu le 18 février 1945, mais qui s'écrasa en tuant le pilote à cause d'une panne de moteur ; le Horten H IX V3, qui était le modèle embarqué aux Etats-Unis. Mais il n'était pas terminé, et ne le fut jamais.

Les ingénieurs américains n'étaient pas intéressés, sans doute pour la simple raison qu'ils avaient déjà les ailes volantes Northrop, faisant l'objet d'essais en vol (avec beaucoup de problèmes). Et, au fait, pas à White Sands, où il n'y avait qu'un aérodrome rudimentaire, mais à Muroc Dry lake (plus tard Edwards AFB) en Californie, qui était le seul lieu adéquat pour tester de tels appareils rapides. Redfern dit maintenant que c'était en fait un appareil japonais, « analogue aux Horten ». Mais il n'a absolument aucune preuve de cela !

Voyons maintenant les « lifting bodies ». Cette expression correspond à des appareils sans ailes qui ont été testés beaucoup plus récemment, de 1963 à 1975, en vue de l'étude de véhicules de rentrée atmosphérique comme la navette spatiale. L'idée originale fut conçue à la NASA en 1957, par le Dr Alfred J. Eggers Jr, selon la feuille d'information de la NASA sur les « lifting bodies » (8). En tout cas, ces petits planeurs rapides, monoplaces, n'étaient pas l'idéal pour transporter une équipe de prisonniers japonais handicapés, dans le plus grand secret, avec un chargement de matériaux radioactifs, accrochés sous un énorme ballon ou remorqués par avion C-47, à White Sands en 1947 ! En revanche, ils ressemblent un peu à des descriptions de l'ovni de Roswell faites

par certains témoins, et c'est évidemment la raison pour laquelle ils sont évoqués dans le livre de Redfern.

Ballon et avion : un douteux assemblage aéronautique

Citons encore le résumé final pour le second crash, près de Roswell (pp. 207, 208) :

« Deux mois plus tard, au début de juillet 1947, un second et semblable véhicule fut de nouveau essayé en vol à White Sands. Cette fois, l'avion était accroché à une grande grappe de ballons issue de concepts de ballons Fugo développés par les forces japonaises durant les dernières années de la seconde guerre mondiale. L'avion était piloté par un équipage japonais qui avait été spécialement entraîné pour cette tâche, et qui s'était écrasé près du ranch Foster après avoir été frappé par un coup de foudre catastrophique. »

Il y a une objection évidente, dès le départ, à ce second scénario. Le risque que cette expérience condamnable avec des prisonniers de guerre soit révélé publiquement aurait été encore plus élevé, en particulier si la grappe d'énormes ballons Fugo (beaucoup plus grande que les trains Mogul de petits ballons-météo) était entraînée par le vent là où il ne fallait pas. Quid d'un risque de crash dans une zone peuplée ? Mais les expérimentateurs ont eu de la chance : le ballon et l'avion, dans le scénario de Redfern, avait atterri dans la région plutôt désertique de Roswell. Cependant, un aussi étrange assemblage, avec ses énormes ballons et un curieux avion accroché en dessous, aurait été pratiquement impossible à cacher aux yeux des curieux dans la région de White Sands.

Il y a une objection plus radicale encore à cette histoire, qui est de constater combien une telle expérience aurait été dangereuse et maladroite, d'un pur point de vue aéronautique. L'idée d'accrocher un petit avion rapide à une grande grappe de ballons, c'est comme d'essayer de marier une carpe et un lapin ! Au début du débat sur UFO Updates, Robert Durant, ancien pilote de ligne et instructeur de vol, a posé cette question, mais Redfern l'a esquivée. Le scénario du crash semble également très acrobatique. Selon Redfern et ses mystérieux informateurs, l'appareil et le ballon (qui étaient censés atteindre une très haute altitude pour des tests de « mutation ») furent pris dans une tempête et frappés par la foudre. Mais le physicien Bruce Maccabee a fait observer que, confronté à une aussi dangereuse situation, n'importe quel pilote l'aurait évitée en séparant l'avion du ballon, ce qui ne fut pas le cas dans l'histoire de Redfern.

Dans le scénario de Redfern, une partie de l'avion déseparé et, sans doute, la plupart des ballons, furent arrachés dans la tempête, avec l'un des Japonais qui fut éjecté de l'avion. Ils atterrirent ensemble sur le ranch Foster pendant que le corps

principal de l'appareil, contenant le reste de l'équipage, alla s'écraser environ trente kilomètres plus loin, où il fut ensuite récupéré secrètement par les gens de White Sands. On ne voit pas très bien comment l'un des membres de l'équipage avait réussi à s'agripper à un morceau de l'avion et aux ballons. Mais ils étaient coriaces, comme dit le colonel (p. 110) : « c'étaient de fiers petits salopards ! »

Débris de ballons et d'avion : faciles à identifier, comme pour Mogul

Dans cette nouvelle explication de Roswell, nous trouvons de nouveau le problème, comme dans l'histoire de Mogul, des gens de Roswell supposés être incapables d'identifier un ballon, ou une grappe de ballons. Cette question est maintenant aggravée par l'addition de débris d'un petit avion, qu'il soit en bois ou métallique, ou qu'il n'y en ait qu'un fragment. L'argument de ballons faits de polyéthylène couvert d'une feuille d'aluminium, mis en avant par Redfern dans son livre, ne peut pas du tout expliquer les descriptions de feuilles très solides, impossibles à déchirer et pourtant éparpillées en une multitude de petits morceaux comme s'ils résultaient d'une violente explosion. De plus, ils étaient impossibles à brûler. Ils ne correspondent pas du tout à une enveloppe de ballon.

Dans le débat à UFO Updates, David Rudiak a pressé Redfern de questions embarrassantes sur les débris, comme il l'avait fait précédemment sur Mogul. Alors, Redfern a présenté tout d'un coup un nouvel élément fourni pas ses informateurs : il venait d'apprendre que, pour le vol vers Roswell, des feuilles d'aluminium, ou « leurres », avaient été testées pour tromper les radars. Ainsi, cet élément nouveau et providentiel expliquerait les feuilles à l'allure d'aluminium trouvées sur le ranch Foster ! Cependant, il n'y avait aucune raison logique de cacher ce vol aux radars. Au contraire, il y avait toutes les raisons de le suivre ! De plus, dans le scénario d'un accident avec une violente tempête, les feuilles d'aluminium auraient été dispersées sur une large zone, pas seulement sur le champ de débris du ranch Foster. Quoi qu'il en soit, ces feuilles d'aluminium, semblables à celles des emballages de cigarettes, étaient très banales, et ne correspondent pas davantage aux descriptions des témoins.

Une contradiction majeure : l'horrible secret révélé par... des agents secrets !

Il y a, en fait, deux grosses contradictions dans ce livre. Nous venons d'en voir une. Des expériences d'irradiation humaine ont bien été faites, mais elles ne sont plus secrètes. Donc, pourquoi maintenir le secret ? L'« angle japonais » d'horribles expériences de guerre bactériologique ne tient pas. La seconde contradiction est : pourquoi tout un groupe d'agents secrets auraient-ils révélé l'horrible secret - « à cacher coûte que coûte » - à un simple ufologue

comme Nick Redfern, comptant bien qu'il allait le publier, et même l'encourageant à le faire ? L'un d'eux, « Levine », qui a été son premier informateur en 1996, lui avait demandé de garder l'histoire secrète jusqu'à la fin de l'an 2000 ! (p. 87)

L'un des aspects les plus discutables de l'histoire de Redfern est que tous ses informateurs sont, d'une manière ou d'une autre, liés à des services secrets, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Les voici, dans l'ordre chronologique :

En août 1996, à Londres, M. « Levine » (pp. 79-81), est un agent du Ministère de l'Intérieur (Home Office). Ses collègues sont M. « T », agent de renseignement au Ministère de la Défense (MOD) et M. « D », un agent de la CIA. Ils lui montrent une version longue du film de l'autopsie, divulgué l'année précédente.

En juillet 2001, à Los Angeles, une vieille dame qu'il appelle la « Veuve Noire », l'approche à la fin d'une conférence (chapitre 1). Elle dit qu'elle a travaillé sur des « projets spéciaux » à Oak Ridge du milieu des années 40 au début des années 50.

