

## Les crashes d'ovnis



On croit généralement que la première découverte d'un ovni endommagé fut celle de Roswell, au Nouveau Mexique, en juillet 1947. Pourtant, un certain nombre de circonstances du même genre ont été rapportées bien avant cette date.

Raymond Fowler, ufologue émérite, s'est fait l'écho de l'aventure vécue par le révérend William Huffman et rapportée par sa petite-fille, Charlotte Mann. L'accident, survenu près de Cape Girardeau, dans le Missouri, dans le sud des États-Unis, remonte au printemps 1941. Dans une lettre adressée à feu Leonard Stringfield, agent des services de renseignements de l'armée de l'air, spécialement chargé des recherches d'engins suspects, Charlotte Mann raconte :

*Vers 21 heures, grand-père reçut un appel téléphonique. Un avion venait de s'écraser à proximité de la ville ; on pouvait avoir besoin de lui. On lui dépêcha une voiture ; selon grand-mère, ce n'était pas une voiture de police. A son retour, grand-père raconta ce qu'il avait vu à ma grand-mère, à mon père Guy et à mon oncle Wayne ; il leur expliqua qu'il avait donné sa parole et que personne ne devait plus jamais évoquer le sujet.*

*L'avion, nous dit-il, ne ressemblait à aucun appareil de sa connaissance. Il était très endommagé, mais il subsistait une partie intacte, de forme arrondie, en métal très brillant. Par le hublot, on apercevait un siège métallique et un panneau de commande couvert de cadrans d'appareils de mesure inconnus.*

*Des officiers de police, des civils et des militaires s'affairaient sur les lieux. Trois corps qui n'avaient rien d'humain étaient étendus sur le sol. Grand-père récita des prière à leur intention, mais il ne les toucha pas. Les corps ne présentaient ni brûlure ni blessure apparentes. Ils étaient recouverts des pieds à la tête d'une sorte de protection en aluminium.*

*Plusieurs personnes prenaient des photos. Deux des civils soulevèrent l'une des victimes par les épaules. C'est cette photo que j'ai vue par la suite. Ensuite, les officiers ordonnèrent à grand-père d'observer la plus grande discrétion, pour des raisons de sécurité et pour éviter d'affoler la population. Lorsque grand-père fut rentré, il n'en*

*parla qu'à sa famille. Quinze jours plus tard, Il revint avec la photo des deux personnes qui soutenaient le petit homme.*

*Si j'en crois mes souvenirs, c'était un petit être d'environ 1,20 mètre, pourvu de longs bras et d'une grosse tête. Il était très fluët, mais on ne voyait pas son ossature. Il ressemblait à une poupée de chiffon, sans poils ni cheveux, Il avait de grands yeux ovales, fendus verticalement, mais pas d'oreilles. Deux trous lui servaient de narines, et une petite ligne droite marquait l'emplacement de sa bouche.*

*Sa peau — ou sa combinaison ? — semblait une feuille d'aluminium froissée. Je crois qu'il n'avait que trois doigts, mais je n'en suis pas absolument sûre.*

Malheureusement, Charlotte Mann ne possède plus cette photo. Si les choses se sont réellement passées comme elle le dit, pourquoi d'autres témoins ne se sont-ils pas manifestés ? Ont-ils eu peur ? Quoi qu'il en soit, Stringfield a été favorablement impressionné par le témoignage de Charlotte; il était persuadé qu'elle disait la vérité.

## **QUELQUE PART AU NORD**

D'après un autre témoin entendu par Leonard Stringfield, un accident du même genre se serait produit quelque part « au nord de la Géorgie » au cours de l'été 1942. Ce témoin, connu sous le pseudonyme de Mary Nunn, servait à l'époque dans l'une des unités civiles de l'armée.

Mary Nunn se souvient qu'un vaisseau spatial s'est écrasé sur la base militaire, provoquant un certain nombre de dommages matériels. L'engin, de forme ronde et de couleur gris argenté, mesure environ 5 mètres de diamètre sur 3 mètres de haut. Il comporte une cabine de pilotage, un habitacle doté de quatre sièges et un compartiment inférieur muni d'un sas de sortie. Plusieurs hublots, dont un de grande taille, éclairent la cabine de pilotage. Quatre membres d'équipage sont secourus. Ils mourront moins de deux semaines plus tard, vraisemblablement d'inanition.

