

Vingt-Deux Ans d'Investigations Inadéquates des OVNIS.

American Association for the Advancement of Science, 134th Meeting.
General Symposium, Unidentified Flying Objects

James E. McDonald, Professor of Atmospheric Sciences
The University of Arizona
Tucson, Arizona
27 Décembre, 1969

CAS EN ILLUSTRATION:.....	6
CAS 1. RB-47 DE L'USAF, ZONE DE GULF COAST, 19-20 SEPTEMBRE 1957.....	6
<i>Brève synthèse:</i>	6
1. <i>Résumé du cas:</i>	7
2. <i>Discussion:</i>	13
CAS 2. LAKENHEATH ET BENTWATERS, UNITÉS DE LA RAF ET DE L'USAF; ANGLETERRE, 13 AOÛT, 1956.....	15
<i>Bref résumé:</i>	15
<i>Introduction:</i>	15
2. <i>Circonstances générales:</i>	17
3. <i>Événements initiaux de Bentwaters, 21:30Z à 2200Z:</i>	18
4. <i>Commentaires sur le rapport des événements après 22:55Z, le 13.08.1956:</i>	20
5. <i>Alerte initiale de Lakenheath GCA et RTCC:</i>	21
6. <i>Résumé non chronologique des observations de Lakenheath, 22:55Z - 03:30Z.</i>	23
7. <i>Discussion:</i>	28
8. <i>L'hypothèse extra-terrestre:</i>	32
CAS 3. BASE AÉRIENNE DE L'USAF DE HANEDA, JAPON, 5-6 AOÛT 1952.....	32
<i>Brève synthèse:</i>	32
1. <i>Introduction:</i>	33
2. <i>Observations visuelles:</i>	34
3. <i>Critique des observations visuelles par Bluebook:</i>	39
5. <i>Observations Radar:</i>	44
6. <i>Critique des observations radar par le rapport Condon:</i>	51
CAS 4. KIRTLAND AFB, 4 NOVEMBRE 1957.....	54
<i>Bref résumé:</i>	54
1. <i>Introduction:</i>	54
2. <i>Quelques une des caractéristiques suspectes de l'explication dans le Rapport Condon:</i>	55
3. <i>Recherche des témoins principaux:</i>	55
4. <i>Information rassemblée par les interviews des témoins:</i>	56
5. <i>Critique de l'évaluation dans le rapport Condon:</i>	58

Aucune recherche scientifiquement adéquate concernant le problème des OVNIS n'a été effectuée pendant toutes les 22 années qui se sont maintenant écoulées depuis la première grande vague d'observations des objets aériens non identifiés en été de 1947. En dépit d'un intérêt continu du public, et en dépit des expressions fréquentes du souci public, seuls des examens tout à fait superficiels du corpus solide et grandissant des rapports non expliqués d'OVNIS par des témoins crédibles ont été conduits dans ce pays ou à l'étranger. Ce dernier point est fortement approprié, puisque toutes les indications montrent maintenant que les observations d'OVNIS montrent des caractéristiques semblables dans le monde entier.

En arguant d'une insuffisance de toutes les études passées concernant les OVNIS, je parle non seulement par suite de mon examen approfondi des études passées, mais également à partir d'un fond de trois ans de recherche personnelle plutôt détaillées, comprenant des interrogatoires de plus de cinq cents témoins dans des cas choisis d'OVNIS, principalement aux États-Unis. Dans mon opinion, le problème des OVNIS, loin d'être un problème n'ayant pas de sens comme il a été souvent dit par de nombreux scientifiques, constitue un problème d'intérêt scientifique extraordinaire.

La difficulté grave avec essentiellement toutes les études passées des OVNIS a été qu'elles étaient soit dépourvues du moindre contenu scientifique substantiel, soit qu'elles se soient égarées parmi le bruit parasite relativement important qui tend à obscurcir le vrai signal dans les rapports d'OVNIS. La présence d'un grand pourcentage de rapports de phénomènes naturels ou technologiques mal interprétés (planètes, météores, et avions, surtout) n'est pas étonnant, étant donné toutes les circonstances entourant le problème des OVNIS. Pourtant de tels exemples compréhensibles et habituellement facilement identifiés d'identification erronée sont bien trop souvent utilisés comme explication suffisante pour tous les rapports d'OVNIS, alors que le résidu des rapports bien plus significatifs (qui s'élèvent maintenant à quelque chose de l'ordre du millier) sont ignorés. Je pense que la science est en faute, pour n'avoir montées aucune étude véritablement adéquates de ce problème, un problème qui a éveillé un souci tellement fort du public et qui s'est répandu pendant les deux dernières décennies. Malheureusement, le climat actuel de la pensée, surtout depuis la publication de la plus récente d'une longue série d'études insatisfaisantes, à savoir, celle qui a été menée sous la direction du Dr. E. U. Condon à l'université du Colorado, rendra très difficile de mettre sur pied des investigations nouvelles et plus complètes, pourtant, par suite à mon propre examen du problème, je réclame avec force une étude nouvelle et sérieuse. Je suis suffisamment un réaliste pour sentir que, à moins que le colloque actuel de l'AAAS concernant les OVNIS ne réussisse à mettre au courant la communauté scientifique du sérieux du problème des OVNIS, peu de réponse immédiate à n'importe quel appel pour de nouvelles recherches n'est susceptible d'apparaître.

En fait, la réponse par le grand public et la réponse scientifique aux phénomènes d'OVNIS sont en elles-mêmes des questions d'intérêt scientifique substantiel, surtout dans ses aspects sociaux - psychologiques. Avant mes propres investigations, je

n'aurais jamais imaginé l'hésitation si largement répandue à rapporter un événement peu commun et apparemment inexplicable, pourtant cette hésitation, et l'hésitation des scientifiques eux-mêmes à exhiber un intérêt sérieux pour les phénomènes en question, sont tout à fait générale. Un résultat regrettable est le fait que les plus crédibles des témoins d'OVNIS sont souvent les moins disposés à se présenter avec un rapport de l'événement dont ils ont été témoin. Un deuxième résultat regrettable est que seulement un très petit nombre de scientifiques ont pris le temps et se sont donné la peine de faire des recherches concernant ces rapports embarrassants qui tendent à être dilués par le nombre beaucoup plus grand de rapports d'OVNIS sans intérêt ni signification. Le résultat net est qu'il n'existe toujours aucune reconnaissance scientifique générale de la portée et de la nature du problème des OVNIS.

Au sein du gouvernement fédéral, la responsabilité officielle des OVNI a été confiée à l'Armée de l'Air depuis début 1948. Les objets aériens non identifiés font partie tout à fait naturellement du secteur qui concerne l'Armée de l'Air, ainsi cette attribution de la responsabilité était fondamentalement raisonnable, cependant, une fois qu'il était devenu clair (début 1949) que les rapports de ces OVNIS ne paraissaient pas concerner des avions avancés d'une certaine puissance étrangère hostile, l'intérêt de l'Armée de s'est abaissé à des niveaux relativement bas, marqués, cependant, par une reprise provisoire et occasionnelle de leur intérêt après de grandes vagues de rapports d'OVNIS, du type de celles de 1952, ou 1957, ou 1965.

Une manière des plus regrettables de la presse rapportant les OVNIS s'est mis en place en 1953 environ, quand l'Armée de l'Air avait affirmé qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve de quoi que ce soit "d'inexplicable en termes de science et technologie actuelles" dans leurs dossiers grandissants de rapports d'OVNIS. Ces rapports au public auraient fait peu de mal ils n'avaient pas été systématiquement accompagnés de l'affirmation que "les meilleurs équipements scientifiques disponibles à l'Armée de l'Air des États-Unis" avaient été et étaient appliqués à la question des OVNIS. Les assurances qu'une compétence scientifique substantielle était à l'oeuvre dans les enquêtes sur les OVNIS de l'Armée de l'Air UFO ont, je le soutiens, eu des effets scientifiques sérieusement délétères. Les scientifiques qui auraient autrement pu avoir fait assez de vérifications pour voir qu'un problème scientifique substantiel et troublant existe dans le domaine des OVNIS ont été trompées par ces affirmations et menés à penser que des scientifiques compétents avaient déjà fait une étude proportionnée et n'avaient rien trouvé. Mes propres vérifications étendues ont indiqué que le montant total des compétences scientifiques en deux décennies d'enquêtes de l'Air Force a été si faible que je puis seulement considérer les assertions répétés de l'étude scientifique complète des OVNIS comme l'obstacle le plus sérieux que l'Armée de l'Air a mis en travers du progrès vers l'élucidation du sujet.

Je ne crois pas, permettez moi d'insister là dessus, que cela ait fait partie d'un certain secret visant à dissimuler des enquêtes plus étendues par des agences de l'Armée de l'Air ou de la sécurité; je n'ai trouvé aucune base substantielle pour accepter cette théorie quant à la raison expliquant pourquoi l'Armée de l'Air ai si longtemps manqué à répondre de façon convenable aux nombreux rapports d'OVNIS significatifs et scientifiquement intrigant venant de l'intérieur de ses propres rangs. En bref, je vois

une grande négligence mais pas de grand complot. Bien que de nombreux exemples pourraient être cités où les porte-parole de l'Armée de l'Air n'ont pas publié quoi que ce soit tel que des détails complets des rapports OVNIS, et bien que ceci ait eu la conséquence regrettable de faire manquer aux scientifiques même la plus petite partie de la nature presque incroyable d'une des impressionnants rapports OVNIS provenant de l'Air Force, j'estime toujours que le défaut le plus grave de 22 ans de gestion du problème des OVNIS par l'Air Force provient de leurs affirmations publiques répétées qu'ils ont investi des compétences scientifiques substantielles dans leur travail.

L'examen soigneux du niveau de la recherche et du niveau de l'analyse scientifique mis à l'oeuvre lors des projet Sign (1948-1949), Grudge (1949-1952), et lors du projet Bluebook (1953 à nos jours), indique que ceux-ci étaient, vu scientifiquement, presque des enquêtes sans signification. Même pendant des périodes occasionnelles (par exemple, 1952) caractérisées par une recherche assez active sur des cas d'OVNIS, il restait un tel manque d'expertise scientifique employée qu'il n'y avait jamais eu la moindre vraie chance que les phénomènes embarrassants produits dans les cas d'OVNIS les plus significatifs seraient élucidés. En outre, les comités, les conseillers, les études en sous-traitance, etc., que l'Armée de l'Air a mis en oeuvre à propos du problème des OVNIS au cours des 22 dernières années ont, essentiellement sans aucune exception, introduite un regard scientifique presque négligeable dans leur approche. Des exemples l'illustrant seront donnés.

Le rapport Condon, étude publiée en Janvier, 1968, après environ deux ans d'études avec le soutien de l'Air Force est, à mon avis, tout à fait insatisfaisante. La majeure partie du rapport, et l'inclusion de vastes quantités de ce qui ne peut être considéré que comme du "remplissage scientifique," ne peuvent pas cacher à quiconque prend le soin de l'étudier le fait marquant qu'il représente un examen d'une fraction seulement minuscule des rapports d'OVNIS les plus embarrassants des deux dernières décennies, et que son niveau d'argumentation scientifique est totalement insuffisant. En outre, parmi les quelques 90 cas auquel il se confronte spécifiquement, plus de 30 sont concédés comme étant non expliqués. Avec une si grande fraction de cas non expliqués (pris dans un échantillon qui n'est nullement limité aux seuls cas vraiment embarrassants, mais inclut un nombre inacceptablement grand de cas dont il est évident qu'ils sont insignifiants), il est très peu compréhensible que le Dr. Condon se soit senti justifié à conclure que l'étude a indiqué que "davantage d'étude des OVNIS ne peut probablement pas être justifiée dans l'espérance que la science avancera de ce fait."

Je citerai un certain nombre d'exemples spécifiques des cas du rapport Condon que je considère comme entièrement insuffisamment étudiés et rapportés. Un cas à Kirtland AFB, du 4 Novembre 1957, a compris les observations d'un objet sans ailes, ovoïde, qui a été vu planant stationnaire pendant environ une minute au-dessus du terrain avant de partir à une vitesse qui m'a été décrite comme au delà de celles de tous les avions à réaction connus, alors et maintenant. Les principaux témoins étaient dans ce cas-ci précisément le type de témoins dont les comptes rendus justifient une attention des plus particulières, puisqu'ils étaient des observateurs de tour de contrôle de la CAA, qui ont observé l'OVNI depuis une tour de contrôle de la CAA avec des

jumelles. Cependant, quand j'ai localisé ces deux hommes au cours de mes propres contrôles des cas du rapport Condon, j'ai constaté que ni l'un ni l'autre d'eux n'avaient même été contactés par des membres de du projet de l'Université du Colorado! Les deux hommes étaient entièrement sûrs qu'ils avaient bien regardé un engin avec des possibilité de manoeuvre au delà de n'importe quelle chose en technologie aéronautique actuelle ou prévisible. Les deux hommes m'ont donné les descriptions qui étaient mutuellement conformes et qui ont coïncidé étroitement avec leur témoignage donné le 6 Novembre 1957, quand ils ont été interrogés par un enquêteur de l'Armée de l'Air. Le rapport Condon essaye d'expliquer ce cas comme un avion léger qui s'est égaré, est arrivé sur le terrain et est reparti. Ce genre d'explication est coutumière dans tout le rapport de Condon, pourtant complètement incapable d'expliquer les détails des observations du type de l'incident de Kirtland AFB. D'autres exemples dans le rapport Condon, qui en illustrent les déficiences éclatantes des enquêtes résumées seront cités. Je propose qu'il y ait assez de rapports significatifs d'OVNIS inexplicable dans le seul rapport Condon lui-même pour documenter le besoin d'un niveau d'étude scientifique des OVNIS considérablement accru.

Qu'un panel de l'Académie Nationale des Sciences ait pu approuver cette étude dérangeant selon moi. Je ne trouve aucune preuve de ce que le panel de l'Académie a procédé à la moindre vérification indépendante de son côté; et aucun des onze membre du panel n'a eu une quelconque quelle expérience investigatrice antérieure significative dans ce domaine, à ma connaissance. Je crois que cette sorte d'approbation de l'Académie doit être critiquée; elle blesse la science à la longue, et je crains que cet exemple particulier se révèle être finalement embarrassante pour l'Académie Nationale des Sciences.

Le rapport Condon et son approbation par l'Académie ont exercé une influence fortement négative sur la clarification du problème de longue date des OVNIS; tellement, en fait, qu'il semble presque injustifié de réclamer maintenant des enquêtes nouvelles et plus étendues sur les OVNIS. Pourtant ces dernières sont précisément ce qu'il faut pour mettre en évidence dans la pleine lumière de l'enquête scientifique un phénomène qui pourrait être un des plus grands problèmes scientifiques de notre époque.

Quelques exemples de cas d'OVNIS concédés comme étant inexplicables par le rapport Condon et comportant des caractéristiques d'un intérêt scientifique particulièrement fort: Utica, N.Y., 23.06.1955; Lakenheath, England, 13.08.1956;; Jackson, Alabama, 14.11.1956; Norfolk, Virginie, 30.08.1957; le cas du RB-47, 19.09.1957; Beverly, Massachussets, 22.04.1966; Donnybrook, N.D., 19.08.1966; Haynesville, La., 30.12.1966; Joplin, Mo, 13.01.1967; Colorado Springs, Colo., 13.05.1967.

Quelques exemples de cas d'OVNIS considérés comme expliqués par le rapport Condon pour lesquels je ferais de fortes réserves quant à l'argumentation présentée et que je considérerais comme tout à la fois non expliqués et d'un grand intérêt scientifique: Flagstaff, Ariz., 20.05.1950; Washington, D. C., 19.07.1952;

Bellefontaine, Ohio, 01.08.1952; Haneda AFB, Japon, 05.08.1952; Golf du Mexique, 06.12.1952; Odessa, Wash., 10.12.1952; Continental Divide, N.M., 26.01.1953; Seven Isles, Quebec, 29.06.1954; Niagara Falls, N.Y., 25.07.1957; Kirtland AFB, N.M., 04.11.1957; Golf du Mexique, 05.11.1957; Pérou, 30.12.1966; Holloman AFB, 02.03.1967; Kincheloe AFB, 11.09.1967; Vandenberg AFB, 06.10.1967; Milledgeville, Ga., 20.10.1967.

Cas en illustration:

La suite traite en détail des quatre principaux cas d'OVNIS auquel je me réfère dans ma conférence au Symposium. Ils sont présentés en tant qu'illustrations spécifiques de ce que je considère comme des manquements sérieux des recherches sur les cas dans le rapport Condon et dans le programme OVNI de 1947-69 de l'Armée de l'Air. Les quatre cas utilisés comme illustrations sont les suivants:

- Le cas du RB-47, secteur de Gulf Coast, 19-20 Septembre 1957.
- Base RAF de Lakenheath, Angleterre, 13-14 Août 1956.
- Haneda AFB, Japon, 5-6 Août 1952.
- Kirtland AFB, Nouveau Mexique, 4 Novembre 1957.

Mes principales conclusions sont que des insuffisances scientifiques dans les études passées des OVNIS par le projet Bluebook de l'Armée de l'Air n'ont pas été corrigées par la publication du rapport Condon, et qu'il reste là des problèmes non résolus très importants scientifiquement en ce qui concerne les OVNIS. Les déficiences des enquêtes et des évaluations illustrées dans les quatre cas examinés en détail sont mises en parallèle avec des manquements également sérieux dans de nombreux autres cas dans l'échantillonnage d'environ 90 cas d'OVNIS traités dans le rapport Condon. L'approbation des conclusions du rapport Condon par l'Académie Nationale des Sciences semble avoir été basée sur un examen entièrement superficiel du rapport et des cas traités là-dedans. Davantage d'études, entreprises sur un niveau scientifique plus sain sont nécessaires.

Cas 1. RB-47 de l'USAF, zone de Gulf Coast, 19-20 Septembre 1957.

Brève synthèse:

Un avion RB-47 de l'Armée de l'Air, équipé d'appareils de contre-mesure électronique, avec six officiers à bord, a été suivi sur une distance totale de plus de

600 miles et pendant une période de temps de plus qu'une heure, tandis qu'il volait depuis les environs de Gulfport, Mississippi, par la Louisiane et le Texas, et dans le Sud de l'Oklahoma. L'objet non identifié, à divers moments a été vu visuellement par l'équipage dans le cockpit (comme une lumière blanche ou rouge intense), suivi depuis les radars au sol, et détecté sur les appareils de contre-mesure électronique à bord du RB-47. Les apparitions simultanées sur chacun de ces trois "canaux" physiquement distincts rendent ce cas d'OVNI particulièrement intrigant d'un point de vue scientifique. L'incident est décrit comme le cas numéro 5 dans le rapport Condon, qui a concédé qu'il est inexplicable. Les détails complets, cependant, ne sont pas présentés dans ce rapport.

1. Résumé du cas:

Le cas est long et a impliqué un phénomène correctement certifié qui défie les explications faciles en termes de science et de technologie actuelles. Le RB-47 volait depuis Forbes AFB, Topeka, pour une mission composite comprenant des exercices d'artillerie au-dessus de la région de Texas-Gulf, des exercices de navigation au-dessus du large du Golfe, et des exercices de contre-mesure électronique lors de son trajet de retour à travers les États-Unis sud-centraux. C'était un RB-47 comportant un équipage de six hommes, dont trois étaient des officiers de guerre électronique qui géraient les équipements de contre-mesure électronique dans la partie arrière de l'avion. Un des aspects extrêmement intéressants de ce cas est que des signaux électromagnétiques distinctement de type radar ont apparu avec certitude être émis par l'OVNI, pourtant il a montré des caractéristiques de manoeuvres qui éliminent catégoriquement qu'il ait pu être n'importe quel avion conventionnel ou secret.

J'ai discuté de l'incident avec tous les six officiers de l'équipage:

Lewis D. Chase, pilote, Spokane, Etat de Washington.

James H. McCoid, copilote, Offutt AFB.

Thomas H. Hanley, navigateur, Vandenberg AFB.

John J. Provenzano, à l'écran No. 1, Wichita.

Frank B. McClure, à l'écran No. 2, Offutt AFB.

Walter A. Tuchscherer, à l'écran No. 3, Topeka.

Chase était alors Commandant; je n'ai pas demandé l'information sur les grades des autres en 1957. McClure et Hanley sont maintenant également Major, donc ils pouvaient avoir été capitaines ou lieutenants en 1957. Tous étaient alors des hommes expérimentés. Les investigateurs du projet Condon ont seulement parlé avec Chase, McCoid et McClure, je l'ai vérifié. Dans ma vérification il s'est avéré nécessaire de téléphoner à plusieurs d'eux plus d'une fois pour être sûr de points clés; néanmoins tout le cas est tellement complexe que je supposerais qu'il reste des points marquants non clarifiés par les investigateurs du projet Colorado ou par moi-même.

Malheureusement, il ne semble y avoir aucune manière, de localiser actuellement le personnel impliqué dans les observations de radar au sol qui sont une partie très importante du cas dans son ensemble. Je discuterai ce point ci-dessous.

Ce vol s'est produit en Septembre 1957, juste avant la réaffectation de l'équipage vers une base Européenne. Lors de l'interrogation par des enquêteurs du projet Colorado, les logs du vol ont été consultés, et basé sur le souvenir que ce vol avait eu lieu peu de temps avant le départ vers les forces en Allemagne, (plus la condition que le vol devait correspondre à un vol de type et de géographie connus) la date du 19 Septembre 1957 semble avoir émergé. L'incertitude de savoir si il avait eu lieu tôt le 19 ou tôt le 20, citée ci-dessus est un point de confusion que je n'avais pas remarqué avant de préparer ces notes. Par conséquent je ne puis ajouter aucune clarification, à l'heure actuelle; au sujet de cette confusion de date trouvée dans la discussion du cas par Thayer (1, pp 136-138). J'essayerai de vérifier cela dans un proche avenir. Pour le moment, il pas cela ne change aucunement la discussion sur ce cas.

L'incident est décrit de la manière la plus inadéquate dans le rapport Condon. Le lecteur est laissé avec la notion générale que les parties importantes se sont produites près de Fort Worth, une impression a renforcé par le fait que Crow et Thayer ne discutent des données météorologiques que pour ce secteur. On est également laissé sans impression claire au sujet de la durée, qui avait réellement été de plus d'une heure. L'incident concerne un objet aéroporté inconnu qui est resté avec le RB-47 sur un trajet de plus de 600 miles. Cas après cas, dans le Rapport Condon, une vérification précise indique que des caractéristiques tout à fait significatives des cas ont été atténuées, ou omises, ou parfois sérieusement mal représentées. Je soutiens que de ne pas informer le lecteur que l'envergure de ce cas sur une distance totale d'environ 600 miles et de sa durée bien au-delà d'une heure sont des omissions difficiles à justifier.

A partir de mes neuf interviews séparées avec les six membres de l'équipage, j'ai assemblé une image des événements qui montre qu'ils sont bien plus embarrassants que ce qu'il paraît quand on lit le rapport Condon - et même leur compte rendu est suffisamment embarrassant.

Juste au moment où l'avion croisait la côte du Mississippi près de Gulf Port, McClure, devant l'écran #2, a détecté un signal à près de 5 heures de leur position (à l'arrière droit). Il a l'a considéré comme effectivement un signal de radar au sol, mais il correspondait à une position au large dans le Golfe. C'est le vrai commencement de l'incident complet; mais avant de procéder vers les détails il est nécessaire de rendre tout à fait clair de quel genre d'équipement nous parlerons quand nous suivons les observations successives de McClure.