L'année cruciale semble être 2003, avec :

- Le « colonel », en novembre 2003. Il est l'informateur principal (chapitre 10). Il dit qu'il a « passé quinze ans en opération au cœur du Renseignement américain » ;
- « Bill Salter », le 6 décembre 2003 (p. 90). Il est un ancien employé du Bureau de Stratégie psychologique (Psychological Strategy Board). Il a rencontré à Oak Ridge un homme « employé dans un poste de renseignement secret », qui avait « travaillé précédemment pour le Groupe central de Renseignement (Central Intelligence Group, CIG). Salter avait aussi été informé par « un vieil ami du Ministère de l'Energie (DOE) » ;
- Al Barker, le 9 décembre 2003. Il a travaillé pour le Centre de Guerre Psychologique Psychological Warfare Center, PWC) à Fort Bragg.

Il y a là une coïncidence remarquable. Trois informateurs indépendants ont approché Redfern, séparément, en moins de deux mois à la fin de 2003, pour lui raconter la même histoire ! Ceci suggère manifestement une action concertée pour l'informer, ou plutôt pour le désinformer.

Le risque de désinformation

Au cours du débat sur la liste « UFO Updates » a été soulevée, comme on pouvait s'y attendre, la question d'une possible désinformation. Redfern a admis que c'était une possibilité mais l'a mise en doute pour plusieurs raisons. Tout d'abord, selon lui, il y a eu, en effet, beaucoup de désinformation, mais dans la direction opposée : elle avait pour objectif la propagation de fausses histoires de crashes d'ovnis,

à Roswell mais aussi en d'autres lieux tels que l'affaire de Aztec. Et ce programme au long cours de désinformation a été mis en oeuvre juste pour cacher les horribles expériences à White Sands !

En fait, l'histoire de l'ufologie aux Etats-Unis montre, au contraire, une ligne dure de négation des ovnis en général, et tout spécialement des histoires d'accidents d'ovnis. Voyez seulement le cas de Roswell, avec les deux gros livres de l'Air Force contre le crash d'un ovni, en 1995 et 1997. Roswell avait été enterré dès le 9 juillet 1947, et pour trente ans, avec une explication ridicule de ballon-météo. L'affaire a refait surface, lentement, à partir de la fin des années 70, lorsque des chercheurs indépendants ont commencé à trouver des témoins. Et, manifestement, cela n'a pas fait plaisir aux services de renseignement.

Redfern, cependant, va plus loin encore. Il cite M. « T », agent de renseignement au Ministère de la Défense britannique (MOD), qui lui a dit que les fausses histoires de désinformation étaient centrées sur trois sujets (p. 83) : 1) des histoires d'accidents d'ovnis avec récupération de cadavres d'extraterrestres ; 2) des histoires de bases secrètes au Nouveau-Mexique dont s'étaient emparées des forces « alien » hostiles ; des histoires de « mutilations animales imputables aux aliens ».

Il est vrai qu'il y a eu une ligne subtile de « désinformation amplifiante », comme l'a appelée le groupe Cometa dans son rapport. Un exemple bien connu est celui de la désinformation dont a été nourri l'ingénieur Paul Bennewitz dans les années 80, révélée par Bill Moore qui y avait participé secrètement. C'est le deuxième point cité par l'agent « T », l'histoire d'une base alien alléguée à Dulce, au Nouveau-Mexique, qui a été exposée en détail dans un livre récent, *Project Beta*, de Greg Bishop (9). Mais une information fautive peut être lancée pour en cacher une vraie, du même genre ! Quant aux histoires de mutilations de bétail liées aux ovnis, c'est exactement le contraire qui est vrai : il y a eu un effort continu de la part de toutes les agences officielles pour nier cela. Il est flagrant que cette affirmation de M. « T » est fautive.

Une deuxième raison, a plaidé Nick Redfern, pour laquelle il n'a pas été désinformé est la convergence d'informateurs indépendants, racontant la même histoire, et de documents révélant certains aspects semblables à son histoire. Oui, plusieurs informateurs lui ont raconté la même histoire de prisonniers de l'Unité 731 : M. Levine en 1996 (p. 85), le colonel en novembre 2003 (p. 108), Bill Salter le 6 décembre 2003 (p. 91), et Al Barker trois jours plus tard (pp. 91 et 141) ! Mais cette histoire est fautive, et cette convergence pose au contraire la question d'une sorte de désinformation concertée.

Quant aux documents, l'exemple déjà cité du programme « Sunshine » et « Body Snatchers », montre la faiblesse de l'argument. Ce programme n'avait aucun rapport avec les expériences supposées

Roswell, l'ultime enquête : le flop de Karl Pflock

LDLN, N° 386, JUL-2007

Gildas Bourdais

Le livre *Roswell. L'ultime enquête*, paru début mars 2007, n'est nouveau qu'en français (1). C'est la traduction d'un livre de l'Américain Karl Pflock, aujourd'hui décédé, paru en 2001 aux Etats-Unis, dont j'ai déjà fait la critique dans mon livre *Roswell. Enquêtes, secret et désinformation*, paru en 2004 (2). La thèse centrale du livre de Pflock, reflétant fidèlement celle du Pentagone, est que les officiers d'élite de la base de Roswell, chargés des bombardiers atomiques, qui avaient annoncé la découverte d'un « disque volant » le 8 juillet 1947, s'étaient lourdement trompés. Ils avaient en réalité récupéré, sur le ranch du fermier Brazel, les débris d'un train de ballons très secret, appelé « Mogul », dont ils ignoraient les essais en cours dans la région, et l'avaient pris pour une « soucoupe volante » à un moment où l'on en voyait beaucoup aux Etats-Unis. L'armée de l'Air avait démenti cette annonce sensationnelle le soir même en expliquant qu'ils avaient juste trouvé un petit ballon météo et sa cible-radar - un léger cerf-volant monté sur baguettes de balsa - et tout le monde l'avait crue, malgré la faiblesse évidente de cette « explication ». Cependant, l'affaire de Roswell ayant refait surface dans les années 90, avec une multitude de témoins retrouvés en faveur de la récupération secrète d'un ovni accidenté, le Pentagone a alors « corrigé le tir », en 1995. Il a expliqué, dans un gros livre de mille pages, *The Roswell Report*, qu'il s'agissait « probablement » d'un grand train de ballons du projet « Mogul », dont on avait caché l'existence à l'époque car c'était un projet très secret de détection des futures bombes atomiques soviétiques.

Cette thèse « Mogul » du Pentagone a fait l'objet de critiques approfondies par de nombreux spécialistes de Roswell, qui ont bien exposé ses faiblesses, mais certains enquêteurs, comme Karl Pflock, ont continué à la défendre, et elle reste encore plus ou moins admise par les grands médias aujourd'hui. Cependant, contrairement au titre péremptoire de la traduction française, *Roswell. L'ultime enquête*, l'affaire est loin d'être définitivement classée.

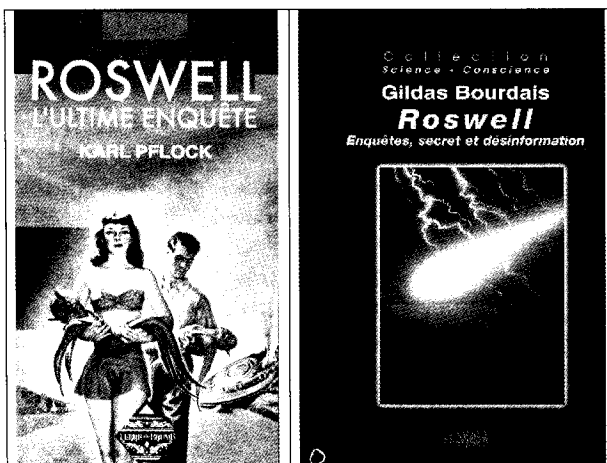
Ce livre, certes bien documenté (avec presque tous les « affidavits » de témoins, traduits en en Annexe), peut convaincre ceux qui connaissent très mal l'affaire. Je vais essayer cependant de montrer brièvement que cette explication du ballon « Mogul » est une imposture, et je reviendrai ensuite sur quelques autres aspects, non moins critiquables, du livre de Karl Pflock. Pour en savoir plus, je ne peux que renvoyer à mon livre le lecteur intéressé (2).

