



PARANORMAL
OVNIS
SCIENCE-FICTION

SciFi

n°1
2,90€

SciFi

MAGAZINE

Quand **l'étrange** inspire la fiction



LE CONCILE
DE PIERRE
RÉFLEXION

**LES MYSTÉRIEUX
POUVOIRS DE
L'ESPRIT**

+ ENTRETIEN AVEC
JEAN-CHRISTOPHE GRANGE



OVNIS

PANIQUE SUR UNE
BASE STRATÉGIQUE
AMÉRICAINE

**TÉLÉPATHIE,
VOYANCE...**

LA SCIENCE
FACE À
L'INCROYABLE

LES SIRÈNES

ELLES FASCINENT
TOUJOURS !

FANTÔMES

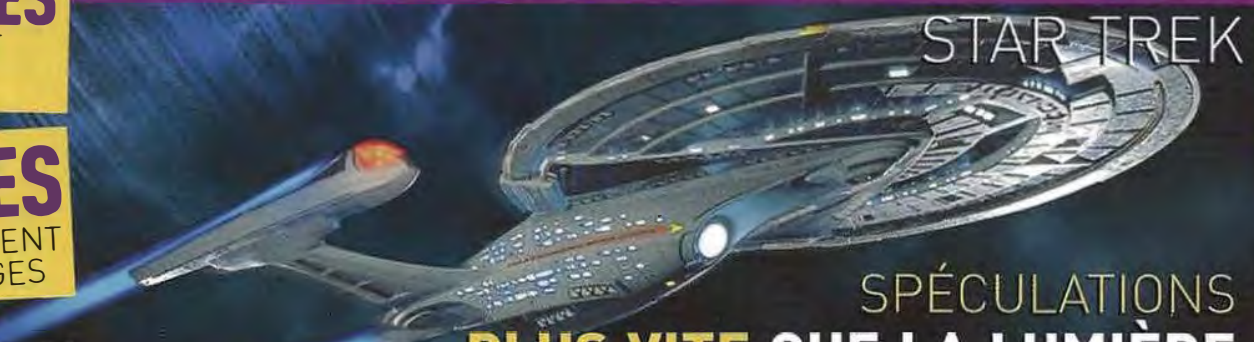
QUAND ILS S'INVITENT
SUR LES TOURNAGES

BATTLESTAR GALACTICA



RÉVÉLATIONS
**LES DANGERS DE
L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE**

STAR TREK



SPÉCULATIONS
PLUS VITE QUE LA LUMIÈRE
ANALYSE D'UNE THÉORIE RÉVOLUTIONNAIRE !