Dans des conditions de guerre, les avions de bombardement entrant en territoire hostile peuvent être aidé dans leurs pénétrations si une partie quelconque d'une variété de contre-mesures électroniques (techniques ECM, comme on les désigne collectivement) est mise en oeuvre contre les unités de radar au sol ennemies. La

première mesure dans toutes les opérations de contre-mesure électronique est, nécessairement, celle de détecter le radar ennemi et d'identifier quantitativement un certain nombre de caractéristiques appropriés du système de radar (fréquence porteuse, fréquence de répétition d'impulsion, vitesse de balayage, largeur d'impulsion) et, surtout, sa position relativement au cap de l'avion. Cette dernière tâche est particulièrement suffisante en principe, réclamant seulement des antennes pour trouver sa direction, qui captent le signal ennemi et le montre sur un écran de contrôle à l'intérieur de l'avion de reconnaissance sous forme d'un blip ou tache dans la direction relative de laquelle le signal provient.

L'appareillage de contre-mesure électronique utilisé à bord des RB-47 en 1957 n'est maintenant plus secret-défense; l'écran #2 que McClure contrôlait, comme lui et les autres l'ont précisé, comportait un détecteur directionnel ALA-6 avec des antennes dos à dos dans un logement sur la face inférieure du RB-47 près de l'arrière, tournant à 150 ou 300 tours minutes pour scanner l'azimut. A l'intérieur de l'avion, ses signaux ont été traités par un récepteur de radar APR-9 et un analyseur d'impulsion ALA-5. Toutes les références ultérieures à l'écran #2 concernent ce système. L'écran #1 utilisait un système de goniométrie APD-4, avec une paire d'antennes montées de manière permanente sur l'un ou l'autre saumon d'aile. Provenzano était devant l'écran #1. Tuchscherer était sur l'écran #3, dont je n'ai pas vérifié les caractéristiques parce que je n'avais pu trouver aucune indication que cet appareil ait été impliqué dans les observations.

Pour en revenir maintenant aux caractéristiques initiales de l'épisode OVNI, McClure à d'abord envisagé qu'il avait eu une ambiguïté de 180 degrés sur son écran, c'est à dire, que le signal dont le blip était situé à sa position 5 heures était réellement à la position de 11 heures et venait peut-être d'un certain radar au sol en Louisiane. Ce soupçon, m'a-t-il dit, a été temporairement renforcé quand il s'est rendu compte que le blip se déplaçait vers le haut de l'écran. (il est important ici et dans les caractéristiques du cas indiquées ci-dessous de comprendre comment les blips d'un radar au sol fixe apparaissent sur l'écran de contre-mesure électronique quand un avion de reconnaissance vole dans la direction de ce radar: supposer que le radar au sol, à un certain instant, est situé à la position de une heure relativement à l'avion mobile, c.-à-d., légèrement à droite de la verticale sur l'écran. Pendant que l'avion vole, les positions relatives change clairement, de sorte que l'unité au sol fixe "soit vue" successivement à 2 heures, à 3 heures, et aux positions de 4 heures, etc. Les points sont relatifs sur l'écran à ces azimuts relatifs successifs, 12 heure étant la position en haut de l'écran, 3 heures étant à la droite, etc. Ainsi n'importe quel signal légitime d'un radar fixe au sol doit se déplacer vers le bas sur l'écran, à l'exclusion des cas spéciaux dans lesquelles le radar est juste sous l'avion. Notez soigneusement que nous traitons ici seulement d'un appareil mesurant la direction. La distance est inconnue; nous ne sommes en train de parler ici d'un ensemble radar de bord, juste d'un appareil permettant de trouver la direction d'où proviennent des ondes radar. Dans la pratique, la distance est obtenue par des calculs de triangulation basés sur des instantanés successifs et les vitesses connues des avions.)

Pendant que le signal continuait à se déplacer vers le haut, McClure a indiqué que la force du signal entrant et les caractéristiques de ses impulsions ont toutes tendu à confirmer que c'était une certaine unité de radar au sol qui avait été détectée, avec une ambiguïté de 180 degrés pour une certaine raison électronique inconnue. Il était à 2800 megahertz, une fréquence commune pour des radars de recherche dans la bande S.

Cependant, après que le signal soit parti droit vers l'avant, son hypothèse antérieure a dû être abandonnée parce que le signal s'est ensuite placé à la position 11 heures et a continué vers le bas de l'écran à bâbord. Clairement, aucune ambiguïté de 180 degrés n'était capable d'expliquer ceci. Curieusement, cependant, cela était si anormal que McClure ne l'ait pas pris très au sérieux et n'a pas à ce point informé l'équipage de l'habitacle ni ses collègues sur les deux autres moniteurs. Cette montée et descente de l'inconnu a été vue seulement sur l'ALA-6, dans la mesure où j'ai pu établir. Si rien d'autre ne s'était produit par la suite, cette première et très significative partie de l'épisode entier aurait presque certainement été oubliée par McClure.

Le signal s'est fané tandis que le RB-47 se dirigeait au Nord vers le point de changement de cap programmé au-dessus de Jackson, Mississippi. La mission demandait la simulation de détections et des opérations de contre-mesure électronique contre les unités de radar au sol de radar de l'Armée de l'Air tout le long de la présente partie du plan de vol, mais d'autres développements sont intervenus. Peu de temps après avoir fait à leur virage vers l'Ouest au-dessus de Jackson Mississippi, Chase a remarqué ce qu'il a d'abord pensé être les lumières d'atterrissage d'un autre jet se rapprochant d'eux depuis la position 11 heures, en gros à l'altitude du RB-47. Mais aucune lumière de signalisation n'était perceptible, c'était une lumière blanche très lumineuse unique, se rapprochant rapidement. Il avait juste alerté le reste de l'équipage pour qu'ils soient prêts pour des manoeuvres évasives soudaines, quand lui et McCoid ont vu la lumière changer de directions presque instantanément avec une vitesse angulaire, Chase m'ayant dit qu'elle ne correspondait à rien de ce qu'il ait jamais vu dans son expérience de pilote. La lumière est allée de 11 heures leur position à 2 heures de leur position avec une grande rapidité, et puis s'est éteinte.

Juste après cela, Chase et McCoid ont commencé à en parler sur l'interphone et McClure, rappelant le signal peu commun de 2800 megahertz qu'il avait vu au-dessus de Gulfport a à ce moment mentionné cet incident particulier pour la première fois à Chase et McCoid. Il lui est à ce moment venu à l'idée de régler son deuxième moniteur de manière à scanner la bande des 2800 megacycles. McClure m'a indiqué qu'il a obtenu un signal fort de 2800 megacycle à 2 heures de leur position, dans la direction à laquelle l'objet lumineux inconnu avait été vu quelques instants auparavant.

Provenzano m'a indiqué que juste après cela ils avaient vérifié ce deuxième écran en utilisant des stations de radar au sol connues pour être sûrs qu'il n'avait pas de dysfonctionnement et il est apparu qu'il était en parfait ordre de marche. Il a alors vérifié son écran numéro un et a également obtenu un signal venant de la même direction. Il est resté, naturellement, la possibilité que juste par hasard, ce serait

provenu d'un vrai radar au sol dans cette direction. Mais pendant que les minutes s'écoulaient, et que l'avion continuait vers l'ouest à environ 500 kts, la direction relative de la source à 2800 megacycles n'a pas changée sur l'écran 2, mais les suivait.

Ceci a rapidement mené à une situation dans laquelle tout l'équipage de six hommes a concentré toute son attention sur ce sujet; l'incident est encore vif dans les esprits de tous les hommes, bien que leur souvenirs sont différents dans des détails en fonction des activités particulières dans lesquelles chacun était engagé. Chase a changé la vitesse de l'avion, pour voir si la direction relative changerait mais rien n'a changé. Après plus de cent milles de ceci, avec la source de 2800 megacycles continuant à suivre l'avion, ils entraient dans le secteur couvert par le radar de Carswell AFB GCI (interception contrôlée du sol) et Chase a transmis par radio à cette unité sa demande de savoir s'ils montraient n'importe quel autre trafic aérien près du RB-47. Carswell GCI a immédiatement répondu par l'information qu'il y avait apparemment un autre avion à environ 10 miles d'eux à 2 heures de leur position. (Le RB-47 était clairement identifiable par son signal IFF; "l'autre avion" a été vu par "skin paint" seulement, c'est à dire, par réflexion directe des ondes radars plutôt que par l'intermédiaire d'un transpondeur IFF, a expliqué le Colonel Chase.)

Cette information, comme chacun des hommes me l'a souligné d'une manière ou d'une autre, les avait rendu un peu mal à l'aise pour la première fois. J'ai posé à McClure une question que les enquêteurs du projet Colorado soit ne lui ont pas posée, soit ont négligé d'en indiquer la réponse dans leur rapport. Le signal était-il en tous points comparable à celui d'un radar au sol typique? McClure m'a indiqué que c'était ce qui l'avait le plus étonné, alors et maintenant. Toutes les caractéristiques de signature de radar, comme données en lecture sur son analyseur d'impulsion ALA-5, étaient complètement normales - il avait eu une largeur de fréquence d'impulsion et de répétition d'impulsion comme celles d'un CPS-6B et simulait même un taux de balayage: mais son intensité, a précisé McClure, était tellement forte que "elle devait être une antenne plus grande qu'un bombardier pour envoyer un signal tellement fort." Et maintenant, les implications des événements au-dessus de Gulfport ont pris la nouvelle signification. Les passages de l'écho sur son écran numéro deux impliquent que cette source, en présumant que ce soit la même que celle qui a ce moment était également vue sur le radar au sol de Carswell GCI, avait volé en cercle autour du RB-47 à 30 - 35.000 pieds d'altitude tandis que l'avion volait à la vitesse d'environ 500 kts.

Peu de temps après que Carswell GCI ait commencé à suivre les deux cibles, le RB-47 et l'inconnu, encore une autre action significative s'est déroulée. McClure a soudainement noté que l'écho sur le moniteur 2 commençait à aller vers le haut de son écran, et presque simultanément, m'a indiqué Chase, le GCI a indiqué que la deuxième cible aéroportée commençait à avancer. Gardez à l'esprit qu'aucune cible visuelle n'était observable ici; après s'être éteinte à la position 12 heures, après la traversée fulgurante devant le nez de l'avion, aucune lumière n'était plus visible. L'inconnu a maintenant commencé à se déplacer de façon constante autour de la position 12 heure, suivie pendant tout ce temps sur l'écran numéro 2 et sur l'écran du GCI de Carswell près de Fort Worth.

Dès que l'inconnu a atteint la position 12 heure, Chase et McCoid ont soudainement vu une lueur rouge brillante "plus grande qu'une maison," a dit Chase, et se trouvant complètement en avant, avec précisément la direction indiquée sur le détecteur de direction du radar passif et précédant la direction indiquée maintenant sur l'écran du GCI. Trois systèmes indépendants étaient dans les circonstances actuelles en train de donner des indications concordantes: deux paires d'yeux humains, un radar au sol, et un récepteur de détecteur de direction par radar dans l'avion.

Un des points importants non réglés par les investigations du projet Colorado concerne la question de savoir si l'inconnu ait jamais été détecté sur quelque radar orienté sur le RB-47 lui-même. Certains des hommes ont pensé que le navigateur l'avait vu sur son ensemble radar, d'autres étaient incertains. J'ai par la suite localisé le commandant Hanley à la base de Vandenberg et il m'a informé que pendant tout l'incident, qu'il se rappelait très bien, il a essayé de prendre l'inconnu sur son radar de navigation (K-system), en vain. Je ne raconterai pas tous les détails de ses efforts et tous ses commentaires, mais mentionne seulement le résultat final de mes interviews au cours de deux conversations téléphoniques avec lui. Il y avait la question importante de ce la portée utile que son radar avait. Hanley a fourni l'information convenable qu'il aurait juste pu détecter un grand avion citerne du type KC-97 à environ 4 miles de distance, une fois utilisé dans le mode "prise d'altitude," avec l'antenne inclinée jusqu'à sa hauteur maximale. Mais au début de sa participation et pendant l'oscillation de l'objet à la position 12 heures, le GCI a montré qu'il restait à près de 10 miles de la portée du RB-47. Donc l'incapacité de Hanley de le détecter sur son radar de navigation système K en mode de détection de l'altitude implique seulement que ce qui était là dehors avait une section radar transversale qui était moins qu'environ 16 fois celle d'un KC-97 (en gros deux fois 4 miles, selon la loi de l'inverse de la puissance 4). L'inconnu avait donné un retour radar au GCI qui a suggéré une section transversale comparable à celle d'un avion ordinaire, m'a indiqué Chase, ce qui est conformé à la non-détection de l'objet par Hanley. Le rapport Condon donne l'impression que le navigateur l'a détecté, mais ce n'est pas correct.

J'ai dans mes dossiers de nombreuses pages de notes dactylographiées de mes interrogatoires, et je ne peux pas donner tous les détails complets et intrigants ici. Qu'il suffise de dire que Chase a donné toute la puissance, espérant se rapprocher de l'inconnu, mais qu'il est juste resté en avant à environ 10 milles comme le radar du GCI continuait à le leur indiquer; il y est resté en tant que lumière rouge brillante droit devant, et il a continué à se montrer comme point lumineux sur l'écran de l'ALA-6 de McClure. Pendant cette période, ils étaient toujours bien dans le Texas à environ 35.000 pieds d'altitude et volant vers le Nord à 500 noeuds, quand Chase a vu qu'il commençait à virer vers la droite et se diriger entre Dallas et Fort Worth. Obtenant l'autorisation de la FAA de changer son propre plan de vol et s'assurant qu'aucun autre trafic de jet ne serait sur son trajet, il a suivi le virage de la cible, et alors réalisé qu'il commençait à se rapprocher de la cible pour la première fois. Presque immédiatement le GCI lui a indiqué que l'inconnu avait cessé de se déplacer sur le radar au sol. Chase et McCoid l'ont observé alors qu'ils arrivaient presque jusqu'à lui. Les souvenirs de Chase sur ce moment étaient nettement plus clairs que ceux de McCoid. McCoid, naturellement, se trouvait derrière Chase et avait une vue moins bonne vers

l'extérieur; il a également dit qu'il faisait des calculs de réserve de carburant en raison de l'excès de carburant employé dans leurs efforts pour rattraper l'inconnu, et il devait essayé de regarder vers le haut pour voir dehors par intermittence, alors que Chase dans le siège avant pouvait le garder en vue et l'observer presque sans interruption. Chase m'a indiqué qu'il avait estimé qu'il était juste devant le RB-47 et certainement au-dessous d'eux quand il s'est instantanément éteint, à ce même moment McClure a annoncé sur l'interphone qu'il a perdu le signal de 2800 megacycles, et le GCI a dit qu'il avait disparu de leur écran. Une telle disparition simultanée de signal sur ce que nous pouvons nommer trois canaux séparés est des plus provocatrice, des plus embarrassante.

Engageant l'avion dans un virage à gauche (Chase remarquent que ceci parcours environ 15 à 20 miles à pleine vitesse), ils ont continué de regarder pour tenter de voir à nouveau la lumière. Et, environ à mi-chemin du virage tour (d'ici là l'avion avait atteint la proximité de Mineral Wells, Texas, a dit Chase), les hommes dans l'habitacle soudainement ont vu le flash lumineux de lumière rouge à nouveau, en arrière le long de leur chemin de vol précédent mais nettement plus bas, et simultanément le GCI a à nouveau détecté la cible encore et McClure a commencé à capter un signal de 2800 megacycles à cette position: (comme j'ai entendu séparément ces hommes pour décrire tout ceci, j'ai continué à essayer d'imaginer comment il était possible que Condon ait pu vraiment écouter, la conférence du projet OVNI sur les plasma en octobre, 1967, tandis que le Colonel Chase y racontait tout ceci, il avait haussé les épaules et avait quitté la conférence.)

S'assurant de la permission du GCI de Carswell d'entreprendre la manoeuvre vraiment non standard de plonger sur l'inconnu, Chase avait mis le nez du RB-47 vers le bas et avait atteint environ 20.000 pieds, se rappelle-t-il, quand soudainement la lumière s'est éteinte, le GCI l'a perdu sur son écran, et McClure a rapporté la perte de son signal sur l'écran numéro 2: une fois de plus les trois canaux sont uniformes.

En passe de manquer de carburant, Chase est remonté à 25.000 pieds et s'est dirigé au nord pour l'Oklahoma. Il était à peine sur ce trajet de retour que McClure a obtenu une détection derrière et que le GCI de Carswell a transmis par radio qu'ils ont eu une cible une fois de plus suivant le RB 47 à environ 10 milles. La visibilité arrière des postes d'observation du RB-47 a maintenant exclu un contrôle visuel facile, en particulier si l'inconnu était alors à basse altitude (Chase a estimé qu'il pourrait avoir été à près de 15.000 pieds quand il l'a perdu dans le piqué). Il les a suivis jusqu'au Sud de l'Oklahoma et puis a disparu.

2. Discussion:

Cet incident est un exemple particulièrement bon d'un cas d'OVNI dans lequel la crédibilité et le sérieux des observateurs ne peuvent pas être sérieusement mis en cause, un cas dans lequel plus d'un (trois ici) canal d'information figure dans les

observations globales, et un cas dans lequel les phénomènes rapportés semblent défier l'explication en termes de phénomènes naturels ou technologiques.

Dans le Rapport Condon, l'incident initial important dans lequel la source inconnue à 2800 megacycle a semblé orbiter autour du RB-47 près de Gulfport est omis. Dans le rapport Condon, on ne donne au lecteur aucune information sur le fait que l'objet ait été avec l'avion sur plus de 600 miles et pendant plus d'une heure. Aucun ordre clair de ces événements n'est défini, est le lecteur n'est pas non plus mis au courant de toutes les apparitions ou disparitions simultanées sur trois "canaux" qui m'ont été soulignées avec tellement d'insistance par Chase et McClure dans mes entrevues avec eux. Mais même en dépit de ces degrés d'imperfection, n'importe quel lecteur du compte rendu de ce cas dans le rapport Condon se demandera comment un incident de cette sorte pourrait être laissé en tant que non expliqué mais être finalement traité, avec les autres points de droit non expliqués dans ce rapport, comme ne demandant aucune autre attention scientifique.

En fait, diverses hypothèses (anomalies de radar, effets de mirage) sont pesées dans une part du Rapport Condon où ce cas est discuté séparément (pp. 136-138). Mais la suggestion faite là que peut-être une inversion de près de 2 kilomètres d'altitude était responsable des retours à l'unité de GCI de Carswell est complètement absurde. Dans une annexe, une discussion très prolongée mais non-appropriée sur les échos causés par des propagations anormales au sol apparaît; en fait, elle est tellement sans rapport avec les vraies circonstances de ce cas qu'elle ne mérite aucun commentaire ici. Le récit de Chase a souligné que le radar(s) du GCI a eu son avion et la chose inconnue sur écran pendant un vol d'une distance totale de l'ordre de plusieurs centaines de milles, y compris un survol proche du radar au sol. Avec de tellement grandes variations dans les angles d'incidence du faisceau du radar au sol sur n'importe quelle inversion ou conduit, quelle que puisse en être l'intensité, la possibilité que des propagations anormales causent un modèle cohérent de faux écho correspondant aux mouvements rapportés et aux apparitions et disparitions de la cible est infinitésimale. Et à plus forte raison en raison des apparitions et des disparitions simultanées sur les appareils de contre-mesure électronique et par l'intermédiaire des émissions visibles de l'inconnu. Suggérer, comme cela est fait à titre d'essai à la page 138 que "la leur rouge" pourrait avoir été un "mirage de Oklahoma City," quand la description du pilote de la source lumineuse implique un éventail d'angles de vision, y compris deux exemples quand il était vu à des angles de dépression tout à fait grands, est complètement déraisonnable. Malheureusement, ce genre de présomption ad hoc sans presque aucune attention pour les considérations physiques appropriées se retrouve par toutes les discussions sur les cas comportant des détections radar et les cas optiques dans le rapport Condon, et constitue fréquemment (cependant pas dans ce cas) la base des "explications" qui sont simplement absurdes. A la page 265 du rapport, la question si cet incident pourrait être expliqué en termes de quelque "effet de plasma" est considérée mais rejetée. En fin de compte, ce cas est concédé comme étant non expliqué.

Aucune indication qu'un rapport sur ce cas ait atteint le Projet Bluebook n'a été trouvé par les investigateurs du Projet Colorado. Cela peut sembler difficile à croire pour

ceux qui sont sous l'impression que l'Armée de l'Air a enquêté avec soin et diligence les rapports d'OVNIS au cours des 22 dernières années. Mais pour ceux qui ont examiné de manière plus approfondie les niveaux réels de la recherche, l'absence d'un rapport sur cet incident ne les étonnera pas tellement. D'autres exemples comparables pourraient être cités, et encore plus, des cas dans lesquels les équipages aériens militaires ont choisi de s'épargner les embêtements des interrogatoires, en ne rapportant même pas des événements non moins embarrassants que ceux trouvés dans cet incident du RB-47.

Mais ce qui est du plus grand intérêt ici c'est que nous avons un cas bien rapporté, multi-canal, avec des rapports de multiples témoins, d'un OVNI, venant en fait de l'Armée de l'Air elle-même, étudié par l'équipe du rapport Condon, concédé pour être non expliqué, mais qui, dans l'analyse finale, est ignoré par le Dr. Condon. Dans aucune section du rapport spécifiquement écrit par l'investigateur principal il ne fait même allusion à ce cas intrigant. Ma question est, comment de tels événements peuvent être considéré comme ne demandant aucune autre étude scientifique. Pour moi, de tels cas semblent supplier qu'on les étudie de la manière scientifique la plus intensive - et à plus forte raison parce qu'ils sont réellement tellement plus nombreux que la communauté scientifique ne le réalise. Il y a ici un mystère scientifique qui est ignoré et rejeté dans les limbes; le rejet le plus fort et le plus injustifié est venu du rapport Condon. Un rejet "injustifié" parce que ce rapport lui-même contient tellement de cas non expliqués (approximativement 30 sur 90 cas considérés) qu'il est extrêmement difficile de comprendre comment son investigateur a pu avoir interprété le contenu du rapport comme support de l'opinion que les études des OVNIS devraient être arrêtées.

Cas 2. Lakenheath et Bentwaters, unités de la RAF et de l'USAF; Angleterre, 13 Août, 1956.

Bref résumé:

Bref résumé: Observations d'objets non identifiés par le personnel de l'USAF et de la RAF, se prolongeant plus de 5 heures, et impliquant des radars au sol, des radars aéroportés, des confirmations par des observations visuelles au sol et aéroportées d'objets non conventionnels manoeuvrant à grande vitesse à proximité de deux bases de la RAF la nuit. C'est le cas numéro 2 dans le rapport Condon, lequel concède qu'il est inexpliqué.

Introduction:

Ce cas va illustrer de manière significative les point suivants:

Il illustre le fait que beaucoup de nombreux rapports scientifiquement significatifs et troublants sur les OVNIS sont renfermés dans les dossiers Blue Book de l'USAF depuis des années sans que la communauté scientifique en ait connaissance.

Il représente un grand sous-ensemble de cas d'OVNIS dans lesquels toutes les observations proviennent de sources militaires et pour lesquels, s'il y avait eu intérêt scientifique sérieux et compétent dans le projet Blue Book, pourrait avoir été étudiés très sérieusement tandis que l'information était fraîche. Il illustre également le fait que les niveaux réels de la recherche n'étaient pas du tout satisfaisants en ce qui concerne des cas inexplicables tels que celui-ci.

Il illustre le caractère inachevé et les contradictions internes que l'on rencontre dans presque chaque rapport de ce genre dans les dossiers Blue Book de l'USAF à Wright-Patterson AFB, défauts qui mettent en évidence la pénurie de compétence scientifique dans les investigations OVNIS de l'Armée de l'Air au cours des 20 dernières années.

Il illustre le fait que lorsque les dossiers originaux sont soigneusement étudiés, discutés et comparés dans le Rapport Condon, des imperfections dans la présentation nous rendent critiques sur la façon dont le rapport Condon présente de nombreux cas.