Un train de ballons pas si impressionnant

Le train de ballons Mogul était-il si impressionnant que les officiers chargés des bombardiers atomiques aient pu le prendre pour un ovni ? L'armée de l'Air a insisté sur l'aspect imposant de ce train de ballons, de 200 m de haut - les deux tiers de la Tour Eiffel ! - et Karl Pflock a fait chorus, décrivant ainsi dans son livre les trois trains de ballons, des 4, 5 et 7 juin, censés avoir comporté des cibles radar :

« Les trois trains de ballons et d'instruments étaient énormes et complexes, atteignant en vol une hauteur de plus de 200 mètres de la base au sommet. Chaque assemblage comprenait de 20 à 30 ballons-sondes météo en néoprène (les ballons spéciaux en polyéthylène n'étaient pas encore disponibles) et une charge répartie en plusieurs paquets, comprenant les instruments de transmission de données et de contrôle d'altitude, le parachute et le lest. » (page 193 de la traduction). Tout cela, ajoute-t-il, était accroché à un fil en nylon particulièrement résistant.

Cette description est trompeuse. Il faut d'abord souligner que ce train de ballons ne comportait aucun matériel mystérieux, et qu'il n'y avait rien, en réalité, d'impressionnant. Le néoprène dont étaient faits les petits ballons se détériorait au soleil en une demi-journée (selon le rapport technique des essais), et c'était un pis-aller en attendant la livraison de grands ballons en polyéthylène, beaucoup mieux adaptés. Au



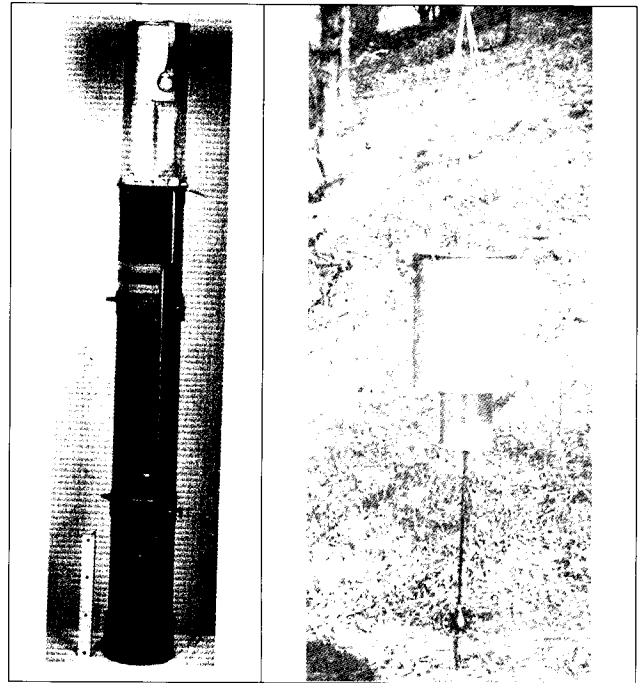
Couverture des 2 livres

bout de quelques jours, il n'en restait que des lambeaux noircis et sentant mauvais, comme les débris qu'on peut voir sur les photos prises dans le bureau du général Ramey, lors du démenti au ballon météo.



Ballon météo avec sa cible radar, et débris photographiés à Fort Worth. On voit les restes noircis du ballon en néoprène aux pieds du général Ramey et de son adjoint, le colonel DuBose.

Ces petits ballons ne pesaient que 350 grammes, et l'ensemble du train de ballons ne pesait guère plus de vingt kilos. Et que dire des fameuses cibles radar, petits cerf-volants ne pesant pas plus de 150 grammes ! Le commandant Jesse Marcel, qui avait inspecté le champ de débris avec le capitaine Sheridan Cavitt, et d'autres témoins qui avaient eu en main des débris trouvés sur le ranch du fermier Brazel, ont décrit des débris étranges, notamment des petites poutrelles, très légères mais très résistantes. C'est là que les cibles radar montées sur baguettes de balsa entrent en scène pour jouer un rôle clé dans cette comédie : selon le Pentagone, c'est cela que les témoins avaient trouvé et pris pour des poutrelles d'ovni ! Pour se faire vite une idée de la valeur de cette explication, il suffit d'acheter dans un magasin de fournitures artistiques une baguette de balsa de 8 mm de section (conforme au modèle de l'époque), et de voir avec quelle facilité on peut la casser entre ses doigts. Quant aux appareillages accrochés aux trains de ballons, tels qu'un réservoir de ballast et une bouée acoustique, ils étaient tout aussi ordinaires. Pas très impressionnant, ce « mastodonte », comme ose l'appeler Karl Pflock dans son livre (p. 194).



Bouée acoustique, et réservoir de ballast

Les officiers d'élite des bombardiers atomiques de Roswell avaient-ils pu prendre de tels matériaux pour ceux d'une « soucoupe volante », et annoncer leur découverte par communiqué de presse au monde entier ? Ce n'est pas tomber dans un « conspirationnisme » éhonté - dénoncé par le sociologue Pierre Lagrange dans sa préface du livre - que de supposer qu'ils n'étaient pas idiots à ce point ! Encore une fois, c'étaient des officiers triés sur le volet, responsables de la seule force atomique à l'époque. Pourtant, c'est bien l'explication que beaucoup de gens continuent à accepter, effrayés sans doute par l'alternative - la découverte d'un engin non-humain accidenté - qui leur paraît encore plus invraisemblable, voire insupportable. En effet. L'enjeu de cette affaire est la perspective d'un énorme choc historique et culturel pour l'humanité.

On sent déjà, a priori, la faiblesse de l'explication « Mogul », mais il y a beaucoup d'autres éléments en faveur de la découverte d'un engin d'origine non-humaine. En premier lieu, un faisceau impressionnant de témoignages concordants sur la découverte de matériaux extraordinaires. Je les ai exposés en détail dans mon livre *Roswell. Enquêtes, secret et désinformation* (chapitre II). Mais allons tout de suite au cœur de l'intrigue : le fameux train de ballons Mogul 4, le seul de la série lancée à White Sands qui comportait des cibles radar, indispensables pour donner un semblant de consistance à cette explication, n'avait en fait même pas décollé !

Le vol Mogul 4 avait été annulé

Il faut d'abord expliquer l'importance du vol Mogul numéro 4 dans cette histoire. Ces essais de trains de ballons, effectués pour tenter de mettre au point – sans succès - un système de détection en altitude des futures explosions nucléaires soviétiques, avaient été menés par une équipe de la New York University (NYU) sous contrat militaire, d'abord sur la côte Est, puis au Nouveau-Mexique (sur le terrain de White Sands, près d'Alamogordo), jouissant d'un climat plus favorable. Le jeune physicien Charles Moore, de l'équipe de NYU, avait eu l'idée d'utiliser des cibles radar pour repérer le trajet avec le radar déjà en place pour les essais de fusées V-2. Ils disposaient d'un modèle plus grand mais plus fragile, renforcé par un fabricant de jouets new-yorkais avec du papier collant orné de dessins de fleurs. Détail « capital » pour les tenants de Mogul car ces dessins de fleurs stylisés allaient servir à expliquer les signes étranges – des sortes de « hiéroglyphes » – observés sur les poutrelles par le commandant Jesse Marcel ! Mais il y avait un petit problème : dès le premier lancement réussi à White Sands, celui du train Mogul No 5, le 5 juin, ils avaient déjà abandonné ces cibles radar, beaucoup trop fragiles, au profit d'une radiosonde. Il ne restait que le vol Mogul 4, censé être équipé des précieuses cibles, tous les essais précédents ayant eu lieu sur la côte Est. Et voici le nœud de l'imposture Mogul : ce train de ballons No 4, dont le lancement était prévu dans la nuit du 3 au 4 juin, avait été annulé à cause du temps couvert ! Il n'est même pas mentionné dans les rapports détaillés de NYU, ni dans le texte, ni dans le tableau complet des vols (reproduits intégralement dans le gros *Roswell Report* de l'Air Force). En revanche, cette annulation est précisée dans le journal personnel du géophysicien Albert Crary, chef des essais. Mais alors, comment pouvait-on quand même soutenir le scénario Mogul 4 ? Par une autre entourloupe du physicien Charles Moore, que voici.