*Ils mesuraient environ 1,50 mètre. Leur peau était très blanche et dépourvue de système pileux. Leurs yeux étaient grands et noirs, leurs oreilles petites, leur bouche réduite à une mince fente horizontale. Ils avaient cinq doigts longs et minces et des pieds minuscules pourvus d'orteils vigoureux. Leurs dents étaient petites et larges. [...] Comment se nourrissaient-ils ? Mystère. Il était possible de communiquer avec eux par télépathie, mais les questions portant sur les détails anatomiques, les considérations affectives ou la nature du vaisseau restèrent sans réponse .*

## **UNE MYSTERIEUSE AVIATRICE**

1943. Dans le cadre du STO (Service du travail obligatoire), Daniel Léger est envoyé au camp de travail de Gdynia (rebaptisé Gotenhafen par les Allemands) au nord de Gdansk, en Pologne. Le 18 juillet, il est autorisé à visiter la ville voisine d'Exelgroud. Il part à pied le long de la côte, à travers les dunes.

Parvenu sur une crête, il aperçoit un objet métallique grisâtre à moitié enfoui dans le sol sableux. Il s'approche. Une forme humaine est accroupie près de l'appareil, occupée à dégager l'objet du sable. C'est une femme. Sa taille est fine, elle a de longs cheveux blonds. Le jeune homme est persuadé qu'il s'agit d'une aviatrice allemande, car il n'ignore pas que la Luftwaffe emploie justement à Exelgroud un grand nombre d'ouvrières et de femmes pilotes. Malgré sa discrétion, il est repéré : la jeune femme s'est aperçue de sa présence. Elle se relève. Elle mesure environ 1,75 mètre, une taille supérieure à la moyenne, et porte une combinaison moulante de couleur marron, sans poches ni fermetures, mais pourvue d'une large ceinture garnie d'une grosse boucle en argent, qui met en

valeur sa silhouette gracieuse. Il remarque qu'elle est chaussée de bottes matelassées. Ses traits sont réguliers, sa peau très blanche, dépourvue de tout maquillage. Ses yeux sont légèrement bridés, ses cheveux défaits. Ses mains sont remarquablement longues et fines, ses ongles courts: de véritables « mains de pianiste ».

L'appareil enfoui dans le sable ressemble à un « casque colonial ». Le jeune homme se souviendra qu'il était constitué de deux soucoupes collées l'une contre l'autre et séparées par deux anneaux marqués d'un trait noir. Il mesurait environ 6 mètres de diamètre sur 2 mètres de haut. Le disque supérieur, qui semblait fait d'une seule pièce, était percé de plusieurs ouvertures ; aucun insigne, aucune marque, aucune soudure apparente.

L'aviatrice s'adresse à Daniel dans une langue qu'il ne connaît pas, ni allemand, ni polonais. Du russe ? Quelques années plus tard, après avoir rencontré des Tahitiens, il constatera de nombreuses ressemblances entre leur langue essentiellement vocalique et celle de la mystérieuse aviatrice. Il a cependant le sentiment confus qu'elle doit comprendre le français. Elle lui demande alors par gestes de l'aider à dégager le vaisseau, ce qu'il fait sans discuter. La femme semble satisfaite du résultat et, ne parvenant toujours pas à se faire comprendre, elle frappe deux ou trois fois sur sa propre poitrine, puis sur celle de son interlocuteur. D'une simple pression sur sa boucle de ceinture, elle commande l'ouverture d'une trappe rectangulaire sous le vaisseau, puis disparaît à l'intérieur, après avoir fait signe au jeune homme de s'éloigner.