En conclusion, je crois qu'il est un exemple de ces cas concédées pour être inexplicables par le rapport Condon qui exigent que l'on demande une recherche scientifique beaucoup plus étendue et plus complète sur le problème des OVNIS, une exigence niée dans le rapport Condon et dans son approbation par l'Académie.

Ma discussion sera basée sur le dossier Blue Book de 30 pages de ce cas, plus certaines autres informations présentée dans le Rapport Condon. Ce "cas de Lakenheath" n'a pas été connu en dehors de des cercles de l'U.S. Air Force avant la publication du Rapport Condon. Aucun des noms du personnel militaire impliqué n'est donné dans le Rapport Condon. (les noms, les dates, et les localisations de témoin sont supprimés de tout le corps principal du rapport, gênant sérieusement le contrôle scientifique indépendant des matériaux relatifs au cas.) J'ai demandé des copies du dossier Blue Book sur ce cas, mais tous les noms du personnel militaire impliqué dans l'incident ont été supprimés des copies Xerox avant qu'elles me soient remises. Par conséquent je n'ai pas pu interviewer personnellement les témoins principaux. Cependant, il n'y a aucune indication que qui que ce soit du projet Colorado ait fait la moindre interview non plus; ainsi il apparaît que j'ai eu accès aux mêmes données de base que celles utilisées dans le traitement par le comité Condon de ce cas extrêmement intéressant.

Sans aucune raison justifiée, le Rapport Condon supprime non seulement des noms des témoins, mais également les noms des localités des incidents d'OVNI dans sa collection principale de 59 cas. Dans ce cas de Lakenheath, la suppression des noms de localité crée beaucoup de confusion pour le lecteur, puisque les incidents impliquent trois stations de la RAF différentes et du fait que l'officier non-commissionné duquel ils ont reçu les premières données de cet épisode d'OVNI a confondu les noms de deux de ces stations dans son propre compte rendu qui apparaît dans le Rapport Condon. Ceci, et d'autres déficiences dans la présentation du cas de Lakenheath dans le Rapport Condon, aura presque certainement caché sa vraie signification à plupart des lecteurs du rapport.

Malheureusement, le dossier de base de Blue Book est lui-même environ aussi confus que la plupart des dossiers de Blue Book sur des cas d'OVNI. J'essayerai d'atténuer autant que possible ces difficultés, en remettant le compte rendu dans le meilleur ordre global que l'on puisse déduire de son traitement dans le Rapport Condon.

2. Circonstances générales:

L'épisode entier s'est étendu environ de 21:30Z, le 13 Août, à 03:30Z, le 14 Août 1956; c'est donc un cas nocturne. Les événements se sont produits en Angleterre dans le centre-Est, principalement dans le Suffolk. Les rapports initiaux se sont concentrés sur la base RAF de Bentwaters, située environ à six milles à l'Est d'Ipswich, près de la côte, alors qu'une grande partie de l'action suivante se concentre sur la base RAF de Lakenheath, située à environ 20 milles au Nord-Est de Cambridge. La base RAF de Sculthorpe figure également dans le compte rendu, mais seulement à un degré mineur; elle est proche de Fakenham, près de The Wash. Des radars de GCA (approche de maîtrise des terrains) de deux de ces trois stations ont été impliqués dans les observations radar au sol, de même qu'une unité de radar du RTCC (centre de contrôle radar du trafic aérien) de Lakenheath. Le non-commissionné de l'U.S. Air Force qui a écrit au projet du Colorado au sujet de cet incident était un surveillant de montre en service à l'unité de Lakenheath RTCC qui nuit. Son compte rendu détaillé est reproduit dans le Rapport Condon (pp 248-251). Le rapport présente ses observations sur " l'exactitude remarquable des comptes rendus des témoins mentionnés (dans sa lettre), qui ont été apparemment écrit de mémoire 12 ans après l'incident." J'en conviendrais, mais je noterais que si le projet Colorado avait seulement étudié plus de tels cas saisissants ces dernières années, il aurait trouvé beaucoup d'autres témoins dans les cas d'OVNI dont les souvenirs vifs correspondent souvent avec précision aux comptes rendus faits sur le moment. Mon expérience là-dessus a été que, dans des cas de témoignages multiples où on peut évaluer l'uniformité des souvenirs, plus le cas OVNI est inexplicable, plus il a laissé dans les mémoires des multiples témoins une trace significative et cohérente des événements. Sans aucun doute, un autre facteur important joue: les incidents d'OVNI qui sont les plus saisissants et les plus embarrassant ont probablement été discutés par les témoins principaux suffisamment longtemps pour que leurs souvenirs aient été de ce fait renforcés d'une manière utile.

La seule carte donnée dans le Rapport Condon est basée sur un croquis fait par le non-commissionné qui les a alertés sur le cas. Elle est fallacieuse, parce que Sculthorpe est montré 50 milles à l'Est de Lakenheath, tandis qu'elle se trouve réellement à 30 milles au Nord-Nord-Est. La carte ne montre pas Bentwaters du tout; elle est réellement à environ 40 milles à l'Est-Sud-Est de Lakenheath. Bien qu'ils constituent un élément crucial dans l'évaluation du cas, ces éléments n'ont même pas été vérifiés par ceux qui ont préparé la discussion de ce cas dans le Rapport Condon, qui est très regrettable, et pourtant assez courant.

Que cet incident a été plus tard discuté par de nombreux personnels de Lakenheath m'a été indiqué par chance. Au cours de mes investigations sur un autre cas OVNI-radar du Rapport Condon, celui du 11.09.1967 de la base USAF de Kincheloe, j'ai

constaté que l'opérateur de radar impliqué là-dedans avait été précédemment posté avec le détachement de l'U.S. Air Force à Lakenheath et j'ai pu avoir connaissance des événements de seconde main parce qu'il étaient toujours en train d'être discutés à la base par le personnel de radar quand il est arrivé à cette base de nombreux mois plus tard.

3. Événements initiaux de Bentwaters, 21:30Z à 2200Z:

Un des nombreux aspects insuffisants du Rapport Condon est son manque constant à mettre devant le lecteur un compte complet des cas d'OVNI qu'il prétend analyser scientifiquement. Dans l'exemple actuel, le rapport omet tous les détails de trois observations radar tout à fait significatifs faits par le personnel de Bentwaters GCA avant qu'ils alertent Lakenheath GCA et les groupes de RTCC à 22:55. Cette omission n'est certainement pas en raison d'une absence correspondant dans le dossier original Blue Book; au contraire les observations de Bentwaters suscitent réellement plus d'attention de la part de Blue Book que les événements suivants de Lakenheath. Par conséquent, je ne vois pas comment de telles omissions dans le Rapport Condon peuvent être justifiées.

La première observation radar a lieu à 21:30Z à Bentwaters GCA, _____ d'A/2c (j'emploierai un blanc pour indiquer les noms censurés dans les copies du rapport qui m'ont été remises), rapporte qu'il capte un écho d'une cible à 25-30 milles à l'ESE, qui se déplacé à très grande vitesse sur un trajet constant de 295 degrés à travers son écran jusqu'à ce qu'il le perde à 15-20 milles au NW de Bentwaters. Dans le dossier Blue Book, le _____ d'A/2c est décrit comme un écho de radar fort et net, comparable à celui d'un avion classique, jusqu'à ce qu'il se soit affaibli vers la fin de son trajet à travers l'écran. Il est mentionné qu'on a estimé sa vitesse de l'ordre de 4000 mph, mais deux autres chiffres cités suggèrent des vitesses encore plus élevées. Un temps de passage de 30 secondes est indiqué, et on établit le rapport entre la durée de l'observation et la distance parcourue en travers de l'écran de radar, 40-50 milles, une vitesse d'environ 5000 - 6000 mph en résulte.

Finalement, le _____ d'A/2c a déclaré qu'il a couvert environ 5-6 milles à travers le champ du radar d'AN/MPN-11A GCA qu'il utilisait entre deux balayages. La période de balayage est indiquée comme étant de 2 secondes (30 t/mn), donc ceci donne une évaluation encore plus élevée de vitesse de l'ordre de 9000 mph. (les anomalies internes de cette sorte sont tout à fait typiques des dossiers Blue Book, je regrette de devoir le dire. Mon étude de nombreux dossiers semblable dossiers pendant les trois dernières années ne me permet aucune conclusion mais le travail de Blue Book n'a jamais représenté un travail scientifique de haute qualité, mais plutôt a fonctionné comme une opération superficielle de comptabilité et de classement pendant la majeure partie de sa durée. Des trois chiffres de vitesse juste mentionnés, le dernier dérive du type d'observation très probablement la plus raisonnablement précise, à mon avis.

Le déplacement d'une série de blips successifs sur un radar de surveillance du type MPN-11A peut être sans difficulté estimée à environ un mille près, quand

l'observateur dispose comme dans ce cas d'un nombre suffisant de blips successifs. Cependant il nous faut considérer la vitesse comme incertaine ici, bien qu'elle soit de toute évidence de l'ordre de plusieurs milliers de milles par heure et donc incompatible avec celle d'avions connus, et trop faible pour correspondre à des météores encore bien plus rapides.

La deuxième observation radar a lieu à 21:30 - 21:55Z, quelques minutes après l'événement précédent, quand le T/Sgt _____ a capté sur le même MPN-11A un groupe de 12 à 15 objets à environ 8 milles au Sud Ouest de Bentwaters. Dans le rapport Blue Book, il a précisé que "ces objets sont apparus comme des cibles normales sur l'écran de GCA et que les contrôles normaux effectués pour déterminer des défauts éventuels de fonctionnement du radar de GCA ont montré qu'il n'y avait pas de défaillance." La douzaine d'objets se déplaçaient vers le NE à des vitesses variables, s'étendant entre 80 et 125 mph et "les 12 à 15 objets non identifiés étaient précédés par 3 objets qui étaient dans une formation triangulaire avec 1000 pieds environ séparant chaque objet dans cette formation." La douzaine d'objets à l'arrière "était dispersée derrière la formation de 3 à intervalles irréguliers avec ce groupe entier couvrant simultanément un domaine de 6 à 7 milles," disent les notes du rapport officiel.

Des échos radars consistants sont venus de ce groupe pendant leur mouvement de 25 minutes du point auquel ils ont été pris la première fois, 8 milles au Sud-Est, vers un point à environ 40 milles au Nord Est de Bentwaters, leurs échos diminuant en intensité alors qu'ils s'écartaient du Nord-Est. Quand le groupe a atteint un point à environ 40 milles au Nord-Est, ils ont tout semblé converger pour former un écho unique de radar dont l'intensité est décrite comme plusieurs fois plus grande qu'un écho de B-36 dans des conditions comparables. Alors le mouvement a cessé, tandis que cet écho unique et puissant demeurait stationnaire pendant 10-15 minutes. Ensuite il a repris un mouvement vers le Nord-Est pendant 5-6 milles, s'est arrêté encore pendant 3-5 minutes, et finalement est sorti de la portée des écrans vers le Nord.

La troisième observation radar a lieu à 22:00Z, cinq minutes après que la formation antérieure se soit déplacée au loin, le T/Sgt _____ a détecté une cible non identifiée à environ 30 milles à l'est de la station de Bentwaters GCA, et a détecté son mouvement rapide vers l'ouest à un point environ 25 milles à l'Ouest de la station, où l'objet "a soudainement disparu hors de l'écran de radar en se déplaçant rapidement hors de la portée de balayage du radar GCS," selon son interprétation de l'événement. Ici, encore, nous obtenons une information discordante de vitesse, parce que le T/Sgt _____ a indiqué une vitesse comme étant seulement "au-dessus de 4000 mph" tandis que la durée du cheminement, indiquée comme 16 sec, implique une vitesse de 12.000 mph, du fait du trajet d'approximativement 55 milles rapporté. Rien dans les dossiers Blue Book n'indique que cette anomalie a été étudiée plus avant ou même notée, ainsi on peut indiquer seulement que la vitesse apparente s'élevait loin au-dessus de celle des avions conventionnels.

D'autres observations à Bentwaters. Un sergent de la tour de commande, averti du repérage radar en cours, a noté une lumière "de la taille d'une tête d'épingle à la longueur du bras " à un altitude d'environ 10 degrés au SSE. Elle est restée là pendant environ une heure, par intermittence apparaissant et disparaissant. Puisque Mars était

dans cette partie du ciel à ce moment-là, une interprétation raisonnable est que l'observateur regardait cette planète.

Un T-33 du 512th escadron d'intercepteur de combattant, retournant à Bentwaters d'un vol de routine à environ 2130Z, a été dirigé au NE pour rechercher le groupe d'objets détectés dans ce secteur. Leur recherche, non aidée par un radar de bord, n'a mené à aucune observation de quoi que ce soit dans le secteur, et après environ 45 minutes ils ont abandonné leur recherche, ayant vu seulement une étoile brillante dans l'est et une balise côtière. Le dossier Blue Book contient les discussions de 1956 de l'U.S. Air Force du cas qui font un grand cas du caractère peu concluant de l'observation et des résultats négatifs de l'opérateur de tour du T-33 dans ces recherches, mais n'indique rien au sujet des incidents radars embarrassants si ce n'est que de noter qu'ils avaient des "directions divergentes", incitant à penser qu'il les mettaient dans la catégorie des "propagations anormales", ce qui ne rime à rien. En effet, aucune des trois observations radars cités plus haut ne montre la moindre caractéristique connue des échos générés par le phénomène de propagation anormale. Les vents au-dessus de la région de Bentwaters sont donnés dans le dossier. Ils sautent du niveau de la surface (vents de 230 degrés à 5-10 kts) au niveau de 6000 pieds (260 degrés, à 30 kts), et puis tiennent une direction régulière de 260 degrés jusqu'à 50.000 pieds, avec des vitesses s'élevant à un maximum de 90 kts vers de 30.000 pieds. Même si on cherchait à invoquer l'hypothèse fortement douteuse de Borden-Vickers (ondes en déplacement sur une surface d'inversion de température), même le plus lent des échos dépistés (80-125 mph) ne pourrait être expliqué, ni même la direction des échos ne serait explicable. En outre, la force des différents échos (indiqués comme comparables aux échos d'avions), le rassemblement du groupe de 15 échos en un écho simple, les deux épisodes d'échos stationnaires, et le mouvement finale d'échappement hors des portées radar dans une direction différente d'environ 45 degrés du mouvement initial, sont complètement inexplicables en termes d'inversion de propagation dans les incidents de 21:30 - 21:55Z. Le mouvement vers l'Ouest à extrêmement grande vitesse des échos uniques est encore plus éloigné de n'importe quelle anomalie radar connue associée aux états de propagation anormales. Les blips qui se déplacent à travers les écrans d'un secteur vers un secteur à l'opposé, sur un trajet constant et à vitesse apparente régulière, ne correspondent ni aux inversions de températures, ni aux perturbations électroniques internes. Les phénomènes d'interférence n'adaptent pas non plus un tel comportement. Ainsi, cette période de 30 minutes, 21:30 - 22:00Z, comprend trois événements distincts pour lesquels aucune explication satisfaisante n'existe. Que ces trois événements soient omis des discussions dans le Rapport Condon est malheureux, parce qu'ils permettent de souligner la signification scientifique des événements suivants aux stations de Bentwaters et de Lakenheath.

4. Commentaires sur le rapport des événements après 22:55Z, le 13.08.1956:

Les événements récapitulés ci-dessus ont été communiqués à Blue Book par le Capitaine Edward L. Holt de la 81ème escadrille de chasseurs bombardiers postée à Bentwaters, dans le rapport IR-1-56, daté du 31 Août 1956. Toute l'occurrence d'événements suivante à 22:00Z, d'autre part, ont été communiquées pour le projet Blue Book par l'intermédiaire d'une transmission immédiate et prolongée de télétype à

partir de l'unité de l'U.S. Air Force de Lakenheath, envoyée dans le format standard de rapport conforme à la directive AFR200-2. Deux transmissions de télétype, datées 17.08.1956 et 21.08.1956, identiques dans le contenu de base, ont été envoyées de Lakenheath à Blue Book. Le Rapport Condon présente la teneur de ce rapport de télétype pages 252-254, en entier, excepté la suppression de tous les noms et localités et l'omission d'un article important à noter plus tard ici. Cependant, la plupart des lecteurs seront entièrement perdus parce que ce qui est présenté constitue réellement un ensemble de réponses à des questions qui ne sont pas énoncées! Le Rapport Condon n'offre pas au lecteur l'information que la version d'AFR200-2 apparaissant dans l'annexe du rapport, pages 819-826 (là identifiés par sa désignation courante, AFR80-17) fournirait au lecteur les questions normalisées requises pour traduire une grande partie du choix de réponses restant autrement extrêmement confuses, pages 252-254. Pour cette raison, et d'autres, de nombreux lecteurs seront certainement considérablement (et de façon totalement inutile) perdus à la lecture de la partie la plus importante du rapport de Lakenheath dans le Rapport Condon.

Cette confusion, malheureusement, ne disparaît pas complètement avec un travail laborieux d'assortiment des questions avec les réponses, parce que cela a longtemps été un des déficiences marquantes du programme de la collecte de rapport OVNIS de l'U.S. Air Force que de d'imposer le format AFR200-2 (ou sa suite AFR80-17), qui est généralement inadapté et (particulièrement pour des épisodes complexes comme celui discuté ici) à donner au compte rendu assez de portée pour permettre de voir clairement et dans l'ordre chronologique approprié tout les événements qui peuvent être d'importance scientifique potentielle. Tout ceux qui ont étudié de nombreux rapports Blue Book dans le format AFR200-2, remontant à 1953, se rendront compte de cette difficulté profonde. La faillite à conduire ne serait-ce que la moindre contre enquête la plus modeste et d'en incorporer les résultats dans le dossiers Blue Book laisse la plupart des cas OVNIS intrigants pleins de questions sans réponses suffisantes. Mais ces déficiences, à mon avis, n'empêchent pas le lecteur méticuleux de discerner qu'un grand nombre de ces cas d'OVNI comportent des implications scientifiques fortement significatives, impliquant un problème laissé en grande partie ignoré dans le passé.

5. Alerte initiale de Lakenheath GCA et RTCC:

Les dossiers officiels ne donnent aucune indication de tout autre observation radar d'OVNI par Bentwaters GCA de 22:00 jusqu'à 22:55Z. Mais, par la suite, une autre cible rapide a été détectée à 30 milles à l'Est de Bentwaters, se dirigeant presque directement vers l'ouest à une vitesse donnée comme " 2000 - 4000 mph". Il est passé presque directement au-dessus de Bentwaters, disparaissant de leur place de GCA pour les raisons habituelles de manque de faisceau dans un angle mort des radars de 2 ou 3 milles (le Rapport Condon prétend montrer par cette disparition de l'écho que ceci est un cas de propagation anormale, qui semble être une certaine sorte d'acceptation tacite de l'hypothèse de 1952 de Borden-Vickers), et puis il continue jusqu'à ce qu'il ait disparu de la portée radar à 30 milles à l'Ouest de Bentwaters.

De manière très significative, cette détection radar du passage de la cible non identifiée a été assorti par des observations visuelles concourantes, par le personnel au sol regardant le ciel, et également par un avion regardant vers le bas. Les deux rapports visuels ont indiqué seulement une lumière, une lumière décrite comme brouillée par sa grande vitesse; mais depuis l'avion (identifié comme un C-47 par le non-commissionné de Lakenheath dont la lettre a appelé ce cas à l'attention du projet Colorado) volait seulement à 4000 pieds, l'altitude de l'objet inconnu est encadré dans des limites plutôt étroites. (Aucune mention de n'importe quelle trace sonore ou bang supersonique n'apparaît; mais nombre de rapports apparemment crédibles d'OVNIS se déplaçant à des vitesses loin au-dessus des valeurs soniques mais n'émettant pas de bang est si grand qu'on doit compter ceci comme juste un exemple de plus de nombreux phénomènes actuellement inexplicables associés au problème OVNI.) La vitesse rapportée n'est pas assez rapide pour un météore, ni la trajectoire et l'absence d'onde de choc ne sont compatibles avec n'importe quelle hypothèse météorique. Le fait qu'il y ait eu confirmation visuelle de l'observation au-dessus et au-dessous de cet objet déposé en mouvement rapide par radar doit être considéré comme ajoutant encore plus de crédibilité et d'intérêt scientifique au trois observations antérieures de radar de Bentwaters de l'heure précédente.

Apparemment juste après les événements 22:55Z, Bentwaters GCA a alerté GCA Lakenheath, qui se trouve à son Ouest-Nord-Ouest. Les réponses aux questions 2(A) et 2(B) du formulaire AFR200-2 (sur la page 253 du Rapport Condon) semblent impliquer que des observateurs au sol de Lakenheath ont été alertés à temps pour voir un objet lumineux s'approcher, à une altitude estimée de 2000 - 2500 pieds, dans une direction Sud-Ouest. L'altitude estimée inférieure et la direction du vol ne concordent pas avec l'observation de Bentwaters, et l'ambiguïté si inhérente au formulaire AFR200-2 ne peut simplement pas être éliminé ici, ainsi la synchronisation précise n'est pas sûre. Tous ce qui semble certain, c'est que à la suite de l'alerte donnée par Bentwaters, les observateurs au sol de Lakenheath ont vu un objet lumineux arriver à basse altitude du Nord Est et s'arrêter, et ensuite prendre le cap de l'Est et y disparaître hors de la vue.

L'ordre précis des observations suivantes n'est pas clairement déductible du TWX envoyé conformément à AFR200-2 par Lakenheath. Mais il est clair que de nombreux événements très intéressants, scientifiquement très embarrassants, ont bientôt eu lieu. Aucun suivi, de Blue Book ou d'autres sources de l'U.S. Air Force, n'a été entrepris, et ainsi ce cas potentiellement très important, comme des centaines d'autres, a simplement été stocké dans les dossiers de Blue Book sans être clarifié. Je suis forcé d'insister sur le fait que rien n'indique aussi clairement que les dernières années de la recherche scientifique sur les OVNIS est totalement insatisfaisante autant qu'une visite de quelques jours à Wright-Patterson AFB et une lecture diligente des rapports de cas de Blue Book. Il n'y a personne qui ayant de l'intérêt scientifique véritable pour résoudre le problème OVNI qui aurait consulté tant d'années de rapports comme celui-ci sans constater que les rapports OVNI auraient connu une conclusion très différente de celle qui a été admise pendant plus de 20 ans.

Les déficiences ayant été notées, je catalogue maintenant, sans le bénéfice d'une chronologie exacte si cruciale à l'évaluation complète de n'importe quel événement d'OVNI, les observations intrigantes et des événements chez ou près de Lakenheath suivant l'alerte de Bentwaters à 22:55Z.

6. Résumé non chronologique des observations de Lakenheath, 22:55Z - 03:30Z.

Observations visuelles depuis le sol. Comme noté deux paragraphes ci-dessus, après l'alerte à 22:55Z de GCA Bentwaters, des observateurs au sol de l'U.S. Air Force à la base RAF de Lakenheath ont observé un objet lumineux entrent sur le Sud Ouest et faisant un arrêt, puis s'éloignant hors de la vue par l'Est. Plus tard, à une heure non spécifiée, deux lumières blanches en mouvement ont été vues, et "les observateurs de la terre ont annoncé qu'une lumière blanche en a rejoint une autre plus haute et toutes les deux ont disparu en formation" (rappelez-vous les observations plus tôt par le radar de la fusion des cibles vues par Bentwaters GCA). Aucune caractéristique perceptible de ces sources lumineuses n'a été noté par les observateurs au sol, mais les observateurs et les opérateurs de radar ont confirmé dans leur description que "les objets voyageaient à des vitesses fantastiques puis s'arrêtaient net et changeaient instantanément de cap." Dans un passage du rapport Blue Book original qui pour quelque raison n'a pas été inclus dans la version a présenté dans le Rapport Condon, cette concordance de radar et observations visuelles est soulignée: "donc deux ensembles de radar (c.-à-d., Lakenheath GCA et radars de RATCC) et trois observateurs au sol rapportent essentiellement les mêmes faits." Plus tard dans le rapport original de Lakenheath, cette même concordance est réitérée: "le fait que des observations visuelles de radar et au sol ont été faites sur les accélérations rapides et les arrêts brusques prètent certainement de la crédibilité (sic) au rapport."