Albert Crary précise dans son journal qu'il avait lancé le lendemain matin une simple petite grappe de ballons avec un instrument - une bouée acoustique - comme ils en lançaient tous les matins pour s'entraîner. Eh bien, Charles Moore, dans son livre *UFO Crash at Roswell : the genesis of a modern myth*, et l'Air Force dans son gros rapport, ont décidé que c'était bien le train de ballons Mogul 4. En réalité, rien ne colle dans ce scénario. Charles Moore s'est livré à un échafaudage de manipulations compliquées (qui ont été épinglées par les critiques) pour arriver à faire atterrir ce train de ballons hypothétique précisément sur le lieu du champ de débris de Brazel, à plus de cent milles de là. Mais pour cela, même en triturant les données météo, il fallait que le train ait décollé vers 3 heures dans la nuit. Or Moore avoue dans son livre qu'il n'en a aucun souvenir, lui qui était en première ligne sur ce projet. Et pour cause, le vol ayant été annulé. Il décide néanmoins qu'il a bien dû décoller puisqu'on l'a trouvé sur le terrain de Brazel,

alors que c'est cela, justement, qu'il fallait démontrer ! Il a ainsi modifié le tableau du rapport de la New York University pour y rajouter son train de ballons fantôme Mogul 4 : voir les tableaux comparés à, la fin de cet article. C'est aussi simple que ça !

l'argument du « scotch à fleurs »

Il y a cependant une objection importante des sceptiques, dont Karl Pflock, bien entendu.

Le fermier Brazel avait sans doute trouvé une petite grappe de ballons avec ces cibles radar, le 14 juin, comme il l'a raconté lors de son interview sous escorte militaire, le soir du 8 juillet, changeant son premier récit. Et il y avait des baguettes avec du « scotch à fleurs » ! C'est tout à fait possible, car l'équipe de White Sands en avait lancé tous les jours en juin pour s'entraîner. Elles comportaient trois à cinq ballons et deux ou trois cibles radar. Brazel avait sans doute trouvé une telle grappe, avait ramassé ces débris dans un sac et les avait oubliés dans sa remise. Cela n'avait rien à voir avec sa découverte du champ de débris étranges, début juillet, qui avait motivé son voyage à Roswell. Encore une fois, sans faire une poussée de fièvre conspirationniste, on peut supposer que les militaires de Roswell, qui avaient cuisiné Brazel sur la base toute la journée du 8 juillet, lui avaient dit de remplacer sa découverte de début juillet par celle du 14 juin. Cela explique pourquoi les deux dates ont été citées, d'abord dans la semaine précédant le 8 juillet, selon le communiqué de presse du matin, puis le 14 juin dans l'interview du soir.

Il y a d'autres raisons pour lesquelles la théorie Mogul ne tient pas. Par exemple, le gros livre de mille pages de l'Air Force dit tout sur les ballons mais n'a rien, pas le moindre bout de papier, qui confirmerait la découverte du train de ballons sur le ranch de Brazel. D'ailleurs, on n'y a jamais retrouvé le moindre instrument de Mogul. Mieux encore, le témoignage du capitaine Sheridan Cavitt, l'homme qui avait inspecté le champ de débris avec le commandant Marcel toute la journée du lundi 7 juillet, aurait dû être décisif en faveur de Mogul. Or, longuement interviewé en 1995 par le colonel Weaver dans le *Roswell Report*, il s'en est tenu au démenti intenable de 1947 (un seul ballon météo et sa cible) et a nié avoir trouvé un train de ballons Mogul. Si bien qu'il est en fait un témoin négatif *contre* Mogul. Questionné sur Karl Pflock, qui était déjà devenu à ce moment un ardent promoteur de Mogul, il a eu ce mot ironique : « Karl Pflock ? Je le soutiens, c'est notre meilleur *debunker* ! ».

Pour ma part, j'ai rencontré Pflock en 1995, au symposium du MUFON, et je lui ai fait observer que la description du champ de débris par Marcel impliquait une violente explosion au-dessus du sol. Après avoir assez longtemps tourné autour du pot, il a fini par l'admettre. Or, les ballons gonflés à l'hélium n'explorent pas. Mais deux heures plus tard, lors du débat final, il a affirmé avec une belle assurance que c'était bien un train de ballons Mogul. J'ai compris alors à qui j'avais affaire.

autres exemples d'entourloupes

Il est impossible de détailler dans un simple article toutes les falsifications et entourloupes que contient le livre de Karl Pflock, qui est une sorte de chef d'œuvre en la matière. Tout est bon pour dénigrer les témoins, les uns après les autres. Il est exact que certains sont fragiles, qui ont par exemple changé leur témoignage initial (tiens, comme Brazel !). Mais il restait encore des témoins très solides, qu'il fallait absolument mettre en doute. C'est le cas, par exemple, du général DuBose, à l'époque colonel, adjoint du général Ramey (voir la photo plus haut), à qui l'on a fait dire que l'on avait bien montré les vrais débris à la presse. En réalité, il dit exactement le contraire dans sa déclaration signée sous serment et devant témoin (*affidavit*, figurant d'ailleurs en Annexe : il faut le lire ! Voir aussi mon livre, pages 224 à 252). C'est le cas aussi du Major Jesse Marcel, accusé d'avoir menti sur sa carrière militaire. Kevin Randle, qui reste sans doute le meilleur enquêteur sur Roswell, et est officier lui-même, a complètement démonté cet argument, expliquant par exemple que, à l'instar de Marcel, son dossier militaire comportait des erreurs. Il y manque, notamment, des médailles qui lui ont bien été décernées. En revanche, le dossier de Marcel contient des éloges impressionnants de toute sa hiérarchie (voir mon livre, pages 413 à 423).

Voulez-vous un autre exemple de falsification ? Karl Pflock met en doute un autre témoin important : le sergent Lewis Rickett assistant de Sheridan Cavitt, qui l'avait emmené sur le terrain. Il avait vu des militaires en train ramasser les débris et avait noté leurs propriétés étonnantes : ils étaient à la fois très

solides et légers. Pflock le met en doute – il y consacre même tout le chapitre 10, usant d'arguments discutables qu'il serait trop long de décortiquer ici (voir mon livre, pages 100 à 108) - mais il s'en sert quand même (page 32), car Rickett a dit qu'il avait vu peu de débris, ce qui pourrait aller dans le sens de la découverte de Mogul sur le terrain de Brazel. Mais ça ne colle pas du tout, car Rickett dit aussi, dans un entretien réalisé par Mark Rodeghier, du CUFOS, dont j'ai le texte intégral, qu'ils avaient roulé seulement trois quarts d'heure en voiture, alors que le terrain de Brazel était à plus de trois heures de route. Bien entendu, ce « détail » est omis par Pflock. Ils étaient allés, en fait, sur l'autre site, plus proche de Roswell, où l'on avait sans doute récupéré l'ovni (il y a d'autres témoignages là-dessus).

Citons encore un autre argument, avancé cette fois par Pierre Lagrange dans son introduction à l'édition française. Jouant avec l'idée que toute l'affaire de Roswell aurait pu être lancée par les services de désinformation pour cacher les vrais black programs, il insinue habilement que les sceptiques pourraient soupçonner Kevin Randle, ancien officier de renseignement lui-même, d'avoir participé à une telle supercherie. Non, pas lui, bien sûr : des sceptiques un peu conspirationnistes, eux aussi, à leur manière. Il faut ne rien savoir de Kevin Randle (que je connais et que j'estime), ni de Roswell, ni des ovnis en général, pour prendre au sérieux un tel argument. Karl Pflock lui-même n'aurait jamais osé écrire cela. Mais Lagrange a bien planté l'idée, et on peut craindre qu'elle fasse son chemin.

NDLR : récapitulatif des articles que nous avons publiés sur l'affaire de Roswell

C'est Jean Sider qui, le premier, nous a révélé cette extraordinaire énigme du « crash de Roswell ». L'affaire est tellement complexe (et tellement importante, sans doute) qu'un gros travail d'assimilation des données est nécessaire, si l'on veut s'en faire une idée précise. Ceux de nos lecteurs qui ne lisent pas l'anglais, mais désireraient néanmoins approfondir la question, peuvent se reporter au livre de Gildas Bourdais, *Roswell : enquête, secret et désinformation*, publié chez JMG, ainsi qu'aux ouvrages de Jean Sider et aux numéros suivants de LDLN :

221/222, 275/276, 283/284, 285/286, 289/290, 296, 297, 302, 308, 312, 319, 325, 327, 332, 334, 337, 338, 341, 342, 343, 344, 345, 347, 348, 354, 356, 371, 374, 378, 380, 381.