A travers un hublot, il voit l'aviatrice ramper. Au même moment, il entend un grondement sourd ; les anneaux qui entourent le vaisseau se mettent à tourner de plus en plus vite, chacun dans un sens différent, et deviennent lumineux. L'appareil commence à vibrer. Le vaisseau se soulève du sol, lentement d'abord, puis de plus en plus rapidement, pour disparaître en direction du nord. Persuadé qu'il vient d'assister au vol expérimental d'un nouveau prototype, Daniel Léger se promet, tout en reprenant son chemin, de ne raconter à personne l'aventure qu'il vient de vivre.

## LES SUITES

Après la Libération, Daniel est engagé dans une unité de l'armée de l'air américaine. Plusieurs de ses compagnons de travail, anciens pilotes de guerre, lui racontent qu'ils ont souvent été accompagnés ou suivis, au cours de leurs missions, par des objets circulaires lumineux, qu'ils surnomment « *foo-fighters* » — des armes secrètes allemandes ou russes, supposent-ils. Il est alors tenté de parler de sa rencontre de 1943 à son chef d'atelier, le sergent Chappedelaine. Celui-ci en informe son supérieur, le colonel qui commande l'unité, lequel prie Léger de lui raconter son histoire en détail.

En 1945, il entre aux usines Renault du Mans, où il restera jusqu'à sa retraite, en mars 1982. Depuis la fin de la guerre, il s'intéresse de près aux progrès récents de l'aéronautique, espérant trouver des éclaircissements sur l'engin qu'il a vu près de Gdynia. Il consulte toutes les informations relatives à la base de Peenemünde, sur la mer Baltique, centre expérimental dans lequel les Allemands ont mis au point les V-1, les V-2 et un certain nombre d'autres missiles meurtriers, sous la direction du professeur Wernher von Braun. Il s'intéresse tout particulièrement à Hanna Reitsch, la mythique pilote d'essai de l'armée allemande, qui a été aux commandes du V-le (version « habitée » du V-1) et du prototype du bombardier Messerschmitt Me-163. Les faits que Daniel Léger parvient à rassembler, concernant les travaux de recherche des spécialistes allemands en aéronautique, le confortent dans son opinion : il a bien vu un avion de chasse unique. Mais il est sûr d'une chose: ce n'est pas Hanna Reitsch qui le pilotait. En effet, la description qui était faite de cette dernière, dont il avait par ailleurs vu des photos dans des magazines, ne coïncidait pas avec « son » aviatrice, cette mystérieuse femme qu'il avait rencontrée et aidée à Gdynia; peut-être s'agissait-il alors de l'une de ses collègues ?

Un certain nombre de rumeurs ont circulé sur un projet allemand de V-7, dont certains auraient été pourvus d'ailes circulaires. La presse à sensations accuse même les nazis exilés en Amérique du Sud de préparer leur revanche. Bien évidemment, ces bruits ne peuvent qu'entretenir la confusion chez Daniel Léger.

Le professeur Hermann Oberth, qui fut le professeur de Wernher von Braun, est persuadé pour sa part que les V-7 ne sont pour rien dans les divers témoignages sur les ovnis datant de la guerre. En tout état de cause, les prototypes effectivement élaborés n'ont presque aucun point commun avec le « disque » aperçu par Léger, et ils sont *infiniment* plus bruyants. D'ailleurs, selon Brian Ford, un spécialiste en recherches scientifiques, même si certains progrès ont pu être enregistrés dans le projet d'élaboration d'un aéroplane en forme de disque, les résultats ont été détruits, de peur qu'ils ne tombent entre des mains ennemies. Et pour Ronald Humble un expert en aérospatiale et en défense, il est même hautement probable que ces prototypes n'ont jamais été capables de voler.

A la fin des années 50, Léger entend parler pour la première fois de « soucoupes volantes ». Il est toujours convaincu d'avoir vu un appareil révolutionnaire top-secret, mais commence néanmoins à s'interroger et rencontre, à plusieurs reprises, deux éminents représentants de la première génération d'ufologues français, René Fouéré et Marc Thirouin, mais se garde de leur faire des révélations, sans doute par peur du ridicule. En juin 1989, il fait la connaissance de Jean Sider; le récit de Léger l'impressionne tant qu'il s'en fait largement l'écho dans son livre, *Ultra Top-Secret*.

Source : *Contacts Extraterrestres* de Timothy Good - 1998