Du fait que la date de cet incident coïncide avec un pic dans la fréquence maximale des météores des Perséides, on pourrait se demander si une part des observations visuelles pourrait avoir été due aux Perséides. Le rapport de base de Lakenheath à Blue Book note que les observateurs au sol ont rapporté "la quantité peu commune d'étoiles filantes dans le ciel", indiquant que les lumières en manoeuvres erratiques étaient facile à distinguer des météores. Le rapport remarque en outre que "les objets vus n'étaient pas des étoiles filantes car ils n'avaient aucune traînées qui sont habituelles avec de telles phénomènes." En outre, l'arrêt et les inversions de cours sont incompatibles avec une telle hypothèse en premier lieu.

L'AFR200-2 stipule que l'observateur est invité à comparer l'OVNI à la taille de divers objets familiers une fois tenu à la longueur du bras (article 1-B dans le format). En réponse à cet article, le rapport note: "un observateur au sol a indiqué que le premier objet observé avait la taille d'une balle de golf. Pendant que l'objet continuait en vol c'est devenu un "un point". "Même tenant compte des inexactitudes habituelles dans de telles évaluations, ceci élimine aussi les Perséides, dont les météores ont des rendements de luminosité tout à fait bas.

En résumé des observations visuelles au sol, il s'avère que trois observateurs au sol de Lakenheath ont vu au moins deux objets lumineux, les ont vus d'une manière prolongé dans le temps bien que la durée ne soit pas définie, les ont vus exécuter des changements brusques de direction, les ont vus demeurer immobiles au moins une fois, ont vu la fusion de deux objets en un objet lumineux unique joignant les deux, et les mouvements rapportés sont en général en accord avec les observations simultanées des radars. Ces observations visuelles depuis le sol, en elles-mêmes, constituent un matériel scientifiquement intéressant relatif aux OVNIS. Ni les explications astronomiques ou aéronautiques, ni aucune explication météorologique ou optique, ne rendent compte correctement des phénomènes rapportés. On pourrait certainement souhaiter un rapport bien plus complet et des durées mieux documentées sur ces observations visuelles, mais même l'information ci-dessus suffit à suggérer quelques événements peu communs. L'extraordinaire sera considéré comme encore plus évident quand nous examinerons les observations du sol et des radars de Lakenheath. Et tout deviendra encore plus intéressant quand nous aborderons en dernier lieu, les observations visuelles aéroporté et radar aéroporté faites près de Lakenheath.

Observations des radars au sol de Lakenheath. Le radar de surveillance GCA de Lakenheath est identifié comme un CPN-4, alors que le radar de recherche du RATCC était un CPS-5 (comme le non-commissionné l'indique correctement dans sa lettre). Puisque le rapport précise que ces deux ensembles suivaient concurremment les cibles inconnues, il est approprié de noter que ces deux radars utilisent différentes longueurs d'onde, différentes fréquences de répétition d'impulsion, et différents taux de balayage, et que pour les raisons qui n'a pas besoin d'être élaboré ici ceci tend à éliminer plusieurs hypothèses d'anomalies radars (par exemple, des échos d'interférence d'un radar éloigné, un effet d'écho, des effets AP). Cependant, les manoeuvres rapportées sont ainsi si différentes de n'importe lequel de ces faux effets qu'il semble presque inutile de confronter ces possibilités ici.

Comme avec les observations visuelles au sol, il en va de même avec ces rapports radar, les limitations du format AFR200-2 plus les autres déficiences typiques des rapports d'événements OVNIS excluent une reconstitution en détail, et dans l'ordre chronologique, de tous les événements appropriés. J'ai l'impression que le premier objet visuellement observé par les observateurs du radar au sol n'a pas été détecté par le radar, bien que ce soit peu clair dans le rapport Blue Book. Une cible dont les mouvements ont été conjointement suivis sur le CPS-5 au centre de contrôle radar du trafic aérien et sur la gamme plus courte, le balayage rapide du CPN-4 à l'unité de Lakenheath GCA a détecté "à 6 milles à l'Ouest et jusqu'à environ 20 milles au Sud Ouest où la cible s'est arrêté et a pris une position stationnaire pendant cinq minutes. La cible alors a pris une direction Nord-Ouest (je présume que ceci doit être corrigé en "Nord-Est", et le non-commissionné l'indique comme ceci dans son compte rendu de ce qui semblent être les mêmes manoeuvres) de la station et s'est arrêté deux milles au Nord Ouest de la station." Trois à quatre cibles additionnelles sont signalées par Lakenheath GCA effectuant les mêmes manoeuvres à proximité de la station. Ainsi deux ensembles de radar et trois observateurs au sol rapportent essentiellement les mêmes faits. (le passage entre guillemet est le passage complet qui a été oublié dans le rapport Condon, et notez qu'elle semble impliquer que ce chemin détourné avec deux périodes stationnaires a été également rapporté par les observateurs visuels. Cependant, ce dernier point n'est pas entièrement sûr en raison des ambiguïtés dans la structure du rapport de base qui est forcé de rester limité par le format AFR200-2).

A un moment donné, que le contexte semble impliquer comme étant un peu plus tard dans la nuit (les observations de radar ont continué jusqu'à environ 03:30Z), "le centre de contrôle radar du trafic aérien de Lakenheath a observé l'objet à 17 milles à l'Est de la station suivant un plan de vol rectangulaire. Cette manoeuvre n'était pas conduite sur un chemin circulaire mais sur des angles droits aux vitesses de 600 - 800 mph. L'objet s'arrêterait et repartait avec une rapidité stupéfiante." Le rapport remarque que "... les contrôleurs sont expérimentés et leurs qualifications techniques ont été employées dans les tentatives de déterminer au juste ce qu'étaient les objets. Quand la cible s'arrêtait sur l'écran, le MTI a été employé. Cependant, la cible immobile apparaissait sur la portée." (Ce dernier point est étonnant. MTI, indication de mobilité de cible, est un dispositif standard sur des radars de recherche ou de surveillance qui élimine les échos du sol et les échos de grands bâtiments et d'autres objets immobiles. Cette particularité très curieuse de l'affichage des modes stationnaires tandis que le MTI était en route ajoute davantage d'argument fort à la négation de n'importe quelle hypothèse de propagation anormale depuis le sol ou d'écho. C'était comme si la cible non identifiée, alors qu'elle semblait planer immobile, subissait réellement un mouvement perceptible et à grande vitesse tel une rotation sur lui même qui permettait de créer un écho montré par l'écran en dépit du MTI. Puisque ce genre de mouvements de rotation à justement été rapporté dans des observations visuelles d'OVNI en de nombreuses occasions, et puisque la résolution brute d'un affichage de PPI ne permettrait pas la détection radar d'un tel mouvement si son amplitude était au-dessous par exemple de un ou deux cent mètres, ceci pourrait peut-être expliquer la persistance du retour montré pendant les épisodes "stationnaires", en dépit de l'utilisation de MTI.)

La partie des observations de radar juste décrite semblent être bien vivants dans la mémoire du non-commissionné en retraite de l'U.S. Air Force qui a attiré la première fois l'attention du projet Colorado sur ce cas. Un certain temps après l'alerte initiale de Bentwaters, il a placé ses hommes du RATCC devant tous les écrans disponibles, de diverses portées et réglés à diverses gammes. Il a écrit: "... un contrôleur a noté une cible stationnaire sur les écrans à environ 20 à 25 milles Au Sud Ouest. C'était peu commun, puisqu'on filtrait les cibles stationnaires, à moins qu'elle ne se soit déplacée à une vitesse d'au moins 40 à 45 noeuds. Mais nous ne pouvions détecter aucun mouvement du tout. Nous avons observé cette cible sur toutes les différents écrans pendant plusieurs minutes et j'ai appelé l'unité de GCA (à Lakenheath) pour voir s'ils avaient cette cible sur leurs écrans au même secteur géographique. Pendant que nous observions, la cible stationnaire a commencé à se déplacer à une vitesse de 400 à 600 mph vers le Nord Nord Est jusqu'à ce qu'elle ait atteint un point à environ 20 milles au Nord Nord Ouest (de Lakenheath). Il n'y avait aucun début ou préparation à cette prise de vitesse - elle était constante de la seconde où il a commencé à se déplacer jusqu'à ce qu'il se soit arrêté." (cette description, écrite 11 ans après l'événement, correspond si précisément au rapport du renseignement de 1956 de l'unité de l'U.S. Air Force de Lakenheath, évitant même l'erreur de typographie quant à la direction que contient le rapport TWX de Lakenheath, que l'on peut seulement être convaincu qu'il a été profondément impressionné par tout cet incident. Cela, naturellement, est également indiqué par le fait même qu'il a écrit au groupe du projet Colorado au sujet de l'incident en premier lieu.) Sa lettre (Rapport Condon, p. 249) ajoute que "la cible a fait plusieurs changements de place, toujours sur une ligne droite, toujours à environ

600 mph et toujours d'un point stationnaire fixe jusqu'à à son prochain arrêt à la vitesse constante - aucune accélération progressive de la vitesse - ces changements de place étant de 8 milles à 20 milles de longueur - sans aucun pattern à aucun moment. Le temps dépensé à rester stationnaire entre les mouvements changeaient également de 3 ou 4 minutes à 5 ou 6 minutes..." Puisque son compte est tellement bien en accord avec le rapport de base du dossier Blue Book dans les multiples aspects particuliers dans lesquels on peut le vérifier, la citation antérieure de la lettre telle que reproduite dans le rapport Condon est à prendre comme une indication significative du comportement totalement inhabituel de la cible aérienne inconnue. Même tenant compte de quelques incertitudes de mémoire, la description du non-commissionné du comportement de la cible non identifiée de radar se trouve jusqu'ici au delà de toute explication météorologique, astronomique, ou électronique quant et se tient là comme un défi à toutes les suggestions que les rapports OVNIS sont d'intérêt scientifique négligeable.

Le récit du non-commissionné indique qu'ils ont tracé les arrêts discontinus et les mouvements de la cible quelques dizaines de minutes avant qu'on l'ait décidé d'envoyer les chasseurs de la RAF pour étude. Ce troisième aspect principal des événements de Lakenheath doit maintenant être considéré. (le retard dans l'envoi des avions intercepteurs est remarquable dans de nombreux incidents OVNIS impliquant l'Air Force dans les 20 dernières années. Je crois que cette hésitation provient de la réticence à agir de peur que le décideur ne soit accusé de prendre sérieusement un phénomène que l'Armée de l'Air traite officiellement comme inexistant.)

Observations sur les radar de bord et observations visuelles par les intercepteurs Venom. Intercepteur à réaction de la RAF, avion subsonique monoplace, le Venom est équipé d'un radar d'interception aérienne dans son nez. Un Venom fut envoyé, selon le rapport de base de Blue Book, de la station de Waterbeach RAF, qui est située environ à 6 milles au Nord de Cambridge, et à environ 20 milles au Sud Est de Lakenheath. L'heure précise du décollage n'apparaît pas dans le rapport Blue Book, mais si nous devons essayer d'impliquer la chronologie du compte rendu du non-commissionné, il semblerait avoir été aux alentours de minuit. Le non-commissionné autant que le rapport du renseignement à l'époque précisent tous deux que le radar de Lakenheath avaient un des OVNIS sur leurs radars pendant que le Venom arrivait depuis la station de Waterbeach. Le TWX de Blue Book dit: "l'avion volait au-dessus de la base de la RAF de Lakenheath et a été dirigé vers une cible sur le radar à 6 milles à l'est du terrain. Le pilote a annoncé qu'il voyait une lumière blanche brillante et partait l'étudier. A treize milles à l'Ouest (à l'Est?) il a rapporté la perte de la cible et de la lumière blanche."

La citation antérieure mérite une emphase car elle indique clairement que l'OVNI que le Venom a essayé la première fois d'arrêter était surveillé par l'intermédiaire de trois "canaux de perceptions" distincts. Il était enregistré par le radar au sol, par le radar de bord, et visuellement. De nombreux scientifiques ignorent entièrement que les dossiers de l'Armée de l'Air contiennent de tels cas d'OVNI; car cette catégorie très intéressante n'a été jamais été soumise à étude au cours des discussions de l'U.S. Air Force sur les cas d'OVNI. On note, en fait, la similitude avec le cas RB-47 de 1957 (affaire 1 ci-dessus) dans la perte évidemment simultanée visuelle et radar aéroporté signalée ici. On se demande si le radar au sol l'avait perdu également simultanément

avec le pilote du Venom, mais la perte visuelle et radar aéroporté simultanées sont signalées ici. De la façon si typique des rapports AFR200-2, le compte rendu incomplet exclut la clarification. Rien dans le dossier Blue Book sur cet incident ne suggère que qui que ce soit de Blue Book ait pris n'importe quelle mesure pour clarifier ou souligner de telles points et imprécisions ou les nombreuses autres questions résiduelles qui sont si péniblement évidentes ici. Le dossier, cependant, inclut une digression longue de l'officier de Blue Book, le capitaine G. T. Gregory, une série de ce que je dois qualifier d'hypothèses totalement hors de propos et non pertinentes au sujet des météores des Perséides mêlées à des "les gaz ionisés dont les sillages peuvent être détectés sur des écrans de radars", et les confusions que "peuvent causer des interférences entre deux postes de radar éloignés d'une certaine distance." De telles remarques fondamentalement non pertinentes sont toutes trop typiques de ce qui est critiquable au niveau de Blue Book au cours des années. Le dossier inclut également une discussion de cas par le Dr. J. A. Hynek, le consultant en la matière de Blue Book, qui également joue avec l'idée d'échos de radars de météore mêlées avec des ionisation. Non seulement les fréquences de radar ici sont environ deux ordres de grandeur trop haut pour avoir les moyens d'une détection même marginale de météores provoquant des échos, mais il n'y a absolument aucune similitude cinématique entre les mouvements rapportés des OVNIS et le mouvement hypersonique essentiellement en ligne droite d'un météore, pour citer juste quelques unes des objections fortes à n'importe quelle considération sérieuse des hypothèses de météore pour ce cas d'OVNI. Le mémorandum de Hynek sur le cas fait quelques suggestions au sujet de la nécessité d'améliorer les opérations de Blue Book, et puis se conclut avec la remarques que "le rapport de Lakenheath pourrait constituer une source d'embarras à l'Armée de l'Air; si ces faits devaient entrer dans le domaine public, il n'est pas nécessaire de préciser quelle utilisation les douzaines de sociétés ufologiques et d'autres gens de publicité feraient d'un tel incident. Il est, donc, de grande importance que davantage d'information sur les aspects techniques des observations originales soient obtenues, sans perte de temps, des observateurs originaux." Cette note du 17 Octobre 1956 est suivie dans le dossier du Capitaine Gregory du 26 Novembre 1956 d'une réponse, dans laquelle il conclut que "nos analyses originales de la propagation anormale et astronomique (sic) sont à peu près correctes (sic)"; et cette recherche sur ce cas semble ainsi terminée, au même point auquel des centaines de cas passés d'OVNI ont été conclu par le projet Blue Book avec essentiellement aucune vraie critique scientifique. Je dirais qu'il est excessivement malheureux que "les faits" ne soient pas entrés dans le domaine public, ainsi que les faits innombrables d'autres dossiers Blue Book qui devraient avoir il y a bien longtemps étonné la communauté scientifique comme ils m'ont interloqués moi-même quand j'ai pris le soin de me rendre aux archives Blue Book pour y passer un quelques jours à étudier ces dossiers étonnants.

Pour en revenir au compte rendu scientifiquement fascinant de la tentative du pilote de Venom d'intercepter l'objet non identifié de Lakenheath, le rapport original continue en notant qu'après que le pilote ait perdu les signaux visuels et de radar, "RATCC l'a dirigé vers une cible 10 milles à l'Est de Lakenheath et le pilote a annoncé que la cible était sur son radar et qu'il s'y dirigeait." Bien qu'ici nous n'ayons aucune information sur le point important de savoir s'il a également vu un objet lumineux, car il a obtenu un verrouillage radar, nous avons certainement un autre exemple au moins de détection à deux voies. La détection concordante d'un écho

simple par un radar au sol et un radar de bord dans des conditions de ce type, où la cible s'avère être un objet fortement manoeuvrable (voir ci-dessous), élimine catégoriquement toutes les explications conventionnelles impliquant par exemple de grandes structures et anomalies de propagation. Le fait que le MTI était employé sur le radar au sol exclut également cela, bien entendu.

Le fait suivant qui s'est produit est que le Venom a perdu soudainement le verrouillage radar de sa cible quand il s'en est approché. Le RATCC a signalé que "alors que le Venom passait la cible sur son radar, la cible a commencé une poursuite amicale par l'arrière du chasseur." Le RATCC a demandé au pilote de Venom de reconnaître ce tour des événements et il dit qu'il allait essayer de "repasser derrière la cible." Ses tentatives furent, commentées selon les termes laconiques du rapport Blue Book "le pilote annonça qu'il ne réussissait pas à se débarrasser de la cible positionnée derrière lui et demanda de l'assistance." Le non-commissionné s'exprime de manière plus détaillée et beaucoup emphatique dans sa lettre. Il remarque d'abord que le mouvement évasif soudain de l'OVNI vers l'arrière dans la position de la queue de l'avion était si rapide qu'il l'a manquée sur son propre écran, "mais elle a été vue par les autres contrôleurs." Sa lettre continue alors en notant que le pilote de Venom "a tout essayé - il s'est élevé, il a plongé, tourné en cercle etc., mais l'OVNI a agi comme s'il était bel et bien collé derrière lui, toujours à la même distance, très proche, mais nous avons toujours eu deux cibles distinctes." Ici encore, on note à quel point le rapport de base est fâcheusement inachevé. On ne dit pas un si le pilote a su que l'OVNI poursuivait son Venom en vertu d'un certain dispositif d'avertissement par un radar de queue souvent utilisé sur les chasseurs (il n'y est aucunement fait référence), ou parce qu'il pouvait voir un objet lumineux à la poursuite. Afin qu'il puisse "percevoir" la poursuite, il faut bien exiger l'un ou l'autre de ces modes de détection, pourtant le rapport ne clarifie pas ce point important. Cependant, l'information disponible rend tout à fait clair qu'on observait la poursuite sur le radar au sol, et le souvenir du non-commissionné situe la durée de la poursuite à peut-être 10 minutes avant le pilote choisisse de retourner à sa base. De manière très significative, le rapport du renseignement de Lakenheath à Blue Book cite ce premier pilote comme ayant parlé de "la cible la plus nette que j'ai jamais vue sur mon radar", ce qui élimine encore un certain nombre d'hypothèses, et montre de façon clair la signification scientifique de l'épisode entier.

Le non-commissionné s'est rappelée que, pendant que le premier Venom revenait à l'aérodrome de Waterbeach quand le carburant lui a manqué, l'OVNI l'a suivi sur une courte distance et s'est alors arrêté; ce détail important est cependant omis dans le rapport Blue Book. Un deuxième Venom était alors dépêché, mais très vite un défaut de fonctionnement l'a forcé à retourner à Waterbeach, aucune interception n'ayant été accomplie par ce deuxième pilote.

7. Discussion:

Le matériel du rapport Blue Book indique que d'autres détection par radar d'inconnus étaient réalisées à Lakenheath jusqu'à environ 03:30Z. Puisque les premiers échos de

radar inconnus sont apparus à Bentwaters aux environs de 21:30Z le 13.08.1956, alors que les événements de Lakenheath se terminaient vers 03:30Z le 14.08.1956, la durée totale de cet épisode OVNI était d'environ six heures. Le cas inclut un nombre impressionnant de caractéristiques scientifiquement provocatrices:

Au moins trois occurrences séparées se sont produites dans lesquelles une unité de radar au sol, GCA Bentwaters, a détecté une certaine cible non identifiée pendant un certain nombre de dizaines de milles à travers ses écrans à des vitesses au-dessus de Mach 3. Même aujourd'hui, 12 ans après, aucune nation n'a révélé l'avion militaire capable de voler à de telles vitesses (nous pouvons exclure le X-15), et de plus cette vitesse est beaucoup trop basse pour que l'on considère n'importe quelle hypothèse météorique, ces premières observations (entièrement omises de la discussion dans le Rapport Condon) sont tout à fait embarrassantes. Cependant, les dossiers OVNI de l'Armée de l'Air et d'autres sources contiennent de nombreux exemples similaires d'OVNI détectés au radar et capables de vitesses presque hypersoniques.

Dans un des exemples, environ une douzaine de cibles à vitesse réduite (de l'ordre de 100 mph) se sont déplacées en formation lâche menée par trois cibles étroitement alignées, l'ensemble provoquant des échos radars cohérents sur un trajet d'environ 50 milles, après quoi elles ont fusionné en un grand écho unique, resté immobile pendant environ 10 à 15 minutes, puis se sont déplacés vers le lointain. Dans les conditions rapportées de vent, ceci n'est pas en accord avec une explication météorologique même fortement tolérante impliquant des ondes anormales dans des propagation d'ondes ou des réflexions d'ondes sur des couches en inversion sur Bentwaters. Le Rapport Condon omet toute la discussion des points 1) et 2), pour des raisons que je trouve difficile à comprendre.

L'une des observations de radar de déplacement rapide à Bentwaters, à 22:55Z, a coïncidé avec des observations visuelles d'une certaine source lumineuse à très haute vitesse vue par un opérateur de la tour depuis le sol et par un pilote en vol qui a vu la lumière se déplacer en une tache floue au-dessous de son avion à 4000 pieds d'altitude. La vitesse estimée par le pistage au radar est donnée comme "2000 à 4000 mph". Encore un fois, les météores n'adopteront pas de telles vitesses et altitudes, et nous pouvons exclure un avion pour plusieurs raisons évidentes, y compris l'absence de quelque bang supersonique de passage du mur du son qui aurait été sûrement rapportée si quelque dispositif hypersonique hypothétique secret datant de 1956 avait volé au-dessus de Bentwaters à moins de 4000 pieds cette nuit.

Plusieurs observateurs au sol de Lakenheath ont vu des objets lumineux effectuer des mouvements non-balistiques, y compris des arrêts brusques et des inversions de direction sans transition.

Dans un cas, deux objets blancs lumineux ont fusionné en un objet simple, comme vu du sol à Lakenheath. Ce phénomène complètement non-météoritique et non-aéronautique est réellement une caractéristique non-rare des rapports OVNI pendant les deux dernières décennies. Par exemple, la fusion détectée par radar de deux cibles

qui virent brusquement à l'unisson avant de se rejoindre plus haut a été rapporté au-dessus de Kincheloe AFB, dans le Michigan, dans un rapport d'OVNI qui apparaît également dans le Rapport Condon (p. 164), qui l'attribue tout à fait déraisonnablement attribué à une "la propagation anormale."

Deux radars au sol différents de Lakenheath, ayant des paramètres radar plutôt différents ont observé concurremment des mouvements d'une ou plusieurs cibles inconnues sur une période prolongée. Des modes planants apparemment stationnaires ont été à plusieurs reprises observés, et ceci en dépit de l'utilisation des filtres de détection de mouvements MTI. Des passages du repos à des vitesses de l'ordre de Mach 1 à plusieurs reprises observés. De tels mouvements ne peuvent pas aisément être expliqués en termes de d'avions connu à cette époque ou à l'heure actuelle, et également ne correspondent pas à des anomalies électroniques ou de propagation connues. Le rapport Blue Book donne l'impression (de façon légèrement ambiguë, cependant) qu'une partie de ces observations de deux radars coïncidait avec des observations terrestres visuelles.