Annexes

1) Tableau 1 des vols Mogul – Extraits, selon le rapport complet des vols de la New York University, reproduit dans le « Roswell Report » de l'US Air Force, 1995.

Extraits traduits en français

A noter que les essais numéros 2, 3 et 4, tous ratés, ne figurent même, pas sur le tableau.

No de vol	Date et heure de lanct	Site de lancement	Description des ballons	Poids des ballons	Description de l'équipement	Critique résumée
A	20/11/46 14h38 Est	New York University Etat de NY	2 ballons météo de 350 g	0,7 kg	Radiosonde	N'a pas décollé
B	16/12/46 14h38 East	Idem	Idem	Idem	Idem	N'a pas décollé
1	3/4/47 14h12 East	Bethlehem, Penn.	14 ballons météo de 350 g Long train	4,9 kg	radiosonde et ballast	Echec. Mauvais accrochage Ballons explosés
5	5/6/47 15h17 MST	Alamogordo Nouveau Mexique	29 ballons météo de 350 g Long train	10,2 kg	Radiosonde Appareils d'enregistremt. Ballast	Premier vol réussi avec charge utile
6	6/6/47 5h09 MST	Idem	28 ballons	9,8 kg	Radiosonde Transmetteur Ballast	Echec.

Fac-similé du tableau NYU (extraits)

FLIGHT NUMBER	DATE AND RELEASE TIME	LAUNCHING SITE	DESCRIPTION OF BALLOONS	CRITIQUE
A	20 Nov. 1946 1438 EST	NYU, N.Y.	2 - 350 gram meteorological	Balloon balancing load. Free lift from 350 gram meteorological balloon. Successful cutting free of lifter balloon. Balloon did not level off.
B	16 Dec. 1946 1219 EST	NYU, N.Y.	2 - 350 gram meteorological	Balloon balancing load. Free lift from 350 gram meteorological balloon. Successful cutting free of lifter balloon. Balloon did not level off.
1	3 April 1947 1412 EST	Bethlehem Pennsylvania	14 - 350 gram meteorological balloons. Long cosmic ray train	Failure due to poor rigging, poor launching technique. 2 lifter balloons 12 main balloons. Train rose until some balloons burst then descended rapidly.
5	5 June 1947 1317 MST	Alamogordo New Mexico	29 - 350 gram meteorological balloons. Long cosmic ray train	First successful flight carrying a heavy load. 3 lifter balloons, 26 main balloons.
6	7 June 1947 0509 MST	Alamogordo New Mexico	28 - 350 gram meteorological balloons. Long cosmic ray train	Flight unsuccessful. Altitude control damaged on launching. 4 lifter balloons, 24 main balloons.

2) Tableau des vols selon Charles Moore, dans son livre "UFO Crash at Roswell", 1997.

Extraits traduits en français

Changements par rapport au tableau original de NYU : les premiers essais, numérotés A et B sont supprimés. Les trois essais suivants, numéros 2, 3 et 4, tous ratés et absents du tableau original de NYU, ont été rajoutés par Charles Moore, de manière à y faire figurer le vol numéro 4. Or celui-ci avait été annulé pour cause de temps couvert. Ce rajout par Charles Moore est mensonger.

Vol No	Date et heure	Site de lancement	Description des ballons	Equipement	Site de Récup.	Commentaires
1	3 avril 14h12 East	Bethlehem Pa.	14 ballons de 350 g en train	Radiosonde et ballast	Pas récupéré	Echec. Mauvais accrochage
2	18 avril heure inconnue	Idem	23 ballons idem	Bouée acoustique Cibles radar Radiosonde Et ballast	Pas de données	Pas de vol Echec de télémétrie
3	8 mai	Idem	Idem	Idem	Pas récupéré	Ballons échappés
4	4 juin sans doute vers 3h MST	Alamogordo N.M.	28 ballons en train	Idem Plus ballast liquide Pas de radiosonde	Ranch Foster ?	Echec de Télémétrie Au dessus de Arabella
5	5 juin 5h16 MST	Idem	Idem	Idem mais sans Cibles radar	25 miles à l'est de Roswell	Premier vol Réussi avec charge lourde
6	7 juin 5h09 MST	Idem	Idem	Idem	18 miles sud-est du site	Contrôle d'alt. abîmé Au lancement

Fac-similé du tableau selon Charles Moore, dans son livre *UFO Crash at Roswell*

Flight #	Date and release time	Launch site	Description of balloon(s)	Equipment description	Recovery site and amount	Comments
1	3 April, 1412 EST	Bethlehem, Pa.	14 balloons in train, each 350 g	Radiosonde and sand ballast	No recovery	Failure due to poor rigging, poor technique.
2	18 April, time unknown	Bethlehem, Pa.	23 neoprene balloons in train	Sonobuoy, radar targets, radiosonde, and sand ballast	No data	No flight; telemetry failure.
3	8 May, time unknown	Bethlehem, Pa.	23 neoprene balloons in train	Same as Flight #2	No recovery	Balloons broke free.
4	4 June (probably around 0300 MST)	Alamogordo, N.Mex.	28 neoprene balloons in train	Same as Flight #2, plus liquid ballast dribbler but minus radiosonde	Foster Ranch?	Telemetry failed over Arabela; B-17 pilot then terminated tracking.
5	5 June, 0516 MST	Alamogordo, N.Mex.	28 neoprene balloons in train	About same as Flight #2, plus liquid ballast and minus radar targets	25 mi east of Roswell; 100%	First successful flight with telemetry and a heavy load.
6	7 June, 0509 MST	Alamogordo N.Mex.	28 neoprene balloons in train	Same as Flight #5, but dribbler lost at launch	18 mi southeast of launch site; 100%	Altitude control damaged when launched.

Notes

(1) Karl Pflock, *Roswell. L'ultime enquête*, 2007. Edition Terre de brume (Ed orig. *Roswell. Inconvenient Facts and the Will to Believe*, Prometheus Books, 2001).

(2) Gildas Bourdais, *Roswell. Enquêtes, secret et désinformation*, 2004. JMG Editions, 8, rue de la Mare, 80290, Agnieres. Pour le commander, tél. : 03 2290 1103.

Email : jmgeditions@orange.fr ou jmg-editions@wanadoo.fr

2. Objection de Claude Lavat, sur un point précis

Au-delà du déboulonnage primaire des cas de Trans-en-Provence et du "faux ovni" de Voiron, j'ai été particulièrement révolté par les propos d'un commandant ou colonel présenté comme étant le responsable des équipements radar du centre de Taverny, affirmant : « la corrélation optique-radar ne peut être établie dans le cas de l'observation faite par le commandant Duboc en 1994, car l'intensité de l'écho radar enregistré ne peut correspondre à celui d'un objet ayant les dimensions indiquées par J.-Ch. Duboc (100 à 300 mètres de long) ». Ce spécialiste des radars semble ignorer que l'intensité d'un écho dépend non seulement de la dimension de l'objet détecté mais aussi du pouvoir réflecteur du matériau (solide, gaz, plasma) constituant l'objet. On trouvera dans mon livre (1) en cours d'édition la description du mécanisme de la génération des échos radar provoqués par les ovnis, notamment par les ovnis "transunivers" rendant compte de phénomènes déjà observés dans les domaines optique et radar, et même d'ovnis invisibles par les radars mais visibles à l'œil.

Remarques finales : **LDLN, N° 387, SEP 2007**

1°) Il me semble évident (du moins j'espère qu'il en est ainsi) que le responsable en question sait très bien que la surface équivalente d'une "cible" est égale au produit de sa surface géométrique, multipliée par le facteur d'assiette et par l'impédance du matériau par rapport à celle du milieu de propagation (i.e. : le coefficient de réflexion du matériau).

2°) Nous avons donc le choix entre les solutions suivantes :
a) Le responsable est incompetent.
b) Le responsable respecte une consigne de discréditation de ce cas rapporté par un professionnel compétent et expérimenté ainsi que par son équipage.

3°) Il me semble difficile de retenir la solution de l'incompétence. Alors...

Alors... La conclusion du syllogisme précité me semble évidente et incontournable. Un média officiel a, une fois de plus, pris les Français pour des canards sauvages, en pratiquant une catégorie de désinformation qui vient s'ajouter à celles déjà identifiées par François Parmentier (2), à savoir le désinformation réductrice et la désinformation amplifiante. Nous avons affaire ici à la désinformation déviante : au mensonge.