Dans au moins un exemple, le rapport Blue Book précise qu'une cible lumineuse non identifiée a été vue visuellement depuis le ciel par le pilote d'un intercepteur simultanément avec un retour de son radar de nez et une détection radar depuis le sol de la même cible inconnue. C'est scientifiquement fortement significatif, parce que cela implique des détection depuis trois canaux de détection séparés de l'objet inconnu.

Dans au moins un exemple, il y a eu disparition simultanée au radar et disparition visuelle de l'OVNI. Cela s'apparente à des événements semblables dans d'autres cas connus d'OVNI, pourtant cela n'est pas facilement expliqué en termes de phénomènes conventionnels.

Les tentatives de l'intercepteur de se rapprocher de la cible vue sur par radar au sol et sur le radar du nez de l'intercepteur, ont menées à une inversion des rôles rapide et embarrassante alors que l'objet inconnu a pris position derrière l'intercepteur. Pendant qu'il se trouvait sous l'observation continue du radar au sol, avec l'avion et l'objet non identifié clairement montrés sur les radars au sol de Lakenheath, le pilote de l'intercepteur essayait sans succès de briser la poursuite pendant plusieurs minutes. Aucun écho fantôme ou hypothèse de réflexion multiple ne peut expliquer un tel événement.

Je crois que ces événements sont extrêmement embarrassants, impliquant tant d'observateurs et tant de canaux d'observation distincts, et montrant de telles caractéristiques peu usuelles, qu'il y aurait du y avoir eu une enquête de l'Armée de l'Air des plus intensives. Mais je vais devoir dire exactement la même chose qu'au sujet des douzaines d'autres incidents OVNI rapportés par le projet Blue Book de l'US Air Force depuis 1947. Ce que le cas ci discuté ici montre, parfaitement, c'est que des événements fortement extraordinaires se sont produits dans des circonstances où n'importe quelle organisation même ayant peu le souci de la science aurait du répondre vigoureusement, pourtant le programme OVNI de l'Armée de l'Air OVNI a à plusieurs reprises exhibé uniquement le peu de réponse que j'ai noté dans l'incident 1956 Lakenheath. Le programme OVNI de l'Armée de l'Air, contrairement à l'impression que l'on donne à la plupart des scientifiques ici et à l'étranger, a été un programme excessivement superficiel et généralement tout à fait incompetent. Les

suggestions répétées des services de presse de l'Armée de l'Air, prétendant que "les meilleurs talents scientifiques disponibles à l'Armée de l'Air des États-Unis" se seraient appliqués à résoudre la question des OVNIS sont jusqu'ici presque risibles, pourtant ces suggestions ont servi à tromper la communauté scientifique, ici et à l'étranger, laissant penser que les investigations soigneuses rapportaient des conclusions correcte indiquant que le problème d'OVNI ait été vide de sens. L'Armée de l'Air nous a totalement donné l'impression que ses rapports d'OVNIS concernent seulement des interprétations erronées de phénomènes de type conventionnels. Ceci, je le maintiens, est loin d'être correct, et l'Armée de l'Air ne s'est pas acquitté de ses engagements au public de façon responsable, en colportant cette erreur pendant vingt ans. Je l'accuse d'incompétence, pas de conspiration, permettez moi de le souligner.

Le Rapport Condon, bien que disposé à soupçonner que peut-être une certaine sorte de propagation anormale de radar pourrait être impliquée (j'enregistre ici mon objection que le Rapport Condon montre une répétition des exemples du malentendu relatif aux limites des effets de propagation anormale), concède que Lakenheath est un cas non expliqué. En effet, le rapport finit sa discussion avec en admettant de façon tout à fait curieuse que, dans l'épisode de Lakenheath, "... la probabilité qu'au moins un OVNI véritable ait été impliqué semble être assez haute."

On pourrait facilement se perdre dans un conflit sémantique sur la signification de l'expression "un OVNI véritable", ainsi j'affirmerai simplement que ma propre position est que le cas de Lakenheath exemplifie un nombre fâcheusement grand de rapports OVNIS dans lesquels le degré apparent d'absence d'explication scientifique est si grand que, au lieu de les ignorer et d'en rire, ces cas devraient tous depuis 1947 avoir entraîné l'attention d'une grand partie des meilleurs scientifiques du monde. Si cela s'était produite, nous pourrions maintenant avoir quelques réponses, quelques indices sur la vraie nature des phénomènes d'OVNIS. Mais 22 ans d'investigations insatisfaisantes du phénomène OVNI ont laissé ce problème scientifique étourdissement hors de la vue et sous la couverture opaque appelée Projet Blue Book, dont l'arrêt final le 18 Décembre 1969 doit marquer la fin d'une ère et le début d'un renouveau relativement au problème des OVNIS.

Plus spécifiquement, avec des cas comme Lakenheath et le cas RB-47 de 1957 et de nombreux d'autres qui embarrassent tout autant, et que l'on trouve également dans le Rapport Condon, je conteste la conclusion principale de Condon selon laquelle "davantage d'étude sur les OVNIS ne peut pas être justifiée par l'espérance que la science en serait plus avancée." Et je conteste l'approbation d'une telle conclusion par un panel de l'Académie Nationale des Sciences, une approbation qui semble être basée essentiellement sur aucune contre-expertise scientifique indépendante du matériel relative à ce cas du rapport. En conclusion, je remets en cause le jugement de ces bureaux et agences scientifiques de l'Armée de l'Air qui ont accepté un rapport aussi faible. Le cas de Lakenheath est juste un exemple de la base sur laquelle je fais reposer ces objections. Je suis disposé à discuter de beaucoup plus d'exemples.

8. L'hypothèse extra-terrestre:

Dans cet épisode OVNI de Lakenheath, nous avons les preuves de quelques phénomènes défiant les explications toutes faites en termes de science et technologie actuelles, quelques phénomènes qui incluent assez d'indication d'un contrôle intelligent (la poursuite de l'avion) ou un certain équivalent largement cybernétique, et il est difficile pour moi de considérer quelque alternative raisonnable que ce soit à l'hypothèse que quelque engin extra-terrestre soit engagés dans une forme de surveillance, et c'est le coeur du problème des OVNIS. C'est l'hypothèse que ma propre étude du problème des OVNIS me mène à considérer avec le plus grand respect comme la plus probable selon mes informations actuelles. C'est, comme toutes les hypothèses scientifiques, une hypothèse de travail à accepter ou à rejeter seulement sur la base de recherches continue. Les indications actuelles ne prétendent pas absolument au titre de preuve incontestable de l'hypothèse extraterrestre. Ce qui je trouve scientifiquement consternant est qu'alors qu'un grand corpus des indications relatives aux OVNIS semble maintenant ne se diriger dans aucune autre direction que l'hypothèse extraterrestre, les implications profondément importantes de cette possibilité ne sont pas considérées par la communauté scientifique parce que ce problème tout entier a été considéré n'avoir aucun sens et est considéré comme indigne d'une attention scientifique sérieuse. Ces à priori ont été produits presque entièrement par les scientifiques et d'autres qui n'ont fait essentiellement aucune vraie recherche dans ce domaine sur lequel ils expriment des opinions aussi fortes. La Science n'est pas censée procéder de cette façon, et ce colloque de l'AAAS devraient marquer la fin d'une telle approche du problème des OVNIS.

En bref, un cas d'OVNI comme celui de Lakenheath ne devrait-il pas recueillir plus qu'un simple haussement d'épaule des scientifiques?

Cas 3. Base Aérienne de l'USAF de Haneda, Japon, 5-6 Août 1952.

Brève synthèse:

Les opérateurs de la tour de contrôle de l'U.S. Air Force à la base aérienne de Haneda ont observé une lumière bleuâtre-blanche exceptionnellement brillante à leur Nord-Est, ont alerté l'unité de radar GCI à Shiroy, qui a alors demandé l'envoi d'un intercepteur F-94 après avoir obtenu des échos radars dans le même secteur général. Le radar au sol du GCI a dirigé le F-94 vers la cible inconnue orbitale, que le F-94 a détectée sur son radar de bord. La cible a alors accéléré hors de la portée de radar du F-94 après 90 secondes d'une poursuite qui a été suivie également sur le radar GCI de Shiroy.

1. Introduction:

Les observations visuelles et par radar à Haneda AFB, Japon du 5-6 Août 1952 représentent un exemple d'un cas toujours intrigant, toujours classé parmi les non identifiés par le Projet Bluebook, à ma dernière vérification, et choisi pour analyse dans le rapport Condon. Dans ce dernier, il est putativement expliqué en termes de combinaison de la déformation de diffraction et de mirage de l'étoile Capella, en ce qui concerne les pièces visuelles, alors que les parts des observation de radar sont attribuées à des propagations anormales. Je trouve des difficultés très graves avec ces "explications" et je les considère comme typiques d'un certain nombre d'explications avancée de façon plutôt légères dans des cas d'OVNIS de longue date qui apparaissent dans le Rapport Condon. Puisque ce cas a été discuté dans des livres tels que ceux de Ruppelt, de Keyhoe, et de Hall, il est d'intérêt particulier d'examiner soigneusement les détails de ce cas et d'examiner ensuite la base de l'explication du rapport Condon de lui, comme exemple de la façon dont le rapport Condon s'est débarrassé de "cas classiques."

La base de Haneda, active pendant la guerre de Corée, se situe à une distance intermédiaire entre le centre de Tokyo et le centre de Yokohama, à côté de l'aéroport international de Tokyo. Cet incident OVNI de 1952 a commencé par des observations visuelles d'un objet brillant dans le ciel du Nord-Est, comme vu par deux opérateurs de tour de contrôle qui se rendaient à leur service à 2330 LST (toutes les heures données ci-après sont des heures LST). Il sera utile pour la brièveté de présenter quelques désignations codées pour nommer ces hommes et plusieurs officiers impliqués, puisque ni le rapport Condon, ni mes copies des dossiers originaux du cas dans le projet Bluebook ne donnent les vrais noms (censurées des copies récentes selon la pratique en vigueur de Bluebook sur la non-publication des noms de témoin dans des cas d'OVNIS):

Table 1

Désignation	Identification
Contrôleur A	L'un des deux opérateurs de la tour de contrôle de Haneda qui a vu la lumière au début; son grade était A/3c.
Contrôleur B	Le deuxième opérateur de la tour de contrôle de Haneda ayant vu la lumière au début; son grade était A/1c.
Lieutenant A	Contrôleur en service au radar GCI de Shiroy jusqu'à 24:00, le 5 Août; 1er Lieutenant.
Lieutenant B	Contrôleur à Shiroy GCI après 00:00, le 6 Août; 1er Lieutenant.
Lieutenant P	Pilote du F-94 qui a été dépêché; 1er Lieutenant.
Lieutenant R	Officier radariste à bord du F-94; 1er Lieutenant.

La station GCI de Shiroy, maintenue par le 528e groupe d'AC&W (Aircraft Control and Warning - Contrôle et Alerte d'Avions), se trouve approximativement à 20 miles au Nord-Est de Haneda (Précisément à 35 degrés 49' Nord, 140 degrés 2' Est) et avait un radar de recherche CPS décimétrique plus un radar CPS décimétrique de détection d'altitude. Deux autres équipements de l'U.S. Air Force figurent dans l'incident, à Tachikawa AFB, qui se trouve juste à 20 miles à l'Ouest-Nord-Ouest de Haneda, et Johnson AFB, à presque 30 miles au Nord-Ouest de Haneda. Les incidents principaux de radar se concentrent au-dessus de l'extrémité du Nord de la baie de Tokyo, à peu près à mi chemin entre le centre de Tokyo et Chiba à travers la baie.

Le dossier sur ce cas par Bluebook contient 25 pages, et du fait que l'incident est antérieur au règlement AFR200-2, les censures sur les heures des événements ne sont pas pas ici aussi gênante comme dans le cas de Lakenheath de 1956, discuté ci-dessus. Néanmoins, les mêmes sortes de contradictions internes sont présentes ici comme on les trouve dans la plupart des rapports de cas des dossiers Bluebook; en particulier, il y a une variation gênante des périodes données pour des événements spécifiques dans différentes parties du dossier sur ce cas. L'une d'entre elle, sur laquelle le rapport Condon insiste, sera discutée explicitement ci-dessous; mais pour le reste, j'emploierai les périodes qui semblent être cohérentes globalement. Ceci ne provoquera aucune erreur sérieuse, puisque les incertitudes sont la plupart du temps seulement de 1 ou 2 minutes et, excepté l'exemple cité, et ne changent aucune implication importante quel que soit cette imprécision. La durée globale de l'observation visuelle et des observations par est d'environ 50 minutes. Les événements d'intérêt principal se sont produits entre 23:30 et 00:20, approximativement.

Bien que ce cas comporte des observations visuelles et par radar d'objets non identifiés, un examen soigneux ne permet pas de soutenir l'opinion que le même objet ait été de façon certaine vu visuellement et sur radar en même temps, à l'exception possible de la toute première détection de radar juste après 23:30. Donc ce n'est pas un cas "radar-visuel," dans le sens d'observations simultanées par deux canaux différents d'un objet inconnu. Ce point sera discuté plus avant dans la section 5.

2. Observations visuelles:

a. Première détection visuelle.

A 23:30, les contrôleurs A et B, alors qu'ils marchaient à travers la rampe à Haneda AFB pour aller prendre leur tour de garde de minuit à la tour de contrôle du terrain d'aviation, ont remarqué "une lumière particulièrement brillante" dans le ciel au Nord-Est. Ils sont allés immédiatement à la tour de contrôle pour alerter deux autres contrôleurs en service et l'examiner plus soigneusement à l'aide des jumelles 7x50 disponibles dans la tour. Le dossier sur ce cas par Bluebook note que les deux contrôleurs déjà en service dans la tour "ne l'avaient pas remarquée avant parce que les nécessités de fonctionnement avaient monopolisé leur attention ailleurs."

b. Détection visuelle indépendante à Tachikawa AFB.

Environ dix minutes plus tard, selon le rapport d'information du renseignement aérien du 12 Août 1952 (IR-35-52), dans le dossier de Bluebook sur ce cas; Haneda a été questionné au sujet d'une lumière exceptionnellement lumineuse par des contrôleurs à Tachikawa AFB, à 21 miles à leur Ouest-Nord-Ouest. L'IR-35-52 dit: "la tour de contrôle à la base aérienne de Tachikawa a appelé la tour de Haneda à peu près à 23:50 pour attirer leur attention vers une lumière blanche brillante au-dessus de la baie de Tokyo. La tour a répondu qu'elle avait été en vue pendant un certain temps et qu'on allait vérifier."

Cette caractéristique du rapport est significative à deux égards: 1) elle indique que la source lumineuse était d'une brillance suffisamment peu commune pour faire répondre indépendamment par des mesures d'alerte à deux groupes séparés de contrôleurs de l'Armée de l'Air en deux terrains d'aviation différents; et 2) de manière plus significative, le fait que les contrôleurs de Tachikawa ont vu la source dans une direction "au-dessus de la baie de Tokyo" implique une ligne de vue clairement vers l'Est. De Tachikawa, même l'extrémité Nord de la baie se trouve à l'Est-Sud-Est. Donc l'intersection des deux lignes de vue est tombée quelque part dans la moitié Nord de la baie, cela semble clair. Comme sera vu plus tard, c'est là que les parties les plus significatives du repérage radar se sont produites plus tard.

b. Direction, intensité, et configuration de la source lumineuse.

Le formulaire IR-35-52 contient un rapport signé par l'homme A, un croquis de la manière dont la source lumineuse apparaissait, regardée par des jumelles 7x, et le résumé commenté par le Capitaine Charles J. Malven, l'officier du renseignement de la FEAF ayant préparé le rapport pour sa transmission à Bluebook.

Les propres déclarations de l'homme A donne la direction de la source comme Nord-Nord-Est, le résumé de Malven indique seulement le Nord-Est. On peut présumer que ce que donne le témoin est plus fiable, et il semble également donner un plus grand degré de précision, d'où un azimut de ligne de vue quelque part dans l'intervalle de 25 à 35 degrés à l'Est du Nord semble être impliqué dans les observations de Haneda. Par contraste, l'azimut de l'observation depuis Tachikawa exagérait de 90 degrés vers le Nord, et probablement au delà de 100 degrés, vu la géographie impliquée, un point sur lequel je reviendrais plus tard.

Plusieurs différents articles dans le rapport indiquent l'intensité élevée de la source. Le rapport signé de l'aviateur A se rapporte à elle comme une "lumière brillante intense au-dessus de la baie." Le croquis annoté parle de "brillance constante à travers toute la zone" de la source (prolongée), et fait des remarques sur "l'effet aveuglant de la lumière brillante." Le sommaire de Malven précise même que "les observateurs ont déclaré que leurs yeux se fatiguaient rapidement quand ils essayaient de concentrer leur vision sur l'objet," et parle ailleurs de "la lumière bleu-blanc brillante de l'objet." La plupart de ces indications d'éclat sont omises du Rapport Condon, pourtant cela concerne l'hypothèse de l'étoile Capella par laquelle ce rapport cherche à se débarrasser de ces observations visuelles.

Le rapport rédigé par l'homme A inclut la remarque "je sais que ce n'était pas une étoile, un ballon météo ou Vénus, parce que je l'ai comparé à chacun des trois." Ceci demande deux commentaires. D'abord, Vénus est mentionné ailleurs dans le dossier du cas, mais c'est certainement une question de confusion, puisque Vénus s'était couchée cette nuit avant environ 20:00 LST. Puisqu'ailleurs dans le rapport la référence est faite à Venus comme se trouvant dans l'Est, et puisque le seul objet céleste apparent dans ce secteur à ce moment-là aurait été Jupiter, j'impliquerais que là où "Vénus" est citée dans le dossier du cas, on devrait lire "Jupiter." Jupiter se serait DONC levée près de 23:00, presque directement à l'Est, avec une magnitude de -2. Donc l'affirmation de l'aviateur A qui dit que l'objet était plus lumineux que "Vénus" peut être pris probablement pour signifier quelque chose de l'ordre de la magnitude -3,0 ou plus lumineux. En effet, puisqu'il est peu probable que n'importe quel observateur parlerait d'une source de -3,0 grandeurs comme "aveuglante" ou "fatigante" au regard, je proposerais que la luminosité réelle, à ses périodes de valeur maximale (voir ci-dessous) doit avoir excédé une magnitude égale à -3 d'une marge substantielle.

L'allusion de l'aviateur A à l'intensité par rapport à un "ballon météo" se rapporte aux comparaisons (discutées ci-dessous) avec la lumière suspendue d'un ballon pilote libéré près de la tour à 24:00 cette nuit et observé par les contrôleurs de la tour pour mesurer la taille et l'éclat de l'OVNI. C'est une opportunité de comparaison qui a tenu à la chance, parce que les petites lumières à piles longtemps utilisées dans la pratique météorologique ont une luminosité connue d'environ 1,5 bougies. Puisqu'une source de 1 bougie à 1 kilomètre fournit une magnitude apparente de 0.8, l'élévation inverse au carré de la distance ici connue pour ballon comme ayant été de 2000 pieds (voir ci-dessous) implique une magnitude apparente d'environ -0,5 pour la lumière du ballon telle que vue à la période du lancement. Le récapitulatif du Capitaine Malven énonce, en discutant cette comparaison tout à fait utile, "la lumière du ballon a été décrit comme extrêmement faible et jaune, en comparaison avec la lumière blanche bleue brillante de l'objet." Ici encore, je crois qu'on peut sans risque estimer une luminosité apparente de l'objet bien au delà des -2.0 de Jupiter, ainsi, nous avons ici un certain nombre d'indications compatibles d'éclat apparent bien au delà de celle de n'importe quelle étoile, et nous verrons tard que ceci contredit les explications proposées dans le Rapport Condon pour les parties visuelles des observations de Haneda.

D'intérêt supplémentaire par rapport à n'importe quelle hypothèse de source stellaire, il y a les descriptions de la configuration de l'objet tel que vu avec les jumelles de grossissement 7x dans la tour de Haneda, et son diamètre angulaire approximatif. Heureusement, ce dernier a pu être estimé en comparaison directe avec un objet de taille angulaire déterminée qui a été en vue à peu près au milieu de cette observation de 50-minutes. A 24:00, un petit ballon météo a été lâché d'un point à une distance connue de 2000 pieds de la tour de contrôle. Son diamètre au moment du lâcher était d'approximativement 24 pouces. (L'IR-35-52 se rapporte à lui comme étant un "ballon de plafond," mais les données contenues là-dedans sur la couverture nuageuse sont elles qu'aucun ballon de plafond n'aurait été utile. En outre, la masse indiquée du ballon, 30 grammes, et son diamètre, 2 pieds, sont précisément ceux d'un ballon pilote standard pour la mesure des vents de haute altitude. Et en conclusion, l'heure [2400

LST = 1500Z] était l'heure standard pour le lâcher d'un ballon pilote pour mesurer les vents de haute altitude, à cette époque) Un ballon d'un diamètre de 2 pieds à la distance de 2000 pieds occuperait un milliradian, soit juste plus de 3 minutes d'arc, et ceci a été employé par les observateurs de la tour pour mesurer le diamètre angulaire apparent de la source lumineuse. Comme l'IR-35-52 le dit: "trois des opérateurs ont indiqué la taille de la lumière, quand au plus près de la tour, comme étant approximativement identique à celle de petits ballons de plafond (30 grammes, apparaissant de 24 pouces de diamètre) une fois lancé de la station météorologique, située à environ 2000 pieds de la tour. Ceci ferait pour la taille de la lumière centrale environ 50 pieds de diamètre, par rapport aux 10 milles de distance dépitée par GCI... "Un ballon lumineux a été lancé à 24:00 heures..." Donc, il s'avérerait qu'un diamètre angulaire apparent de près de 3 minutes d'arc est une évaluation raisonnablement fiable pour la lumière telle que vue par l'oeil nu depuis Haneda. C'est presque deux fois la limite de la résolution moyenne de l'oeil humain, tout à fait assez grande pour correspondre aux impressions rapportées qu'il a eu une ampleur perceptible, c.-à-d., n'était pas simplement une source ponctuelle.

Mais ce dernier point est défini encore beaucoup plus clairement, en tout état de cause, parce que l'IR-35-52 donne une description assez détaillée de l'aspect de l'objet par les jumelles de grossissement 7. Il doit être noté que, si le diamètre à l'oeil nu était d'environ 3 minutes, son diamètre angulaire apparent une fois vu par les jumelles 7X serait d'environ 20 minutes, ou deux tiers du diamètre angulaire de la pleine lune vue à l'oeil nu, tout à fait assez grand pour permettre l'identification des détails plus fins cités dans l'IR-35-52, comme suit: "la lumière a été décrite comme ayant une forme circulaire, avec une brillance semblant être constante sur sa face. La lumière a semblé être une partie d'une grande forme foncée ronde qui avait environ quatre fois le diamètre de la lumière. Quand l'objet était assez proche pour que les détails soient vus, une lumière plus petite, moins brillante pouvait être vue au bord inférieur gauche, avec deux ou trois lumières plus faibles situées dans une ligne incurvée le long du reste du bord inférieur de la forme sombre. Seule la partie inférieure de la forme plus sombre pouvait être déterminée, en raison du ciel plus clair dont on pensait qu'il brouillait la vue sur le côté supérieur de l'objet. Aucune rotation n'a été notée. Aucun bruit n'a été entendu."

Gardant à l'esprit que ces détails sont en effet décrits pour une image correspondant en taille angulaire apparente à la plus de la moitié d'un diamètre lunaire, les détails ne sont nullement au delà de la limite de l'indiscernable. Le croquis inclus avec l'IR-35-52 correspond à la description antérieure, indiquant un disque central "de brillance constant à travers toute sa surface" (et non une source ponctuelle de lumière)", un secteur sombre annulaire d'un diamètre global de 3 à 4 fois celle de la lumière centrale, et ayant quatre lumières distinctes sur la périphérie inférieure, la "lumière gauche, petite et assez lumineuse, les autres lumières plus faibles et probablement plus petites." En conclusion, un commentaire de support à ce sujet est contenu dans le rapport signé des commentaires de A. Il écrit: "après que nous ayons observé depuis la tour j'ai commencé à le regarder avec les jumelles, qui ont rendu l'objet beaucoup plus clair. Autour de la lumière blanche lumineuse au milieu, il y avait un objet plus foncé qui se détachait contre le ciel, ayant de petites lumières blanches le long du bord externe, et une lueur autour de la chose entière."