A quand le réveil des scientifiques patentés, ceux de la "science d'en-haut", pour dénoncer de telles pratiques ?

Notes :

- 1) : L'Hypothèse Extraterrestre Généralisée, la Transformation sténopéique : Hic sunt Leones, à paraître chez Osmondes.
→ 2) Ovnis : Soixante ans de désinformation, de François Parmentier, Editions du Rocher, 2004

3. « J'aurais dû me méfier... », témoignage de Joël Mesnard

Cette émission comportait une séquence excellente : le témoignage de Jack Krine. Malheureusement, il y a eu aussi tout le reste, qui gagnerait à tomber dans l'oubli, vite et définitivement. L'effet produit sur les téléspectateurs, lui, demeurera, et c'est très regrettable.

J'appartiens à une génération à qui on a expliqué, à la fin des années cinquante, que grâce à la télévision, la

connaissance allait pénétrer dans les foyers. Aujourd'hui, le souvenir de cette promesse a un goût amer. Il est clair qu'on nous a trompés sur la marchandise !

Je ne veux pas entreprendre une critique détaillée de cette émission : il faudrait des pages et des pages pour cela, et ça n'en mérite pas tant. Je me bornerai à souligner la manière (scandaleuse) dont ont traitées deux affaires particulièrement importantes, puis j'expliquerai dans quel piège j'ai le sentiment d'être tombé.

1°) L'affaire de Roswell la plus grave et la plus lourde de conséquences qu'on puisse citer, la mieux documentée aussi, n'a été évoquée, hormis l'explication imbuvable soutenue par l'historien... de la CIA (!!!), que sous deux angles dérisoires et sans lien avec l'affaire elle-même :

D'une part, le film de l'autopsie (voir LDLN 333). Il n'a rien à voir avec Roswell, puisque cette même émission a comporté une interview du truqueur -professionnel, c'est le cas de le dire !- qui est censé avoir fabriqué le faux cadavre. Des preuves à l'appui de cette "révélation" auraient été les bienvenues : si le soi-disant truqueur avait présenté des photos de lui-même en compagnie de sa création, cela aurait suffi à étayer ses prétentions. Mais il n'a pas exhibé la moindre preuve. On peut donc prudemment soupçonner un trucage au second degré.

D'autre part, l'accent a été mis sur le commerce des "produits dérivés" (extra-terrestres gonflables en plastique vert, gadgets en tous genres), il y a dix ans. Passionnant !

Sur le fond de l'affaire, c'est-à-dire sur les témoignages, rien, pas un mot!

2°) L'affaire de Trans-en-Provence a été présentée avec le même mange total d'objectivité : pas un mot sur le résultat des analyses de Bounias. Or, qu'est-ce qui fait l'intérêt exceptionnel de cette affaire, si ce n'est, précisément, le résultat de ces analyses ?

Dans un cas comme dans l'autre, cette façon d'évoquer les dossiers en les vidant de leur substance est un procédé révoltant. C'est de la pure désinformation.

J'en viens aux raisons qui me font regretter, aujourd'hui, de m'être prêté à cette... entreprise.

Lorsque j'ai été contacté par téléphone, j'ai vite compris que mon interlocuteur ne connaissait rien au problème OVNI. (Il n'en était d'ailleurs nullement gêné). J'ai tenté de lui faire comprendre un certain nombre de généralités sur la question. Ce faisant, j'abusais de son précieux temps, et il ne s'est pas gêné pour me dire... que j'étais bavard ! J'aurais dû, dès cet instant, deviner sur quelle pente savonneuse je m'engageais. J'ai bêtement cru en la bonne foi de mon interlocuteur, qui m'assurait que la question, cette fois, allait être traitée honnêtement.

J'ai consacré tout un jeudi de juin, et deux heures en fin de matinée, le lendemain, à cette interview. Etant donné que tout cela a duré des heures, je vous en épargnerai le récit, mais je tiens à citer trois détails révélateurs de l'esprit dans lequel cette émission a été montée.

Premièrement, quand nous avons abordé le problème, le jeudi matin, j'ai montré à mon interlocuteur la terrible liste (qui mesure exactement 1,80 m de long) de 108 cas de dommages aux personnes. C'est celle que vous montrais ma fille, dans le précédent numéro, p.4, et dont vous avez le détail dans LDLN 339 et 344. Mon visiteur a accordé quelques secondes d'attention à cette liste (certainement moins de 10 secondes), et je me souviens qu'il s'en est aussitôt désintéressé, sa réponse commençant par : « Ah, oui, mais peut-être que... ». J'aurais aimé lui

commune mesure avec tout ce que nous avons pu connaître en France.

Roberto Pinotti nous a fait part de son souhait de voir se structurer et se développer une ufologie à l'échelle de l'Europe. C'est une question sur laquelle nous reviendrons probablement...

LDLN, N° 394, JUIN 2009
GERU

Joël Duquesnoy, Président du GERU (Groupement d'Etudes et de Recherches Ufologiques) lance un appel aux ufologues du Nord :

Depuis 1972, le GERU organise chaque troisième samedi du mois une réunion publique sur le phénomène ovni, dans une ambiance très sérieuse et très sympathique. Les réunions du GERU ont lieu, de 10 h à 13 h, à la Maison des associations, 24 place de la Liberté, à Roubaix. Parking gratuit, station de métro Eurotéléport à 50 mètres.

LE MOD REND PUBLIQUES CERTAINES ARCHIVES...

On a appris en mars que le Ministère britannique de la Défense (le MOD) avait décidé de rendre publiques certaines archives concernant les objets volants non-identifiés.

Les données sont contenues dans sept grands dossiers, précédemment classés par les services du Ministère. Elles concernent quelque 1 200 observations d'ovnis.

On peut supposer que cette levée (même partielle) du secret est d'une toute autre importance que celle qui avait été annoncée, il y a une quinzaine d'années, par l'Ejercito del Aire (l'armée de l'Air espagnole), et dont le contenu s'était révélé plutôt décevant. Par exemple, on trouve parmi les documents récemment rendus publics en Grande Bretagne le témoignage d'un pilote qui a tenté d'intercepter un ovni, ou encore des photos d'un gros objet en forme de diamant, qui est resté en vol stationnaire pendant plus de 9 minutes, avant de s'élever à très grande vitesse. En outre, les cas de RR3 et 4 ne sont pas exclus du lot.

Tout cela devrait être accessible prochainement, ou est déjà accessible, sur le site dont voici l'adresse :

vvvvv.nationalarchives.gov.uk/ufos

ROSWELL : ENCORE DU NOUVEAU !

Gildas Bourdais nous signale la parution récente, aux Etats-Unis, d'une version revue et augmentée du livre de Thomas Carey et Donald Schmitt, Witness To Roswell. Alors que la première

édition (chez New Page Books, Franklin Lakes, New Jersey, 2007) comportait 256 pages, la nouvelle en a 318.

On y trouve notamment des témoignages inédits, qui affinent un peu plus le scénario qui se dessine d'année en année. Il semble maintenant que lorsque l'armée (en les personnes de Marcel et Cavitt) s'est manifestée sur le site, le lundi 7 juillet, la nouvelle du crash (survenu probablement le 2 ou le 3) avait commencé à filtrer en ville, et à attirer les curieux... jusque sur le site aux cadavres.

Un autre point fort du livre est l'annexe 4, due à Anthony Bragalía, qui prétend avoir trouvé, dans différents centres d'archives, des documents semblant indiquer que Howard Cross (1) aurait dirigé, dès 1948 ou 1949, au sein de l'Institut Battelle, une étude ultra secrète portant sur des matériaux "à mémoire de forme", comme ceux que le major Marcel avait ramassés sur le "site aux débris".

Evidemment, tout cela demande confirmation, mais on voit que 62 ans après les faits, les enquêteurs parviennent encore à enrichir le dossier !

1 : Sur le rôle de ce personnage, voir l'article de Gildas Bourdais dans LDLN 361, pp. 20 et suivantes.

GLOIRE A NOS MYSTIFICATEURS !

Chacun sait combien la presse française sait rester discrète, en matière d'apparitions d'ovnis. Eh bien, *la Dépêche du Midi* a consacré une page presque entière à l'une d'elles, dans son édition du 22 mai. Faut-il voir là le signe d'une évolution positive ? Non, hélas : il s'agissait seulement de braquer le projecteur sur un canular vieux de 55 ans.