Tous ces détails de la configuration, comme les indications de sa brillance tout à fait différente de celle des étoiles, seront vus ci-dessous comme étant presque entièrement inexplicable par l'hypothèse de Capella avec laquelle le Rapport Condon cherche à écarter les observations de visuel de Haneda. D'autres questions résultent finalement de l'examen des mouvements apparents rapportés de la source lumineuse, ce qui sera considéré après.

c. Descriptions rapportées des mouvements apparents de la source lumineuse.

Ici nous rencontrons l'ambiguïté la plus importante dans le dossier de Haneda, cependant le poids de l'évidence indique que l'objet lumineux a montré des mouvements définis. L'ambiguïté résulte principalement de la manière dont le capitaine Malven a récapitulé la matière dans son rapport IR-35-52 des semaines après l'incident; "l'objet s'est fané deux fois à l'Est, puis est revenu. Les observateurs étaient incertains de si la disparition ait été due à l'obscurcissement des lumières, la rotation de l'objet, ou de l'objet s'écartant à grande vitesse, puisque parfois l'effacement l'objet était difficile à suivre de près, excepté une petite lumière, l'observateur C a convenu quand proche, l'objet est apparu."

Contrairement au formulaire ci-dessus dans lequel Malven a récapitulé les mouvements rapportés, l'aviateur A les a décrits dans son propre rapport en paraissant se rapporter à des mouvements nets, y compris des composantes transversales: "je l'ai observé disparaître par deux fois à travers les jumelles. Il a semblé voyager vers l'Est et prendre une vitesse très rapide, et gagner de l'altitude beaucoup plus rapidement que n'importe quel jet. Chaque fois qu'il a disparu il est encore revenu, excepté le dernier moment quand les jets étaient autour de lui. Il semblait savoir qu'ils étaient là. Quant à une évaluation de la taille de l'objet - je ne pourrais pas même pas la deviner." Rappelant que par ailleurs dans ce même rapport signé ce contrôleur de tour avait donné la direction observée de l'objet comme NNE, ses spécifications que l'objet "semblait voyager vers l'Est" semble tout à fait clairement impliquer un mouvement non radial, puisque, si seulement une impression de ce dernier était en jeu, on présumerait qu'il en aurait parlé en des quelques termes tels que "grimpe rapidement vers le NNE." Puisqu'un plus grand poids doit vraisemblablement être donné au témoignage de direct qu'au résumé d'une autre personne, il semble nécessaire d'assumer que nous n'avons pas qu'une récession radiale mais également des composantes transversaux de récession vers le haut et vers l'est.

Que la source lumineuse ait changée sensiblement d'intensité angulaire est rendue très clairement en plusieurs points dans le dossier sur le cas: Un passage déjà cité discute "la taille de la lumière, quand elle était au plus proche de la tour...", alors que, en revanche, un autre indique cela: "à la plus grande distance, la taille de la lumière a semblé légèrement plus grande que Vénus, approximativement directement à l'est de Haneda, et légèrement plus lumineuse." (pour "Vénus" lire "Jupiter" comme remarqué ci-dessus. Jupiter était alors près de la quadrature avec un diamètre angulaire d'environ 40 secondes d'arc. Puisque l'oeil nu est un pauvre juge des diamètres angulaires comparatifs si loin au-dessous de la limite de résolution, on ne peut guère lire plus dans ce rapport sinon en conclure que le disque lumineux de l'objet a diminué

tout à fait sensiblement et son éclat apparent est tombé à un niveau comparable à peu près à celui de Jupiter quand à la plus grande distance perçue. En vertu de ce dernier point, il devrait être noté que l'on a une autre base pour conclure que quand la brillance a été maximale elle doit avoir été considérablement plus lumineux que le -2,0 de Jupiter, une conclusion déjà obtenue par d'autres arguments ci-dessus.

En plus d'exhiber ce qui semble impliquer une récession, un mouvement vers l'Est, et une élévation jusqu'à la disparition, la source a également disparue pendant au moins une autre période bien trop longue pour pouvoir être attribuée à n'importe quelle scintillation ou à tout autre un tel effet optique météorologique: "quand nous étions environ à la moitié à travers la rampe (aviateur A indiqué), elle a disparu pour la première fois et est revenue approximativement au même endroit environ 15 secondes plus tard." Il y avait des nuages dispersés au-dessus de Haneda à environ 15.000-16.000 pieds, et très peu de nuages isolés vers le bas, pourtant c'était la pleine lune cette nuit là, si des patches de nuages avaient dérivé très près de la ligne de vision des contrôleurs vers l'objet, on pourrait s'attendre à ce qu'ils aient vu les nuages. (la couche supérieure était évidemment mince, puisque le Capitaine Malven note dans son rapport que "l'équipage du F-94 a rapporté une visibilité exceptionnelle et déclare que la couche supérieure des nuages n'a pas sensiblement affecté la brillance du clair de lune.") Un nuage mince interposé entre l'observateur et une source lumineuse éloignée donnerait l'impression que celle-ci s'obscurcit et aurait augmenté le diamètre angulaire efficace, et non pas obscurcit et diminué la taille apparente, comme rapporté ici. Je crois que les "disparitions" décrites ne peuvent pas, en raison de ces multiples considérations, raisonnablement être données comme cause pour un effet d'opacification.

J'ai maintenant récapitulé les caractéristiques essentielles du rapport de Haneda traitant juste des observations visuelles d'une certaine source lumineuse brillante qui a déclenché l'alerte et a mené aux observations confirmées par radar d'avion et radar au sol qui restent à décrire. Avant de me tourner vers ces dernières, qui comportent, en fait, la partie la plus significative de l'observation globale, il sera mieux de voir d'abord la critique des tentatives d'explications de Bluebook et du Rapport Condon des parties visuelles de l'observation.

3. Critique des observations visuelles par Bluebook:

Dans l'IR-35-52, le Capitaine Malven offre seulement une hypothèse, et cela en passant seulement: il spécule brièvement sur l'idée que des "réflexions au dessus de l'eau (de la baie, je présume) étaient... suffisantes pour former des réflexions secondaires sur le bord des nuages bas," et par cela il se réfère "aux patches de nuages isolés rapportés par l'équipage du F-94 comme étant à approximativement 4000 pieds..." Il ajoute que "ces nuages n'ont pas été rapportés comme étant visibles par le personnel de la tour de contrôle, "qui, en raison de la visibilité de 60 miles citée ailleurs dans le dossier du cas et en raison de la pleine lune alors proche du méridien local, propose que ces nuages bas doivent avoir été excessivement largement dispersés et auraient pour cela échappé à la détection par les contrôleurs.

Ce quel Malven semble offrir là, comme hypothèse pour la source visuelle observée, est la réflexion sur les nuages du clair de lune - et de la façon toute trop typique de nombreuses autres trouvailles physiques curieuses dispersées dans les explications des cas des dossiers de Bluebook, il apporte une considération qui indique le manque d'appréciation de ce qui est essentiel dans ce problème. S'il veut parler du clair de lune reflété par les nuages, pourquoi rendre son argument encore plus faible en n'invoquant pas la lumière directe de la Lune mais le clair de lune de lune secondairement reflété par la surface des eaux de la baie de Tokyo? Sans même considérer plus avant sa bizarrerie dans son hypothèse expérimentale, il est suffisant de noter que même le clair de lune frappant directement un bout de nuage n'est jamais "reflété" dans aucun sens ordinaire de ce terme. Il est dispersé par des gouttelettes du nuage et ne peut donc aucunement créer la moindre image d'une source lumineuse discrète d'une intensité telle qu'elle ait fatigué les yeux des observateurs et fait les autres choses rapportées par les observateurs de Haneda, mais ne pourrait que illuminer pâlement un bout de nuage. Une hypothèse très faible.

Malven doute de cette hypothèse sans mettre la moindre emphase là-dessus (avec un jugement qui n'est pas toujours trouvé là où des "explications" tout aussi absurdes ont été avancées dans d'innombrables autres cas des dossiers de Bluebook par des officiers faisant leur rapport ou par des membres du personnel de Bluebook). Il ajoute qu'il y avait une certaine activité orageuse rapportée cette nuit au loin au nord-ouest de Tokyo, mais mentionne qu'il n'y avait aucune activité électrique rapportée. Puisque la direction est à l'opposé de la ligne de la vue et puisque les phénomènes de foudre n'ont aucune relation avec ce qui a été observé, ceci n'a rien apporté au sujet, et le rapport laisse les choses à ce point.

Finalement, Malven mentionne très en passant une idée que j'ai rencontrée à plusieurs reprises dans des dossiers de Bluebook mais jamais ailleurs dans mes études de la physique atmosphérique, à savoir, celle de "réflexions sur des parties ionisées de l'atmosphère." Il énonce: "bien que de nombreuses observations pourraient être attribuées aux réflexions visuelles et électriques sur des secteurs ionisés dans l'atmosphère, la visibilité presque parfaite de la nuit de l'observation, ainsi que le contour de l'objet tendrait à réfuter cette théorie." Evidemment il rejette l'hypothèse "des secteurs ionisés" pour la raison que la présence de tels secteurs est probablement éliminée en raison de la visibilité exceptionnellement bonne rapporté cette nuit là. J'espère que, pour la plupart des lecteurs de cette discussion, je ne fais que rappeler des évidences en rappelant que la mythologie de Bluebook au sujet des radars et des "réflexions sur des régions ionisées" visuelles dans l'atmosphère claire (mythologie dont je suis récemment parvenu à retracer dans des documents OVNI de l'Armée de l'Air comme remontant à avant 1950) n'a aucune base réelle, mais est juste une parmi davantage des trop nombreuses indications sur la façon dont l'Armée de l'Air est parvenue à traiter avec peu de sens critique et scientifique ses problèmes d'OVNI au cours des années.

Bien que l'évaluation finale de Bluebook de ce cas entier, y compris les parties visuelles, ait été que le cas reste "non identifiée," ce qui indique que rien de ce qui

précède n'a été considérée comme une explication proportionnée pour les caractéristiques visuelles du rapport, on ne peut pas ignorer les déficiences extrêmement sérieuses dans le rapport de base et les interrogatoires et le suivi de l'incident. Il s'est produit dans cette période que mes propres études me mènent à décrire comme une sorte d'apogée pour le projet Bluebook. Le Capitaine Edward J. Ruppelt était alors l'officier responsable de Bluebook à Wright-Patterson AFB, et lui comme ses supérieurs prenaient alors le problème des OVNIS plus au sérieux qu'il n'a été pris au sérieux par l'USAF à n'importe quelle autre moment dans les 22 dernières années. Ni avant, ni après 1952-1953, n'a-t-il eu autant d'efforts faits pour rassembler les informations sur les cas, pour sortir et aller réellement sur le terrain des observations, etc. Pourtant il devrait être évident déjà maintenant dans cette discussion du cas de Haneda que des points tout à fait fondamentaux n'ont pas été collectés et n'ont pas été considérés. Ruppelt, dans son livre de 1956, parle de ce cas de Haneda comme si il s'agit d'un des cas les plus complètement documentés qu'ils ont reçu en date de mi-1952. Il a mentionné que son bureau a envoyé un questionnaire aux bureaux de la FEAF au sujet de quelques points confus, et que les réponses sont revenues avec une promptitude impressionnante, etc. Si on avait besoin d'un certain indice spécifique du niveau scientifique regrettablement bas du fonctionnement de Bluebook même pendant cette période de recherche comparativement énergique, on peut le trouver dans l'étude du rapport de Haneda. Même la question pourtant simple de savoir si Vénus était réellement dans l'Est a été de toute évidence non traitée; et de nombreuses questions cruciales et questions de suivi sur les mouvements, les angles, les périodes, etc., n'ont pas été envisagées. Ceci, j'insiste, est ce que n'importe quel scientifique qui étudie les dossier de Bluebook comme je l'ai fait trouverait qu'au cours de 22 ans de gestion du problème des OVNIS par l'Armée de l'Air. Incompétence et superficialité - même lors de l'apogée en 1952 du projet relativement vigoureux sous Ruppelt!

Et dans le paragraphe final discutant ce cas, le Rapport Condon le lisse encore davantage: "en résumé, il s'avère que les causes les plus probables de ce rapport d'OVNIS sont un effet optique sur une source lumineuse brillante qui a produit l'observation visuelle." (et cela continue par une remarque sur les parties radar que nous avons encore à examiner ici).

Il y a quelques difficultés très graves avec les parties plus spécifiques de l'explication suggérée, et l'imprécision des autres parties est suffisamment évidente en soi pour avoir besoin de commentaire.

D'abord, rien dans la littérature du système optique météorologique ne discute aucune couronne produite par diffraction avec un espace annulaire foncé se prolongeant à partir d'elle à trois ou quatre diamètres du luminaire central, comme il est postulé dans l'explication ci-dessus du rapport Condon. Le modèle radial d'intensité d'une couronne peut être décrit approximativement comme une variation oscillante de la luminosité atténuée de façon radiale, avec des minima d'intensité nulle (pour le cas simple d'une luminosité monochromatique) à intervalles à peu près égaux, et aucunement un large cercle de lumière uniforme comparable à celui décrit en détail par les contrôleurs de

Haneda. Ainsi, le manque de compréhension de la nature des couronnes est visible dès le départ dans leur tentative d'adapter les observations de Haneda à un tel phénomène.

Deuxièmement, des gouttelettes ne doivent certainement pas "être espacées à intervalles réguliers" pour former une couronne, et le livre de Minnaert ne fait aucune telle suggestion, une autre indication de la mauvaise compréhension du système optique météorologique concerné. Il n'y a pas non plus le moindre mécanisme physique fonctionnant dans les nuages capables de créer un tel espacement régulier de gouttelettes. Minnaert et la physique des nuages sont mal compris dans ce passage.

Troisièmement, on trouve rapidement, par quelques calculs d'essai, en employant la relation optique bien connue (l'équation d'Exner) pour les positions radiales des minima du modèle classique des couronnes, que le diamètre de base cité pour les gouttelettes de 0,2 millimètre = 200 microns a été obtenu dans le Rapport Condon par un calcul en arrière d'une condition tacite que le minimum de premier ordre s'étend à près de 3 milliradians, parce que ce sont les valeurs de cet ordre qui satisfont l'équation d'Exner pour une longueur d'onde assumée d'environ 0,5 microns pour la lumière visible. Ceci révèle le malentendu bien grave concernant le système optique des couronnes, parce que ce sont les marques minimum de premier ordre et non une certaine limite externe d'un large anneau foncé comme décrit et esquissé par les opérateurs de tour de Haneda, c'est le bord le plus externe de l'anneau de l'intensité élevée de la lumière diffractée. Ceci identifie clairement leur incompréhension des bases de ce sujet.

Quatrièmement, le calcul juste cité a rapporté un diamètre de gouttelette de 200 microns, qui est si grand qu'il peut être trouvé seulement dans les nuages causant la bruine ou la pluie et jamais dans les nuages minces et dispersés de la sorte rapportée ici, des nuages qui n'ont qu'à peine atténué la lumière de la pleine lune. C'est-à-dire, la suggestion que les "patches de brouillard ou de brume" se seraient rassemblés sous une inversion présumée pourrait faire grandir des gouttelettes à cette grande taille est météorologiquement inadmissible. Si les patches de nuages isolés rapportés s'interposaient sur la ligne de vue d'un observateur vers une certaine luminosité éloignée, dans des conditions de la sorte régnant à Haneda cette nuit là, les diamètres de base des gouttelettes seraient de l'ordre de 10 à 20 microns, ce serait les plus grands que l'on puisse prévoir, et la taille de la couronne serait environ 10 à 20 fois plus grande que les 3 milliradians qui a été insufflés dans l'équation d'Exner dans ce qui précède.

Cinquièmement, la suggestion vague que "l'éclaircissement de Raman" ou d'autres "effets d'interférence associés à la propagation dans et près du dessus d'une inversion" qui est impliquée ici est de la même façon sérieusement erronée que celle faite dans des explications optiques tentées pour d'autres cas dans le Rapport Condon. Ici nous sommes invités à considérer que la lumière de Capella, dont l'altitude était à environ 8 degrés au-dessus de l'horizon du Nord-Est (une valeur que je confirme) près de la période des observations de Haneda, a été soumise à l'éclaircissement de Raman ou équivalent; pourtant une des conditions strictes de tous ces genres d'effets d'interférence est que les chemins des rayons empiètent sur la surface d'inversion en

frôlant des angles d'incidence de seulement une petite fraction d'un degré. Aucune vision de Capella depuis un observateur au sol à l'angle d'altitude de 8 degrés ne pourrait avoir abouti à quoi que ce soit de tel qu'un éclaircissement de Raman, parce que les limites angulaires convenables seraient dépassées de un ou deux ordres de grandeur. S'ajoutant à cette indication de l'incompréhension du système optique de tels phénomènes d'interférence dans cette tentative d'explication, il y a la difficulté supplémentaire que, parce qu'une telle situation telle que présumée dans l'explication du rapport Condon, l'oeil de l'observateur doit être physiquement placé directement sous à la discontinuité d'index, ce qui signifierait ici haut dans le ciel à l'altitude de l'inversion présumée. Mais toutes les observations de Haneda ont été faites à partir du niveau du sol. La réfutation de l'explication par l'éclaircissement de Raman laisse réapparaître un trou béant plus sérieux dans l'hypothèse de Capella, puisque sa magnitude 0,2 se situe à un niveau d'éclat bien au-dessous de celui de Jupiter, pourtant les observateurs de Haneda semblent avoir comparé la luminosité de l'objet à Jupiter et la trouver bien plus lumineuse, et non plus faible.

Sixièmement, le Rapport Condon mentionne l'observation indépendante de Tachikawa AFB, mais échoue à mettre en évidence que la ligne de vue depuis cet emplacement d'observation (la luminosité est décrite comme se trouvant au-dessus de la baie de Tokyo, telle que vue de Tachikawa) est dirigée de plus de 45 degrés au loin de Capella, une circonstance mortelle pour la tentative d'appliquer l'hypothèse de Capella aux deux observations. Jupiter s'étend directement à l'Est, non pas "au-dessus de la baie de Tokyo" vue de Tachikawa, et elle s'était levé dans le ciel oriental pendant de nombreux jours, donc, quoi qu'il arrive, elle est peu susceptible d'avoir soudainement déclenché une réponse indépendante à Tachikawa cette nuit. Et, réciproquement, l'intersection des lignes de vue rapportées de Haneda et Tachikawa tombe dans juste dans la région du nord de la baie là où Shiroi GCI a obtenu la première fois des échos de radar et où toute l'activité radar suivante était localisée.

Septièmement, rien de ce qui est proféré dans les explications du rapport Condon ne confronte les mouvements et les disparitions rapportés de l'objet lumineux qui sont décrites dans le dossier de Bluebook sur le cas de Haneda. Par les multiples raisons offertes ci-dessus, et par celle-ci, nous concluons que non seulement les mouvements radiaux apparents, mais également les mouvements latéraux et ascensionnels qui ont été observés, ne peuvent être expliqués ni par des effets Raman ni par la diffraction.

Huitièmement, la configuration globale telle que vue au travers de jumelles 7X, en particulier avec les quatre lumières plus petites perçues sur le bord inférieur de l'anneau sombre, n'est pas du tout sens expliqué par les idées qualitativement avancées

Neuvièmement, le rapport Condon met l'emphase sur le point que, tandis que les observateurs de Haneda et de Tachikawa ont vu la lumière, les aviateurs au site radar de Shiroi GCI sont allés dehors et ont regardé en vain pour tenter de voir la lumière au moment où les positions tracées par leur radar ont montré une ou plusieurs cibles à leur Sud ou Sud-Sud-Est. C'est correct. Mais nous sommes tout à fait familiers avec les sources lumineuses fortement directionnels et semi-directionnelles de notre propres dispositifs technologiques, ainsi le manque de détecter une lumière du côté de

Shiroi ne renforce pas très considérablement l'hypothèse que la source lumineuse était Capella dans les observations visuelles de Haneda. La même chose peut être dite sur le manque d'observations visuelles du F-94, qui a obtenu seulement des échos de radar pendant qu'il se rapprochait de sa cible.

Je pense qu'il est nécessaire de conclure que "l'explication" proposée dans le rapport Condon pour les parties visuelles du cas de Haneda sont presque totalement inacceptable. Et je remarque que mon analyse de nombreuses autres explications dans le rapport Condon les a trouvés à peu près aussi faible dans leur niveau d'argumentation scientifique. Nous étions censés obtenir dans le Rapport Condon un niveau de critique distinctement meilleur que celui qui venait de Bluebook depuis de nombreuses années; mais une grande partie de la critique dans ce rapport est à peine moins tendancieuse et mal fondée que celle qui est tellement consternante dans les 22 années de discussions par l'Armée de l'Air des cas d'OVNIS. Les points ci-dessus sont seulement une illustration de la remarque que je fais là; beaucoup d'autres pourraient être cités.

Ensuite, nous devons examiner les aspects radar du cas du 5 au 6.8.1952 de Haneda.

5. Observations Radar:

Peu de temps après l'observation visuelle initiale à Haneda, les contrôleurs de la tour ont alerté l'unité de radar de Shiroi GCI (située à environ 15 miles au Nord-Est du centre de Tokyo), leur demandant de rechercher une cible quelque part au Nord-Est de Haneda à une altitude qu'ils ont estimée (évidemment pour de mauvaises raisons) entre 1500 et 5000 pieds, ces deux chiffres apparaissant dans le dossier de Bluebook sur ce cas. Un radar de recherche CPS-1 et un radar de détermination de l'altitude CPS-4 étaient disponibles à Shiroi, mais seulement le premier de ceux-ci a détecté la cible, les interférences d'image de fond de la terre excluant des retours utiles du CPS-4. Le radar CPS-1 était décimétrique, avec deux faisceaux réglés avec la puissance maximale de 1 megawatt, un PRF de 400/sec, une inclinaison d'antenne de 3 degrés, et une vitesse de balayage de quatre tours minutes la nuit. Je ne trouve aucune indication qu'il ait été équipée du MTI, mais ce point n'est pas sûr.

Il peut être utile pour maintenir la séquence d'opérations principale dans un meilleur ordre chronologique que je place d'abord les principaux événements qui concernent les observations de radar la terre et air, et les heures auxquelles ces événements se sont produits. Parfois une gamme de 1-2 minute sera indiquée parce que le dossier du cas contient plus d'une seule heure pour cet événement, comme expliqué dans des sections séparées du rapport. J'indique 0015-16 LST (toutes les heures ont toujours l'heure LST) comme période du premier contact du radar de bord par le F-94, et discute de ce point de façon plus détaillée plus tard, puisque le rapport Condon suggère un timing tout à fait différent.

23:30 Les contrôleurs de la tour de Haneda voient la lumière brillante au Nord-Est, et appellent Shiroi GCI en quelques minutes.

23:30-45 Le Lieutenant A, contrôleur de radar de Shiroi en service de soirée, recherche des échos, et trouve 3-4 blips stationnaires au Nord-Est de Haneda sur le CPS-1.

23:45 Le Lieutenant B vient prendre le service de nuit à Shiroi; lui et le Lieutenant A discutent d'un possible envoi d'avions intercepteurs.

23:55 Le Lieutenant A appelle Johnson AFB, demande l'envoi de F-94. Des retards dans le système de carburant causent 5-10 minutes de délai.

00:01 Le Lieutenant B a l'inconnu dans en position droite à des vitesses variables au-dessus du Nord de la baie de Tokyo, à 8 miles au Nord-Est de Haneda. Il perd à nouveau le contact.

00:03-04 Le F-94 décolle de Johnson AFB, avec le Lieutenant P comme pilote, le Lieutenant R comme radariste.

00:09-10 Shiroi prévient le F-94 qu'il y a une cible sur sa gauche qui descend sur la baie de Tokyo, et le Lieutenant P identifie la cible comme un C-54 se préparant à atterrir à Haneda. Le Lieutenant B ordonne au Lieutenant P de commencer la recherche au-dessus de la région du nord de la baie à l'altitude de vol de 5000 pieds.

00:12 Shiroi regagne le contact radar avec son CPS-1 sur la cible inconnue au-dessus de la même zone générale qu'avant, la cible se sépare en trois échos séparées, et le Lieutenant B dirige le F-94 vers plus puissant de ces trois échos.

00:15-00:16 Le F-94 obtient le contact avec la cible mobile sur son radar de bord à distance et direction proche de celle indiquée par le radar au sol, et doit faire un virage serré sur la droite car la cible se déplace en accélération à travers son écran radar.

00:17-00:18 Après une poursuite de 90 secondes, sans avoir pu être verrouillée sur le radar la cible se déplace hors de l'écran à grande vitesse; Shiroi CGI détecte depuis le radar au sol aussi bien l'inconnu que le F-94 dans son image de fond du sol, où tous les deux son alors perdus dans l'image de fond.

00:33 Shiroi donne l'ordre de fin de recherche et interception au F-94.

00:40 Le F-94 repère visuellement un autre C-54, au dessus de Johnson AFB.

01:20 Le F-94 atterri à nouveau à sa base, Johnson AFB.

Ainsi la période de 23:30 sur le 5/8 jusqu'à 00:18 le 6/8 est celle qui nous intéresse: maintenant, des événements de cette période vont être examinés de façon plus détaillée.

a. Tentative initiale de détection depuis le radar de Shiroi GCI.

Quand, à environ 23:35 environ, Haneda a invité Shiroi à rechercher dans le secteur de la baie au Nord Est de Haneda (Sud-Sud-Ouest de Shiroi, à peu près), le Lieutenant A, alors contrôleur en service à Shiroi, a trouvé que son CPS-4 donne trop d'image de fond du sol pour être utile pour les altitudes estimées relativement basses que Haneda

avait suggérées. Ces altitudes sont indiquées comme 1500-2000 pieds dans une partie du dossier de ce cas, bien que l'aviateur A ait ailleurs donné 5000 pieds comme son impression de la taille. Clairement, le manque de connaissance de la taille et de la pente ont exclu toute évaluations exactes de Haneda, mais elles ont offert les impressions ci-dessus indiquées.

En essayant autant des émissions basses et élevées sur le radar de recherche CPS-1, le Lieutenant A a détecté trois ou quatre blips "à une position à 050 degrés de cap de Haneda, comme rapporté par la tour, mais aucun mouvement défini ne pouvait être perçu..." Le rapport ne donne aucune information sur la distance depuis Shiroi, ni sur l'altitude de ces plusieurs blips, seulement les premières d'un nombre substantiel d'informations tout à fait essentielles qui n'ont pas été enregistrées comme il se devrait dans aucune enquête de Bluebook, comme le montrent leurs dossiers. Aucune indication de l'espacement des multiples cibles n'est donnée non plus, donc il est difficile de décider l'on doit considérer ce qui précède comme exemple de simultanéité visuelle et radar ou pas. Une discussion récapitulative dans le dossier de Bluebook sur ce cas l'interprète ainsi: "le radar a été dirigé sur la cible par des observations visuelles depuis la tour. Ainsi il peut sans risque être supposé que l'observation visuelle et radar se rapportent au même objet." En revanche, le rapport Condon prend la position qu'il n'y avait aucune observation radar qui ait correspondue à des observations visuelles. Cette dernière opinion semble plus justifiée que cette première, bien que la question soit fondamentalement sans réponse. Une cible visuelle, quoi qu'il arrive, ne correspondra pas à 3-4 cibles de radar, à moins que nous n'invoquions le point qui a plus tard été la cible principale du radar et qui s'est fractionné en trois cibles radar séparées, et assume que à 2335, 3-4 objets inconnus étaient immobiles dans l'air, avec seulement une d'entre eux lumineux et visuellement discernable depuis Haneda. C'est imaginable mais implique des prétentions trop tendues pour que ce soit considéré très sérieusement; ainsi je conclus entre que, même dans cette première recherche par radar, il n'y avait pas de correspondance évidente entre l'inconnu visuel et les inconnus de radar. Car nous verrons, plus tard, qu'il n'y avait certainement pas de correspondance, et également que l'équipage du F-94 n'a jamais repéré de cible visuelle. Ainsi, Haneda ne peut pas être considéré comme un de ces cas impliquant le type de simultanéité "radar-visuelle" qui caractérise beaucoup d'autres cas importants. Néanmoins, l'observation visuelle et les caractéristiques au radar, considérés séparément, sont suffisamment peu communes dans ce cas de Haneda pour qu'on considèrent comme soutenant mutuellement l'opinion vue que des événements inexplicables ont été vus et ont détecté là cette nuit.

On peut demander pourquoi un objet détecté par radar n'a pas été vu visuellement, et pourquoi un objet lumineux n'a pas été détecté sur le radar de recherche; et aucune réponse satisfaisante n'existe pour l'une ou l'autre question. Il peut seulement être noté qu'il y a beaucoup d'autres tels cas dans les dossiers de Bluebook et que ces questions sont des éléments du puzzle scientifique substantiel autour des phénomènes d'OVNIS. Nous savons que des sources lumineuses peuvent être arrêtées, et nous savons que les techniques de contre-mesure électronique peuvent duper des radars dans une certaine mesure. Ainsi, nous ferions bien pour de garder l'esprit ouvert quand nous en venons à ces questions qui sont si nombreuses dans les études de cas d'OVNIS.

b. Interception par le F-94.

Quand le Lieutenant B est venu prendre son service à 2345, il a bientôt pu, selon la synthèse du Capitaine Malven dans IR-35-52, "établir un contact radar avec le faisceau à 50 miles d'élévation," sur quoi lui et le Lieutenant A ont contacté le contrôleur de vol de l'ADCC à Johnson AFB à 35 miles à leur Ouest, demandant qu'un intercepteur soit envoyé pour étudier la source visuellement et par radar.

Un F-94B du 339e escadron de chasseurs d'interception, piloté par le Lieutenant P, avec le Lieutenant R actionnant le radar APG-33 à l'arrière, était envoyés, cependant un retard de plus de dix minutes est intervenus en raison de difficultés avec le système de carburant pendant la mise en route du moteur. Les dossiers montrent que le F-94 a décollé à environ 00:03-00:04, et il a alors fallu environ 10 minutes pour atteindre la région de la baie de Tokyo. L'ensemble APG-33 était de 3 centimètres (bande x) avec 50 kilowatts de puissance, et capable de verrouillage sur une distance d'environ 2500 yards, selon mon information. Le système avait un écran-B, c.-à-d. qu'il a montré la distance de la cible en rapport avec son azimut. Le dossier du cas note cela: "le radar APG-33 est vérifié avant et après chaque mission et est apparu comme fonctionnant normalement."

A 00:09, Shiroi a détecté une cible mobile près de Haneda et a alerté l'équipage du F-94, qui n'a eu aucune difficulté à voir que c'était un transporteur C-54 de Armée arrivant à Haneda. L'équipage est cité dans le rapport comme ayant rapporté "une visibilité exceptionnelle." Shiroi a demandé au F-94 de commencer à rechercher à 5000 pieds d'altitude pendant qu'il était au-dessus de la baie. Mais avant de procéder à ces recherches, une détection par le GCI d'une cible mobile à environ 00:01 doit être passée en revue.

c. première détection du GCI d'un objet en mouvement.

Juste avant que le F-94 ait pris l'air depuis Johnson AFB, le Lieutenant B a détecté la première cible mobile certainement peu commune, à environ 00:00-00:01. Son rapport dans dossier du cas de Bluebook dit: "à l'heure de l'interception, j'ai eu ce que je pense avoir été notre objet en contact radar. L'observation radar a indiqué que l'objet était directement au Sud de cette station au-dessus de la baie de Tokyo et approximativement à huit (8) miles au Nord-Est de Haneda. La cible était dans une bonne orbite et se déplaçait à des vitesses variables. Il était impossible d'estimer la vitesse du fait des courtes distances et du timing rapide qui était impliqué." Ce passage est cité dans le rapport Condon, mais pas le prochain, qui vient du résumé de Malven et indique que le Lieutenant B a seulement voulu dire qu'il était impossible d'estimer la vitesse de la cible avec beaucoup d'exactitude. Le passage omis est intéressant, parce qu'il est l'un parmi un certain nombre d'indications que la propagation anormale (qui est l'explication du Rapport Condon pour les observations de radar) est difficilement honorable:

"Un F-94 était dépêché pour étude. L'objet était actuellement sorti de l'image de fond du sol et pouvait être déposé (sur le CPS-1) à des vitesses variables et dans une bonne course. Bien qu'il ait été impossible d'estimer exactement la vitesse, le Lieutenant B a

donné une évaluation grossière de 100 à 150 noeuds, des arrêts, et des moments à planer stationnaire de temps en temps, et une vitesse maximum pendant la deuxième orbite (juste avant que F-94 ne soit dirigé sur lui) de probablement 250 à 300 noeuds."

Une carte accompagnant l'IR-35-52 montre le chemin orbital tracé de la cible inconnue. Le rayon d'orbite est approximativement de 4 miles, centré juste au large de la côte de la ville de Funabashi, à l'Est de Tokyo. Le chemin orbital est environ pour moitié au-dessus de la terre, moitié au-dessus de l'eau. Le croquis de la carte, plus les commentaires du dossier, impliquent que le GCI a eu de bons contacts avec la cible seulement tandis qu'elle se déplaçait dehors au-dessus de la baie. Le retour du sol du CPS-1 est tracé sur la même carte (et sur d'autres cartes dans le dossier), et il semble clair que la difficulté à dépister la cible par la partie au dessus de la terre de son orbite à peu près circulaire était que la majeure partie de la configuration de cette partie du secteur était dans la zone de ces échos du col. Il est fortement probable que cet ensemble radar n'ait pas eu de MTI, ce qui est malheureux.

La circonférence de l'orbite d'un rayon d'environ 4 miles serait d'environ 25 miles. Prenant l'évaluation grossière du Lieutenant B de la vitesse de 100 à 150 noeuds dans le premier des deux circuits de cette orbite (c.-à-d., celle qu'il a détectée à environ 00:01), un temps total de peut-être 12-13 minutes est calculé pour ce tour. Bien que la base pour cette estimation de durée soit tout à fait approximative, elle correspond raisonnablement bien au fait qu'il était environ 00:12 au moment où elle était venue refaire encore un tour, s'est divisée en trois cibles, et s'est dirigée à nouveau vers la terre avec le F-94 à sa poursuite cette fois.

Si l'objet exécutant ces orbites ci-dessus avait été l'objet lumineux étant observé de Haneda, il aurait balancé dans les deux sens à travers leur ciel par une gamme d'azimut d'environ 30 degrés. Puisqu'aucun un tel mouvement ne semble avoir été noté par les observateurs de Haneda, je crois qu'il doit être conclu que la source qu'ils ont observée était distincte de celle dépistée par ce radar.

d. Seconde orbite et tentative d'interception par le F-94.

Les temps donnés dans le compte rendu du Lieutenant B de cette phase de l'observation ne correspondent pas à ceux donnés par le pilote et le radariste du F-94 dans leurs rapports signés dans le dossier. Les autres compte rendus dans le dossier correspondent à ceux de l'équipage aérien, mais pas aux timings données dans le résumé du Lieutenant B. Cette anomalie (environ 10-12 minutes) est spécifiquement notée dans le résumé du Capitaine Malven IR-35-52: "On pense que la différence de dix minute dans les timings entre le rapport du Lieutenant B, 528th ACGW Squadron, et ceux rapportés par l'autre personnel concerné, est une erreur typographique, puisque le rapport est concordant sur chaque autre partie de l'observation." Que le Lieutenant B et l'équipage aérien décrivaient une et la même interception semble au delà de n'importe quel doute; et en raison du commentaire de Malven cité ici, j'utilise les temps enregistrés par l'équipage aérien et admis comme temps corrects dans d'autres parties du dossier du cas. Davantage de commentaire sur ceci sera donné ci-dessous.

Après exécution de la première des deux orbites partiellement dépistées par le GCI à Shiroi, la cible est encore revenue là où elle était hors de la zone des retours de sols sur le CPS-1, et le Lieutenant B a repris le contact. Le résumé de Malven présente ses observations sur les prochains développements comme suit: "à 00:12 l'objet s'est censément cassé en trois plus petits contacts, maintenant à un intervalle d'environ 1/4 mille, avec l'un des contacts restant légèrement plus lumineux. Le F-94 a été dirigé sur cet objet, rapportant un contact faible à 00:15 et la perte de contact à 00:18. En quelques secondes, le F-94 et l'objet ont atteint le secteur masqué par l'image de fond au sol et n'ont pas été revus. "

La même partie de l'incident est récapitulée dans le compte rendu du Lieutenant B (avec des timings différents), avec son F-94 désigné par son nom de code "Sun Dial 20." Juste après la partie de son compte rendu se rapportant à la première orbite droite dans laquelle il avait tracé les mouvements de la cible, à environ 00:01, vient la section suivante: "Sun Dial 2 a reçu l'ordre de rechercher dans la région de la baie de Tokyo en effectuant une surveillance pointue de toutes les occurrences peu communes. L'objet a été de nouveau aperçu par le radar à 00:17 sur un trajet droit dans le même secteur qu'avant. Sun Dial 20 a été dirigé à la cible. Il a rapporté le contact à 00:25 et a rapporté la perte de contact à 00:28. Sun Dial 20 a suivi la cible dans notre secteur de l'écho du sol sur le radar et nous ne pouvions pas lui donner plus d'aide pour rétablir le contact. Sun Dial 20 a encore repris sa recherche visuelle du secteur jusque à 00:14, rapportant un résultat toujours négatif." Si la suggestion de Malven d'une erreur typographique est correcte, le timing du contact devrait sonner des périodes de 00:15 au lieu de 00:18, et vraisemblablement 00:17 devrait être 00:12. Mais indépendamment des temps précis, le point important est que le Lieutenant B a dirigé le F-94 vers la cible, le contact a été de ce fait réalisé, et le Lieutenant B a suivi la cible et l'a poursuivie dans la direction du Nord-Est jusque dans la partie où le radar était brouillé par les échos du sol. J'insiste là dessus, car dans le rapport Condon, le sujet des différents timings cités est offert comme base unique d'une conclusion que le radar au sol et le radar de bord n'auraient jamais suivi la même cible. C'est tellement clairement contradictoire avec le contenu réel du rapport dans les dossiers qu'il est difficile de comprendre le raisonnement du rapport Condon.

Une indication bien plus certaine que le radar du GCI dépistait la cible et le F-94 dans cette phase cruciale est donnée dans les comptes rendus préparés et signés par le pilote et son radariste. Ici encore nous rencontrons une désignation codée, cette fois "Hi-Jinx," qui était la désignation pour Shiroi GCI utilisé dans les transmissions par radio air-sol cette nuit et par conséquent utilisée dans ces deux comptes rendus suivants. Le pilote du F-94, le Lieutenant P, y écrit: "on a rapporté que l'objet est dans la région de la baie de Tokyo dans une orbite vers tribord à une altitude estimée de 5.000 pieds. Je n'ai rien observé d'une nature peu commune dans ce secteur; cependant, à 00:16 une fois dirigé par Hi-Jinx sur un cap de 320 degrés, et dirigé pour rechercher un écho à 11:00 heures, à 4 miles, le Lieutenant R a eu un contact radar à 10 degrés babord, à 6000 yards. Le point s'est déplacé rapidement de notre gauche à notre droite et a disparu de l'écran. Je n'ai eu aucun contact visuel avec la cible."

Et le rapport signé du radariste, le Lieutenant R, est également défini au sujet de ces événements: "à 00:15 Hi-Jinx nous a donné un cap de 320 degrés. Hi-Jinx a eu un écho défini de radar et nous a donné le cap pour arrêter la cible non identifiée. Hi-Jinx a estimé que la cible devait être à 11 heures de nous à une distance de 4 miles. A 00:16 j'ai pris le contact de radar à 10 degrés à babord, 10 degrés au-dessous à 6.000 yards. La cible se déplaçait rapidement de babord à tribord et un "verrouillage" n'a pas pu être accompli. Un virage vers tribord a été entamé pour arrêter la cible qui a disparu de l'écran en approximativement 90 secondes. Aucun contact visuel n'a été fait avec la cible non identifiée. Nous avons continué notre recherche au-dessus de la baie de Tokyo sous le contrôle de Hi-Jinx. A 00:33 Hi-Jinx nous a déchargé de la mission en cours... "

L'accord très étroit des instructions de direction données par Shiroi GCI au F-94 et à la position relative réelle auxquels ils ont accompli le contact de radar est d'importance particulière; le GCI a indiqué 4 miles de distance et une position à 11 heures de l'avion, et ils ont obtenu réellement le contact de radar avec la cible mobile à une distance de 6000-yards, 10 degrés à leur babord. La correspondance est presque parfaite, et démontre de ce fait de manière au-delà de tout doute que le radar au sol et le radar de bord montraient alors la même cible inconnue mobile, en dépit des suggestions contraires faites dans le rapport Condon. Si le rapport Condon avait présenté toute l'information dans leur dossier sur ce cas, il aurait été difficile de maintenir la position curieuse qui est maintenue jusqu'à la conclusion finale au sujet de ces événements de radar dans le traitement du cas de Haneda du rapport Condon.

Que la cible mobile, comme vue par la les deux terre et radar de bord, ait été une cible nette, montrant cependant une section radar transversale légèrement plus petite que celle typique de la plupart des avions, est attesté dans la synthèse de Malven IR-35-52: "Le Lieutenant B, contrôleur GCI au site de Shiroi GCI, avait une expérience considérable dans toutes les conditions et comprend complètement les possibilités des radars CPS-1. Son rapport était que l'objet était une cible mobile bonafide, cependant légèrement plus faible que celle normalement obtenu à partir d'un avion de chasse à réaction." Et, concernant le contact par le radar de bord, le même rapport dit: "le Lieutenant R, opérateur de radar du F-94, avait environ sept ans d'expérience avec l'équipement de radar de bord. Il déclare que l'objet était une cible bonafide, et qu'à sa connaissance, il n'y avait rien dans une aire de 15 à 20 miles qui aurait pu produire cet écho radar." Il est excessivement difficile de suivre le rapport Condon en voyant dans ces échos des échos qui seraient dus à la propagation anormale.

Non seulement n'y a-t-il pas eu d'observations visuelles de la cible orbitale depuis le F-94, mais il n'y en avait pas eu non plus depuis le site de Shiroi, bien que le Lieutenant B ait spécifiquement envoyé des hommes dehors pour s'en assurer pendant que ces événements avaient lieu. En outre, comme cité précédemment, il semble inadmissible d'associer n'importe laquelle des observations visuelles depuis Haneda à la phase de l'incident juste discuté. S'il y avait eu une lumière brillante sur l'objet inconnu pendant le temps où il était en orbite droite, les observateurs de Haneda aurait presque certainement rapporté ces mouvements. Ce qui est sûr, le dossier sur ce cas est inachevé quand il n'indique pas de quelle manière les observateurs de Haneda

étaient restés en contact avec Shiroi GCI tandis que l'interception et les observations radar étaient effectués. Mais au moins il est clair que les contrôleurs de tour de Haneda n'aient pas décrit de mouvements de la lumière intensément brillantes qui correspondraient aux orbites à peu près circulaires dans un rayon de près de quatre miles. Ainsi, nous sommes obligatoirement menés à conclure que soit la cible poursuivie par le F-94 était différente de celle observée à Haneda (interprétation probable), ou qu'il était non-lumineux pendant cette interception (alternative peu probable, puisque les observations de Haneda n'ont pas eu une si grande période de non-visibilité de la source qu'ils ont observé entre 23:30 - 00:20).

6. Critique des observations radar par le rapport Condon:

Le dossier du cas de Bluebook ne contient essentiellement aucune discussion des événements de radar, aucune suggestion d'explications en termes d'aucune anomalie électronique ou de propagation. Le cas a été simplement classé dans la catégorie "non expliquée" en 1952 et est resté dans cette catégorie depuis lors chez Bluebook.

En revanche, le rapport Condon considère les événements radars ci-dessus comme attribuables à la propagation anormale. Quatre raisons sont offertes (p. 126) à l'appui de cette conclusion:

- La tendance des cibles à disparaître et à réapparaître;
- La tendance pour la cible à se fragmenter en plus petites cibles;
- Le manque apparent de corrélation entre les cibles vues depuis le GCI et depuis le radar de l'avion;
- L'invisibilité au radar quand la visibilité était "exceptionnellement bonne."

Chacun de ces quatre points va maintenant être considéré.

D'abord, la "tendance des cibles à disparaître et à réapparaître" était principalement une question se rapportant à la cible orbitale se déplaçant dans et hors de la zone qui était masquée par les retours du sol sur le CPS-1, comme il est clairement montré dans la carte qui constitue l'annexe #5 dans le rapport IR-35-52, qui était à la disposition du personnel du projet Colorado (NdT. projet qui abouti au rapport Condon) concerné par ce cas. Les retours radars depuis le sol causés par l'AP (propagation anormale) peuvent s'éteindre et réapparaître tandis que les intensités des signaux changent, mais ici nous avons le cas d'une cible mobile disparaissant dans et émergeant hors de l'image de fond du sol, tout en exécutant une orbite à peu près circulaire d'environ 4 miles de rayon. Je crois qu'il est sûr d'affirmer que rien dans les annales de la propagation anormale ne correspond à un tel comportement. Ni non plus ne pourrait s'appliquer l'hypothèse de Borden-Vickers des "réflexions" sur les vagues en

mouvement sur des inversions, puisque de telles vagues ne créerait pas des propagations se déplaçant en cercle, mais, au mieux, avancerait avec la direction et la vitesse du vent moyen à l'inversion. En outre, la vitesse indiquée de la cible dans les phases finales de l'interception tentée était plus grande que celle du F-94, c.-à-d., plus de 400 noeuds, loin au-dessus des vitesses de vent régnant cette nuit, ainsi ceci ne peut en aucune manière s'ajuster avec l'hypothèse (fortement douteuse) de Borden-Vickers qui a été avancée il y a des années pour expliquer les incidents OVNIS de 1952 à National Airport à Washington.

En second lieu, la fragmentation de la cible orbitale en trois cibles séparées ne peut pas du tout être mentionnée comme une "tendance de la cible à se briser en plus petites cibles." Cet événement de fragmentation s'est produit juste dans une occasion définie, et le contrôleur du GCI a choisi de diriger le F-94 sur la plus forte des trois cibles résultantes. Et quand le F-94 s'est lancé dans la recherche par radar dans ce secteur spécifique (11 heures à 4 miles) où cette cible se déplaçait alors, il a immédiatement réalisé le contact de radar. Que le rapport Condon mette ceci en valeur parmi telles caractéristiques définies du rapport et y fasse référence simplement comme faiblement suggestif de l'AP semble répréhensible.

Troisièmement, établir l'affirmation qu'il y avait "un manque apparent de corrélation entre les cibles vues depuis le GCI et depuis le radar de bord" sur la base unique de la disparité des timings énumérés par le Lieutenant B d'une part et par l'équipage aérien d'autre part, ignorer le rapport spécifique dans le formulaire IR-35-52 de l'officier d'intelligence au sujet de ce que ceci était une erreur typographique de la part du Lieutenant B, et, surtout, ignorer la correspondance évidemment étroite entre le GCI et le radar de l'avion qui ont justement mené à une interception réussie, et ignorer finalement le rapport du Lieutenant B disant que le F-94 "a suivi la cible dans notre image de fond du sol sur notre radar," enfermer les détails, tout ceci montre que le rapport Condon ne donne pas à son lecteur les détails corrects. Je crois que tout le matériel que j'ai extrait ici à partir du dossier de cas de Haneda contredit entièrement la troisième raison des quatre données par le Condon pour attribuer les événements de radar à AP. Je proposerais que ce soit précisément la corrélation impressionnante entre le radar GCI et le radar du F-94 intervenant sur cet objet non-visible et rapide qui constitue la caractéristique la plus importante du cas entier.