Le cas de Bélesta (16 octobre 1954) est à rayer des listes : il se résume à un canular monté par cinq jeunes garnements... qui n'en sont pas peu fiers, aujourd'hui.

Et l'article s'achève sur... un hommage à Barthel et Brucker. Il y a des moments où il faut savoir garder son calme...

TOUTE DERNIERE MINUTE : FALK

Michel Turco nous signale, lundi 1^{er} juin, une observation remarquable faite par six personnes, dans la région de Creutzwald, le samedi 30 mai vers 23 heures : objet de grandes dimensions, vu sous un angle important (presque la largeur de la main, à bout de bras), décrit avec précision, évoluant sur une trajectoire comportant un angle droit.

Bien évidemment, nous exposerons ce témoignage dans notre prochain numéro, parmi d'autres, tout aussi récents ou presque, dont un dans les Alpes et un à Vernon, dans l'Eure.

le nouveau scénario du crash, dans le livre *Le Crash de Roswell*

(suite et fin de l'article)

Gildas Bourdais

LDLN, N° 394, JUIN-2009

Dans notre précédent numéro, Gildas Bourdais nous a exposé le déroulement des faits, tel qu'il a pu l'établir dans son livre intitulé sobrement *Le Crash de Roswell*. Ce livre, on ne le soulignera jamais assez, fournit pour la première fois une chronologie complète des événements, établie à partir d'un vaste ensemble de témoignages solides.

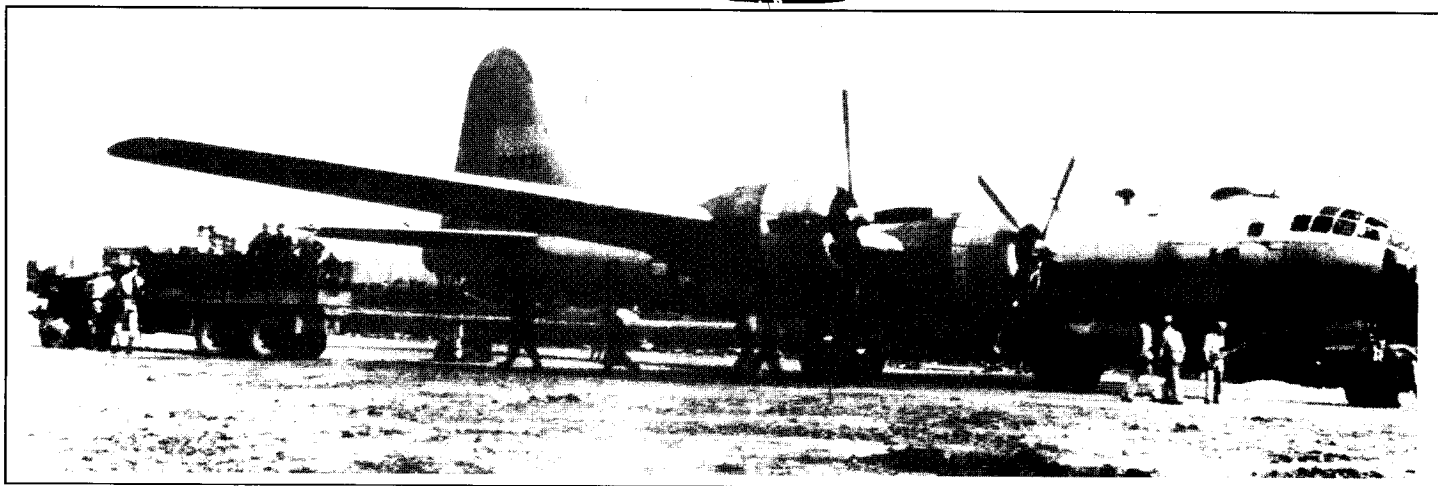
Voyons la suite de ces événements, à partir du mercredi 9 juillet 1947.

mercredi 9 et jours suivants

le deuxième vol de B-29 vers Fort Worth

C'est le mercredi 9 juillet, vers 16 h, que décolle le bombardier B-29 baptisé *Straight Flush*, avec la grande caisse en soute, en direction du quartier général de Fort Worth, au Texas. L'appareil est piloté par le capitaine Frederick Ewing, et c'est un vol sous haute pression, avec des gardes armés dans la soute. C'est pourquoi (la soute n'étant ni pressurisée ni chauffée), le vol aller se fait à basse altitude (4 000 à 5 000 pieds, soit 1 200 à 1 500 m), alors que le retour à Roswell se fera à l'altitude de vol normale

Les récits de Osepchook et de Thompson corroborent bien celui de Robert Slusher, avec quelques détails révélateurs sur la nature exceptionnelle de ce transport de haute sécurité. Le sergent Osepchook était certain, comme les autres hommes, qu'il y avait quelque chose de très important dans cette caisse. Un aspect intéressant de son témoignage est qu'ils furent « debriefés » à leur retour à Roswell. On leur dit qu'il n'existait pas de « soucoupes volantes », et qu'il n'y avait pas eu de crash de l'une d'elles. Encore une fois, que de précautions pour une grappe de ballons ! Autre détail : Lloyd Thompson se souvient qu'avait participé au vol un médecin de la base, qu'il a reconnu car il l'avait



(voisine de 8 000 m). Le Major Marcel est sur le vol de retour. Le plus ancien témoignage recueilli par les enquêteurs est celui du sergent Robert Slusher, membre de l'équipage, qui l'a décrit avec précision dans son affidavit du 23 mai 1993. D'autres témoins plus récents, membres eux aussi de l'équipage, sont le sergent Arthur Osepchook et le soldat Lloyd Thompson.

soigné la semaine précédente. Bizarre aussi, ce médecin embarqué pour un simple aller et retour à Fort Worth...

A l'arrivée à Fort Worth, un groupe de gens attendait l'avion sur le tarmac. L'équipage a entendu dans l'intercom le lieutenant Felix Martucci dire qu'il reconnaissait parmi eux un ancien camarade d'école,

devenu entrepreneur de pompes funèbres (mortician), mais le capitaine Ewing lui a ordonné aussitôt de se taire ! Au retour à Roswell, le même Martucci a sans doute gaffé une seconde fois en s'exclamant : « Les gars, nous venons de faire l'Histoire ! » (« Boys, we just made history »). Incidemment, Tom Carey et Donald Schmitt racontent qu'ils ont réussi à joindre Martucci au téléphone, mais que, dès qu'ils ont abordé ce vol "historique", il a répliqué immédiatement qu'il ne savait rien, et leur a raccroché au nez. Ils ont bien essayé de le rappeler un peu plus tard, mais il avait changé de numéro. Il n'est pas inconcevable qu'il ait écopé d'un sérieux avertissement à l'époque.

transports de débris par plusieurs avions C-54, les jours suivants

Nous retrouvons ici le sergent Earl Fulford, qui raconte qu'il a été réveillé à 2 h du matin (vraisemblablement dans la nuit du mercredi 9 au jeudi 10) et a reçu l'ordre d'aller au hangar P-3. Il était aussi opérateur de chariot élévateur, et c'est pourquoi on l'avait ainsi mobilisé. C'est aussi, peut-être, parce qu'il avait une habilitation au niveau « Top Secret » : on préférerait utiliser des hommes de confiance, et en nombre limité autant que possible. Il a dû charger une caisse en bois de 7 pieds carrés, dans un avion C-54. Elle pouvait être manipulée comme si ce qu'il y avait dedans était très léger.

Il y a eu d'autres chargements et d'autres vols : selon Robert Smith (affidavit), il y a eu trois ou quatre vols de quadrimoteurs C-54. Il confirme un vol vers la base de Wright, par le capitaine Henderson (il a vu son équipage), déjà évoqué plus haut. Selon ses proches, celui-ci avait transporté des corps, probablement ceux du deuxième site. Ces transports ont eu, selon les témoins, plusieurs destinations : White Sands et Kirtland, puis Los Alamos par la route. Cette destination de Los Alamos a été révélée par un cousin de Robert Smith, membre des services secrets, Raymond de Vinney. L'envoi de débris pour étude à White Sands et à Los Alamos est logique. Ce sont alors des centres de recherche avancée, pour les fusées et les bombes atomiques. Selon certains, des personnalités éminentes, comme Robert Oppenheimer pour le nucléaire, von Braun pour l'espace, auraient été consultées. On a parlé aussi d'un transport à Washington : selon les témoignages du lieutenant-colonel Joe Briley et du sergent Lewis Rickett, un avion venu de Washington le mardi 8, avec à son bord du personnel du contre-espionnage (CIC : Counterintelligence Corps), était reparti le jour même avec un chargement de débris.

le nettoyage des sites

Au cours des jours suivants, les militaires de Roswell, aidés de renforts venus d'autres bases, notamment de Fort Bliss, situé plus au sud, près du Mexique, ont procédé à un ratissage à fond des sites.

Earl Fulford a aussi raconté que, le mercredi 9, il « avait été porté volontaire » pour faire partie d'une équipe de quinze à vingt hommes, qui furent conduits sur le champ de débris de Brazel, pour finir de nettoyer le site. On les avait dotés de sacs de toile et on leur avait ordonné de ramasser tout ce qui « n'était pas naturel ». Il a décrit une zone qui s'étendait sur des centaines de mètres et qui était, comme l'on dit d'autres témoins, encerclée par des MP. Manifestement, le terrain avait déjà été nettoyé, car il ne restait pas grand-chose, et l'on pouvait voir des traces de pneus de gros camions qui avaient dû servir à embarquer des choses. Il a trouvé seulement sept morceaux, et il a décrit, comme tant d'autres témoins, des feuilles « à mémoire de forme » (« memory foil ») qui prenaient leur forme initiale après avoir été pliées. Rappelons ici l'inspection, en septembre, de la région de Roswell par le professeur Lincoln LaPaz, assisté de Lewis Rickett (voir le chapitre 2 du livre). LaPaz découvre une zone de terrain vitrifiée, à 5 milles au nord-ouest du champ de débris. Il confirmera plus tard à Rickett son opinion qu'il y a eu chute d'un engin extraterrestre. Il y aurait eu ainsi quatre sites plus ou moins alignés, du nord-ouest au sud-est : la zone vitrifiée (premier impact au sol ?) ; le champ de débris, 5 milles plus loin (explosion d'une coque externe ?) ; le site des cadavres à émilles et demi du champ (une capsule de sauvetage ?) ; enfin, le site d'impact avec ovni et autres cadavres, à environ 20 milles plus loin.

Que s'est-il vraiment passé à Roswell ? Risquons ici un commentaire prudent sur toute l'affaire : nous sommes confrontés, manifestement, à une histoire complexe. En dépit de tous les témoignages accumulés, on voit qu'il y a encore des zones d'ombre et des inconnues. Mais ce n'est pas une raison suffisante pour tout mettre en doute. Beaucoup de pièces du puzzle sont déjà bien assemblées.

témoins menacés, habitants surveillés

Les militaires ont également procédé à la récupération du moindre débris ramassé par les habitants. Les maisons sont fouillées, saccagées, et les habitants menacés, même les enfants, selon le témoignage du photographe de Roswell, Jack Rodden. L'un des éleveurs de la région lui a raconté que ses trois enfants étaient rentrés de promenade très traumatisés, et avaient refusé de dire ce qu'ils avaient vu. Rodden a ensuite appris qu'ils en avaient trop vu, et que les militaires les avaient menacés et effrayés. D'autres parents ont raconté la même chose.

A Roswell même, nous connaissons déjà le témoignage des filles du pompier Dan Dwyer, Frankie Rowe et Helen Cahill, sur des menaces de mort faites à leur famille. Nous connaissons aussi celui de Barbara Dugger, la petite filles du shérif George Wilcox, à qui sa grand-mère Inez avait révélé, peu de temps avant sa mort, les menaces de mort faites à son mari et à elle-même. Or, le cas du shérif fut peut-

être encore pire, si l'on en croit les frères Anaya évoqués plus haut comme témoins de l'expérience traumatisante de Joseph Montoya. Ils avaient eu la visite du shérif Wilcox, qui avait mission de mettre en garde et de menacer les témoins. Ainsi, Wilcox aura été forcé par les militaires à jouer ce pénible rôle, avant d'être menacé à son tour ! Ceci explique pourquoi cette histoire l'avait moralement brisé, selon les confidences d'Inez Wilcox à Barbara Dugger, et aussi l'un de ses adjoints, au point qu'il avait renoncé à sa carrière de shérif.

les jours suivants, au ranch Foster

Les deux fils de Brazel, Bill et Paul, ont vu sa photo et le démenti dans les journaux. Comprenant que leur père a des problèmes, ils accourent au ranch pour s'occuper des bêtes, chevaux et moutons. Paul, rancher au Texas, arrive le premier, mais les militaires sont encore là, et il est refoulé, à plusieurs reprises. Il refusera totalement de témoigner par la suite. Le second, Bill, qui vit à Albuquerque, arrive juste après leur départ, avec sa femme Shirley, et ils peuvent s'occuper des bêtes. Brazel, à son retour, amer et humilié, refusera de parler à ses proches. Cependant, selon des témoins, il va avoir de quoi quitter le ranch et s'établir, peu après, à son compte.

Les habitants de la région ont continué à être surveillés et visités, pendant des années. De fait, quelques uns avaient gardé des débris. Bill Brazel va raconter, à Corona en 1949, qu'il a récolté quelques débris. Peu après, il a la visite d'un certain capitaine Armstrong, accompagné de trois soldats, qui demande et obtient les débris. Ils fouillent la maison, et la mettent sans dessus-dessous. Selon un rancher de la région, L.D. Sparks, juste quelques années après l'incident, un voisin de Brazel, Dan Richards, lui avait montré un morceau de feuille métallique. Il l'avait jeté en l'air et ils avaient tiré dessus, mais sans arriver à l'endommager. On pouvait la plier, mais elle reprenait ensuite sa forme originale : encore un témoin des feuilles infroissables, à mémoire de forme ! On verra, au chapitre 2 du Crash de Roswell, comment Brazel lui-même avait fait un jour cet exercice avec des amis chasseurs.

Malgré cet effort considérable des militaires pour récupérer tous les débris qui avaient pu être ramassés sur le ranch Foster et aux alentours (certains débris, les plus légers, avaient sans doute été dispersés à la ronde par le vent), il n'est pas impossible que des habitants aient réussi à en conserver quelques uns. Tom Carey a dit lors de l'émission de CNN, *Larry King Live* du 4 juillet 2008, qu'il avait peut-être une piste pour en retrouver un !

un témoignage nouveau à Wright Field

L'un des témoignages nouveaux les plus intéressants vient des quatre fils du lieutenant-colonel Mario M. Magruder, un pilote émérite de l'aéronavale pendant

la deuxième guerre mondiale, dans le Pacifique. Selon eux, il a confessé sur son lit de mort qu'il avait



vu l'épave du crash, et un alien vivant sur la base de Wright (Wright Field, rebaptisé plus tard Wright-Patterson AFB), deux semaines après l'incident, dans la seconde moitié de juillet 1947. Il venait juste d'intégrer au Collège de Guerre aérienne (*Air War College*), dans l'Alabama, que suivent des officiers d'élite, considérés comme de futurs leaders par les différents services. Ils furent emmenés par avion à Wright Field pour donner leur opinion sur une affaire urgente. On leur apprit alors la découverte d'un engin extraterrestre qui s'était écrasé près de Roswell. On leur fit examiner l'épave, et on les introduisit ensuite dans une autre salle où se trouvait un alien survivant !

Mike Magruder a dit que son père avait décrit la « créature » comme mesurant moins de 5 pieds (1,5 m) de haut, « d'apparence humaine » mais avec des bras plus longs, des yeux plus grands, et une tête surdimensionnée, dépourvue de cheveux. Il avait une fente à la place de la bouche, et deux trous sans appendices pour le nez comme pour les oreilles : la description classique du « Gris »... Il n'y avait pas de doute dans son esprit, qu'il « venait d'une autre planète ». Et Magruder dit à ses fils qu'il avait vécu là le plus grand choc de sa vie. Ce récit, s'il est véridique, nous donne à réfléchir sur un problème que l'on ne cesse d'évoquer, à juste titre, celui de la levée du secret. Que se passerait-il si toute cette histoire de Roswell, avec ses suites, venait à être révélée de manière irréfutable ? Cela ferait sans doute plus que quelques gros titres dans les journaux.

pour en savoir plus :

Le crash de Roswell

de Gildas Bourdais,
éditions Le Temps Présent
(8, rue de la Mare, 80290 Agnières)
collection Enigma