Quatrièmement, il est suggéré que l'AP soit suspecté d'une façon ou d'une autre en raison "de l'invisibilité radar de la cible quand la visibilité était 'particulièrement bonne.'" C'est simplement peu clair. La visibilité exceptionnelle de l'atmosphère de la nuit n'est pas physiquement liée à "l'invisibilité au radar" de quelque façon que ce soit, et je suspecte que ceci ait été censé dire "l'invisibilité de la cible radar quand la visibilité était exceptionnellement bonne." Comme cité ci-dessus, ni l'équipe de Shiroi ni l'équipage du F-94 n'ont jamais vu n'importe quel objet visible pour correspondre à leurs échos respectifs de radar. Dans quelques circonstances, une telle situation serait en effet diagnostic de l'AP. Mais pas ici, où la cible de radar se déplace à grande vitesse autour d'une orbite de plusieurs miles de diamètre, de temps en temps immobile (voir le compte rendu de Malven cité précédemment), et avec une vitesse

changeante de 100-150 noeuds jusqu'à 250-300 noeuds, et finalement une accélération vers bien au-dessus de la vitesse de 375-kts du F-94.

Donc, tous les quatre arguments offerts dans le rapport Condon pour soutenir son affirmation que les événements radar de Haneda étaient dus à la propagation anormale doivent être rejetés. Ces arguments me semblent avoir été accumulés par une extraction fortement sélective des détails du cas dans le dossier de Bluebook, en ignorant les limites du genre d'effets qui peuvent être créés par la propagation anormale, et en employant des mots qui distordent tellement les événements principaux de l'incident de manière à laisser une impression vague là où les faits du cas sont vraiment tout à fait précis.

Il a naturellement fallu plus de place pour clarifier ce cas de Haneda que la place qui est donnée à ce cas dans le rapport Condon lui-même. Malheureusement, ceci est également vrai de la clarification d'environ quinze à vingt autres cas d'OVNIS dont "l'explication" dans le Rapport Condon contient, à mon avis, des caractéristiques également répréhensibles, également négligentes ou exagérant des principes physiques et des points quantitatifs importants. Des omissions également sérieuses d'information de base de ces cas marquent plusieurs des discussions de cas dans le rapport Condon. J'ai employé Haneda seulement comme illustration de ces points; mais j'insiste sur le fait que cela n'est nullement unique. Le rapport Condon a confronté un échantillon tellement petit des anciens cas "classiques," des cas qui restent depuis longtemps intrigants et qui ont maintenu vivant le problème des OVNIS au cours des années, et ces peu de cas qu'il a confronté et qu'il a rejeté par des argumentations aussi réfutables que celle des événements de Haneda AFB en termes de diffraction de Capella et de propagation anormale. Les argumentations scientifiquement faibles sont trouvées dans une grande fraction des études de cas du rapport Condon, et se tiennent toujours comme raison principale pour laquelle les conclusions du rapport doivent être rejetées.

Voici encore quelques autres exemples des cas d'OVNIS considérés comme expliqués dans le rapport Condon pour lesquels je mettrais des objections forte à l'argumentation présentée et que je considérerais comme non expliqués et de grand intérêt scientifique (les numéros de page dans le Rapport Condon sont indiqués): Flagstaff, Arizona, 20.05.1950 (p. 245); Washington, D. C., 19.07.1952 (p. 153); Bellefontaine, Ohio, 01.08.1952 (p. 161); Golfe du Mexique, 06.12.1952 (p. 148); Odessa, Washington, 10.12.1952 (p. 140); Continental Divider, Nouveau Mexique, 26.01.1953 (p. 143); Seven Isles, Québec, 29.06.1954 (p. 139); Niagara Falls, New York, 25.07. 1957, (p. 145); Kirtland AFB, Nouveau Mexique, 04.11.1957 (p. 141); Golfe du Mexique, 05.11.1957 (p. 165); Pérou, 30.12.1966 (p. 280); Holloman AFB, 02.03.1967 (p. 150); Kincheloe AFB, 11.09,1967 (p. 164); Vandenberg AFB, 06.10.1967 (p. 353).

Cas 4. Kirtland AFB, 4 Novembre 1957.

Bref résumé:

Deux opérateurs de tour de contrôle de la CAA observent un objet en forme d'oeuf lumineux descendre vers et traverser en oblique le secteur de la piste de Kirtland AFB (Albuquerque), restant en vol stationnaire près du sol pendant des dizaines de secondes, s'élevant ensuite à une vitesse sans précédent vers la couverture nuageuse. Sur le radar, il avait alors été suivi vers le Sud sur quelques miles, où il a fait des cercles pendant un certain nombre de minutes avant de revenir vers le terrain d'aviation pour suivre un avion de l'Armée de l'Air qui avait Kirtland pour destination.

1. Introduction:

Ce cas, discuté dans le rapport Condon à la page 141, est un exemple d'un rapport d'OVNI qui s'était endormi dans les dossiers de Bluebook pendant des années, restant totalement méconnu de quiconque en dehors de gens de l'Armée de l'Air.

Immédiatement dès sa lecture, j'ai été tout à fait curieux à son sujet; plus simplement, je suis devenu tout à fait soupçonneux à son sujet. Pour, car vous noterez en le lisant vous-même, il prétend expliquer cet incident en termes d'hypothèse comportant quelques prétentions ridiculement improbables, et fait une affirmation principale qu'il est difficile de considérer comme effective. Laissez-moi citer le premier paragraphe descriptif: "les observateurs dans la tour de contrôle du CAA (maintenant la FAA) ont vu un objet foncé non identifié avec une lumière blanche en dessous, d'une forme à peu près comme une automobile à son extrémité, cela a traversé le terrain à environ 1500 pieds et a tourné comme pour se préparer pour un atterrissage sur la piste Est-Ouest. Cet objet non identifié est apparu à inverser sa direction à basse altitude, alors qu'il était hors de vue des observateurs derrière quelques bâtiments, et s'est élevé soudainement à environ 200 à 300 pieds, se dirigeant loin du terrain sur un cap à 120 degrés. Alors il est entré dans une élévation raide et a disparu dans la couverture nuageuse." La rapport Condon note ensuite ceci; "le point de vue de l'Armée de l'Air est que cet OVNI était un petit et puissant avion privé, volant sans plan de vol, qui est devenu confus et essayé un atterrissage sur le mauvais aéroport. Le pilote a apparemment réalisé son erreur quand il a vu un secteur restreint brillamment éclairé, et c'est à ce moment que l'objet a inversé sa direction..."

Le rapport remarque ensuite très brièvement que le blip de radar de cet objet a été décrit par l'opérateur comme "un écho d'avion parfaitement normal," et que la trace de radar "n'a montré aucune caractéristique qui aurait été au delà des possibilités des avions privés les plus puissants disponibles alors," et la conclusion est arrivée dans le Rapport Condon, sans être discutée, et est; "il ne semble y avoir aucune raison de douter de l'exactitude de cette analyse."

2. Quelques une des caractéristiques suspectes de l'explication dans le Rapport Condon:

Il m'a semblé qu'il y avait plusieurs raisons "de douter de l'exactitude de cette analyse." D'abord, permettez-moi de préciser que les une ou deux premières lignes dans le rapport Condon contiennent l'information que l'incident a eu lieu avec "une pluie légère au-dessus du terrain d'aviation," tard en soirée (22:45-23:05 MST), ce que j'ai trouvé être correct, en vérifiant les enregistrements météorologiques. Ainsi le lecteur est invité à accepter l'image d'un pilote arrivant à un terrain d'aviation peu familier la nuit et sous la pluie, et faisant un demi tour à 180 de degré à une altitude tellement basse qu'il pourrait plus tard porter soudainement à environ 200 - 300 pieds; et nous sommes invités à accepter l'image que ce tour de faible altitude fortement dangereux pendant la nuit ait été exécuté tellement brusquement qu'il s'est produit "tandis qu'il était hors de la vue des observateurs derrière quelques bâtiments." Pourtant ce ne sont pas des spectateurs occasionnels qui font l'observation, mais des contrôleurs de la CAA dans une tour conçue et localisée pour avoir les moyens d'une pleine vue de toutes les opérations d'avions se produisant sur ou pendant l'approche de son terrain d'aviation. Par conséquent ma réaction à toute a été une réaction de doute. Les pilotes qui exécutent des manoeuvres étranges et dangereuses du type implicite dans cette explication ne vivent pas très longtemps. Et les tours de la CAA ne sont pas localisées de façon à ce que des "bâtiments" obscurcissent une si grande portion de l'espace d'un terrain d'aviation que cela permet à un avion de faire un demi tour de 180 degrés caché de la vue de la tour (la nuit, sous la pluie!).

3. Recherche des témoins principaux:

Les points antérieurs ont placé un doute a priori tellement fort sur l'explication de "l'avion privé" avancée dans le rapport Condon que j'ai commencé un contrôle indépendant sur ce cas, juste comme j'avais vérifié plusieurs douzaine d'autres cas du rapports Condon ce mois depuis sa publication. Ici, comme dans tous autres cas dans le rapport, il n'y a aucun nom de témoin donné pour faciliter le contrôle indépendant, mais en commençant mes enquêtes auprès de la FAA, j'ai bientôt contacté les deux observateurs de la tour de la CAA, tous deux sont toujours en poste à la FAA, l'un dans l'Oklahoma, l'autre en Californie. Concurremment, je lance un certain nombre d'enquêtes au sujet de l'existence de toutes les structures qui en 1957 auraient pu avoir caché un avion de la vue de tour de la façon suggérée par le rapport. Ce que j'ai finalement appris constitue seulement un exemple parmi de nombreux autres qui démontrent ce que j'avais présenté dans un rapport que j'avais fait récemment à destination de nombreux groupes professionnels: l'Académie Nationale des Sciences va être en position très inconfortable quand la pleine image des insuffisances du rapport Condon sera identifiée; car je pense qu'il deviendra bien trop évident que l'Académie a accordé son satisfecit à ce morne rapport sans même un semblant de vérification rigoureuse de son contenu.

Les deux contrôleurs de la tour, R. M. Kaser et E. G. Brink, avec lesquels j'ai eu un total de cinq entretiens téléphoniques pour clarifier le cas, m'ont expliqué que l'objet

était tellement différent d'un avion et des caractéristiques de manoeuvres de tout avion ayant volé ou volant actuellement que l'explication par "l'avion privé " les a tout à fait amusé. Ni l'un ni l'autre n'avaient jamais entendu parler de l'explication de l'Armée de l'Air, ni l'un ni l'autre n'avaient entendu parler de l'accord du projet Condon avec l'Armée de l'Air à ce sujet, et, pour arranger le tout, ni l'un ni l'autre n'avait jamais entendu parler du projet Condon: personne parmi les gens du projet Condon de un demi million de dollars n'est jamais entré en contact ces deux hommes! Une étude à un demi million de dollars, un rapport rempli de trivialités coûteuses et contenu sans aucun intérêt dans l'éclaircissement du problème des OVNIS, et aucun investigateur du projet ne s'était même soucié de rechercher les deux témoins principaux dans ce cas-ci, tellement il avait été plus facile d'accepter l'explication "avion" de Bluebook.

Il est d'autant plus difficile de comprendre ce manque à localiser ces deux hommes en tant qu'élément de la recherche sur ce cas, que les opérateurs de tour de la CAA impliqués comme témoins d'un incident d'OVNI étaient réellement toujours en service, et sembleraient constituer juste le type de témoins qu'on devrait rechercher avec le plus de soin dans une tentative sincère de clarifier le mystère des OVNIS. Dans diverses sections du rapport Condon, les imperfections de témoins (le manque d'expérience, le manque de connaissance de l'observation des choses dans le ciel, le manque de crédibilité, etc.) sont déplorés, pourtant ici, alors que les milieux des témoins et les circonstances de l'observation sont fortement favorables pour l'obtention de témoignages fiables, le groupe de Colorado n'a pas pris la peine de localiser les témoins. (ce n'est pas un exemple isolé. Même dans les cas qui ont été concédées comme restant non expliquées, comme le cas de l'observation à témoins multiples du 23 Juin 1955 des lignes aériennes Mohawk près d'Utica, New York [p. 143 dans le rapport], ou celui d'une ligne aérienne de Jackson, Alabama, le 14 Novembre 1956 cas de ligne, tous les deux concédés comme restant non expliqué, j'ai trouvé en interrogeant les témoins principaux en tant qu'élément de ma contre-vérification sur le rapport Condon, que personne de l'équipe de Colorado n'avait jamais parlé aux témoins. Dans encore d'autres exemples importants, seulement une fraction des témoins disponibles ont été questionnés dans le préparation du rapport Condon. Les suggestions que ce rapport ait été basé sur un travail investigateur intensif ne sont pas simplement exactes.)

4. Information rassemblée par les interviews des témoins:

Quand je suis entré en contact avec Kaser et Brink, ils m'ont indiqué que j'étais la première personne à les questionner sur le cas depuis leur interrogatoire par un capitaine de l'Armée de l'Air des de Colorado Springs, qui étaient venu pour les interviewer à Kirtland juste après l'incident. Plus tard, j'ai étudié le dossier du cas de Bluebook sur cette observation, et j'ai vérifié qu'un capitaine Patrick O. Shere, d'Ent AFB a mené l'interrogation le 8 Novembre 1957, juste quatre jours après l'observation.

Les comptes rendus que j'ai reçus en 1969 de Kaser et Brink corroboraient de manière impressionnante l'information qu j'ai trouvée dans le rapport de 1957 de Shere dans le

dossier de Bluebook sur ce cas. Il y avait quelques anomalies de souvenirs sur les évaluations de distance ou de temps dans les exposés de témoin donnés en 1969, par rapport à leurs rapports de 1957 à l'Armée de l'Air, mais les accords étaient bien plus significatifs que le petit nombre de disparités.

Contrairement aux impressions quelque peu vagues que j'ai obtenues (et que d'autres lecteurs ont sûrement aussi obtenues) en lisant la version du rapport Condon, voici ce qui est dans le dossier du cas de Bluebook et ce qu'ils m'ont indiqué directement.

L'objet est descendu dans un piqué plutôt raide à l'extrémité Est de la piste 26, à quitté la ligne de la piste d'envol, a traversé les pistes de roulement, les pistes de taxis et des secteurs non pavés à un angle d'environ 30 degrés et s'est dirigé vers le Sud-Ouest vers la tour de contrôle à une altitude qu'ils ont estimée de quelques dizaines de pieds au-dessus du sol. Prenant rapidement des jumelles à grossissement 7x, ils ont établi qu'il n'avait ni aile, ni dérive, ni fuselage, qu'il était allongé dans le sens vertical, et a montrait une forme légèrement ovoïde (Kaser). Il a semblé avoir peut-être 15 à 20 pieds dans sa dimension verticale, à peu près de la taille d'une automobile tenue verticalement, et il avait une lumière blanche unique à sa base. Les deux hommes ont été très insistant en me soulignant que l'objet ne ressemblait en rien à un avion.

Il est venu vers eux jusqu'à ce qu'il ait atteint une aire de service pour B-58 près du coin nord-est du secteur D (Drumhead Area, un secteur à accès restreint qui se trouvait au Sud de la piste Est-Ouest de la base de Kirtland). Cette zone s'étend sur environ 3000 pieds à l'Est-Nord-Est de la tour, près d'une vieille soute de calibrage de mitrailleuse encore existante actuellement à Kirtland AFB. Là, il a procédé à un arrêt complètement, restant stationnaire en l'air juste au-dessus du sol en pleine vue pendant un certain temps que Kaser a estimé à environ 20 secondes, que Brink a estimé être plutôt une minute, et que l'interrogatoire de l'époque par l'Armée de l'Air a estimé être un peu plus qu'une minute. Ils ont dit qu'après, il a commencé à se déplacer encore, toujours à cette très basse altitude, toujours à vitesse modeste, jusqu'à ce qu'il ait à nouveau atteint la frontière orientale du terrain. A ce point, l'objet s'est élevé à une vitesse extrêmement rapide (que Kaser a indiquée comme bien plus rapide que celle des jets modernes comme le T-38).

Le rapport de Bluebook exprime l'évaluation de la vitesse par les témoins comme correspondant à 45.000 pieds par minutes, ce qui est presque certainement une conversion trop littérale de Mach 1. Mes notes de mon interrogation par téléphone incluent une citation du rapport de Brink me disant "il n'y avait aucun doute dans mon esprit qu'aucun avion que je ne connaisse alors et que j'aie connu depuis ne pourrait rivaliser avec lui." Les deux hommes étaient emphatiques en m'énonçant qu'à aucun moment cet objet n'avait caché par le moindre bâtiment. J'ai eu confirmation par le bureau de la FAA à Albuquerque FAA que le secteur D n'a jamais eu quoi que ce soit de plus qu'une clôture métallique autour de lui, et que rien de plus que quelques bâtiments dispersés d'un étage n'a pas jamais existé dans le secteur intérieur ou extérieur de la zone D. La soute est de seulement environ 15 ou 20 pieds de haut, à en juger par mes propres observations et de photos aériennes récentes des lieux. Le rapport de l'interrogation de Bluebook ne contient aucune mention de ce que l'objet ait

été jamais caché de la vue la moindre structures (bien que le dossier de Bluebook contient le nombre habituel de détails intérieurement contradictoires et confus).

J'ai demandé aux deux hommes s'ils ont alerté n'importe qui d'autres tandis que les événements antérieurs avaient lieu. Ils ont tous les deux indiqué que l'objet était d'une nature tellement sans précédent que ce n'est que quand l'objet avait disparu dans la couche nuageuse qu'ils ont pris le téléphone pour appeler l'unité de contrôle d'approche radar de CAA (RAPCON) pour rechercher une cible rapide à l'Est. Kaser m'a rappelé qu'un radar de surveillance CPN-18 était en service à cette unité RAPCON à ce moment-là, un point confirmé dans la correspondance suivante avec le chef actuel de la tour de contrôle du trafic aérien de l'aéroport d'Albuquerque, M. Robert L. Behrens, qui a également fourni d'autres informations utiles. Malheureusement, personne de ceux qui étaient en service l'unité RAPCON d'Albuquerque/Kirtland en 1957 n'est maintenant disponible, et la personne dont Kaser pense qu'elle était réellement decant le CPN-18 cette nuit là est maintenant décédée. Donc j'ai seulement les souvenirs de Kaser et Brink de ce que le radar a détecté l'inconnu, plus l'information moins que précise du TWX du 6 Novembre 1957 à Bluebook. Le Capitaine Shere, évidemment, n'a pas pris le soin de noter la moindre information au sujet du personnel au radar.

Telle qu'elle a été détectée sur le CPN-18 du RAPCON, la cible inconnue se déplaçait toujours dans la direction de l'Est quand l'appel d'alerte est venu de la tour. Il a alors tourné vers le Sud, et selon ce que se rappelle Kaser, il s'est déplacé vers le Sud à très grande vitesse, bien que rien ne soit dit au sujet de la vitesse dans le TWX de Kirtland du 6 Novembre 1957. Il a parcouru un certain nombre de miles vers le Sud en direction de la Station de Basse Fréquence d'Albuquerque, a fait des cercles là pendant un certain nombre de minutes, est revenu vers le Nord près de Kirtland, a pris position à la suite d'un C-46 de l'Armée de l'Air partant alors juste de Kirtland sur un demi-mile, et est sorti de l'écran de radar avec le C-46. Le rapport du 8 Novembre 1957 du Commandant de la trente-quatrième division aérienne adressé à l'ADC et au Commandement Technique du Renseignement Aérien se concluait par ce commentaire plutôt raisonnable: "l'observation et ses descriptions ne se conforment à aucuns critères connus pour l'identification des OVNIS." Le rapport de suivi du 13 Novembre 1957, préparé par le personnel du Renseignement Aérien à Ent AFB, contient un certain nombre de commentaires appropriés sur l'expérience des deux témoins (23 ans d'expérience en tour de contrôle à eux deux à ce moment là), et sur leur intelligence, se terminant avec la remarque: "selon l'opinion de l'interviewer, les deux sources (les témoins) sont considérées totalement compétentes et fiables."

5. Critique de l'évaluation dans le rapport Condon:

Le cas de Kirtland AFB est un exemple plutôt bon (cependant non isolé) du point général que je me sens obligé de faire sur la base de mon contrôle continu du rapport Condon: dans l'étude Condon, il ne nous est rien donné de supérieur au niveau généralement léger et souvent incompetent des analyses de cas d'OVNIS telles qu'elles avaient été faites par le projet Bluebook dans le passé.

Dans les dossiers de Bluebook, ce cas est classé en tant que "avion possible." L'étude du cas en 21 pages indique que ceci est seulement basé sur le commentaire fait par le capitaine Shere à la fin de sa lettre récapitulative du 8 Novembre: "l'opinion de l'officier de préparation est que cet objet a pu probablement avoir été un avion non identifié, probablement confondu par les pistes à Kirtland AFB. Les raisons de cette opinion sont: (a) Les observateurs sont considérés comme des sources compétentes et fiables, et selon l'opinion de cet interviewer, ont réellement vu un objet qu'ils ne pouvaient pas identifier. (b) L'objet a été dépisté sur un écran de radar par un opérateur compétent. (c) L'objet ne répond pas à des critères d'identification pour aucun autre phénomène."

Le non sequitur de cette étourdissante conclusion finale pourrait servir d'épitomé de 22 ans de réponse de l'Armée de l'Air pour les objets inexplicables dans notre espace aérien. Mais quand on se tourne alors vers l'analyse du rapport Condon et son évaluation, un rapport qui a été présenté au public et à la communauté scientifique comme l'étude définitive des OVNIS, aucune amélioration visible n'est trouvée. Ignorer presque tout fait d'intérêt dans ce dossier sauf qu'un objet aéroporté lumineux est venu près du terrain d'aviation de Kirtland et est parti, le rapport Condon traite de ce cas intrigant tout entier en deux paragraphes courts, cite l'opinion de l'Armée de l'Air, l'embellit un peu en parlant de l'avion perdu comme "puissant" (vraisemblablement pour expliquer son ascension à Mach 1) et en suggérant que cela ait été un "vol sans plan de vol" (ceci explique pourquoi il errait à travers les pistes et les bandes de roulement la nuit, sous la pluie, à une altitude de quelques dizaines de pieds), et le rapport se termine avec une conclusion laconique: "il ne semble y avoir aucune raison de douter de l'exactitude de cette analyse."

Deux appels téléphoniques aux deux principaux témoins auraient confronté les investigateurs du projet Colorado avec leur témoignage emphatique, soutenant la teneur (mais cependant pas les conclusions) du dossier de Bluebook, et cela aurait rendu l'explication suggérée "d'avion privé puissant" intenable. En n'entrant pas en contact avec les témoins et en négligeant la plupart des caractéristiques marquantes des observations rapportées, ce rapport d'OVNI a été classé sans risque dans la catégorie "expliqués" où Bluebook l'a placé. On a ici un échantillon du bas niveau scientifique du travail d'investigation et d'évaluation qui sera si évident pour qui prend le soin d'étudier soigneusement et complètement le rapport Condon sur les OVNIS. Les membres de l'AAAS sont invités à l'étudier soigneusement pour eux-mêmes et à décider s'il serait scientifiquement recommandé de l'accepter comme étant le dernier mot sur le casse-tête de 22 ans du problème des OVNIS. Je soutiens que c'est totalement imprudent.