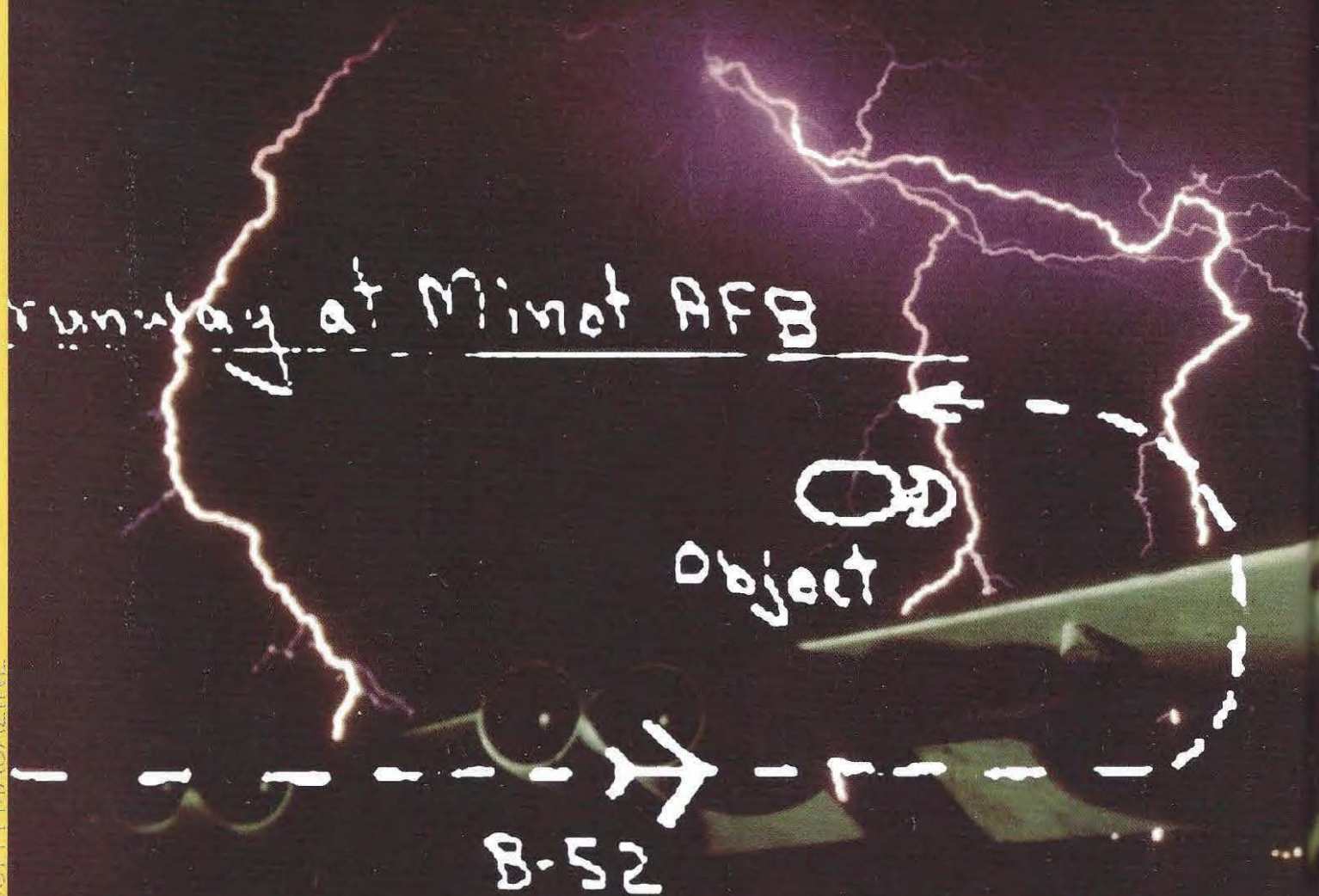
M 06041 - 1 - F: 2,90 € - RD



Panique à Minot Air Force Base

Un B-52 aux prises avec... **UN OBJET VOLANT NON IDENTIFIÉ !**

Par Thomas Tulien



LE 24 OCTOBRE 1968 DANS LE DAKOTA DU NORD, UN EXTRAORDINAIRE INCIDENT NOCTURNE IMPLIQUANT DES OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIÉS EST SURVENU AU-DESSUS D'UNE BASE STRATÉGIQUE OPÉRATIONNELLE DE MISSILES NUCLÉAIRES INTERCONTINENTAUX. PENDANT TRENTE-HUIT ANS, CES FAITS RESTERONT CLASSIFIÉS POUR DES RAISONS DE PROTECTION DU SECRET MILITAIRE.



La vérité n'est pas forcément ailleurs, elle peut aussi être sur Sci Fi ! Le 29 novembre, à partir de 20 h 50, retrouvez le film original *La guerre des mondes*, adapté du roman de Herbert George Wells, suivi du documentaire inédit *La guerre des mondes, le doc*, ou quand la fiction rejoint la réalité.

AU jour d'hui, *Sci Fi Magazine* révèle pour la première fois les détails de cette enquête confidentielle menée depuis 1999 par le Sign Historical Group, une association de chercheurs ufologues, sous la direction du producteur américain Tom Tullen...

Il est environ 2 h 30 du matin, ce jeudi 24 octobre 1968, sur la base aérienne de Minot AFB. Une équipe de maintenance des missiles intercontinentaux, en route vers un site de lancement baptisé "November-7", remarque une étrange lumière brillante au-dessus de la ligne d'horizon, qui paraît suivre les évolutions de leur véhicule militaire. « *L'objet semblait se déplacer comme pour nous observer. Lorsque nous nous sommes arrêtés, l'ovni a stoppé en vol stationnaire, juste après que le chauffeur eut éteint ses phares* », témoigne le première classe Robert Michael O'Connor, chef d'équipe. Inquiets, les hommes contactent par

radio le responsable des opérations de la base de Minot, qui leur confirme l'absence de vols d'entraînement dans cette zone sensible. La mystérieuse lueur continue de suivre les militaires américains dans leur déplacement jusqu'à la grille d'entrée du site, fermée par une lourde chaîne, puis se met à décrire une trajectoire circulaire compliquée au sud de cette position.

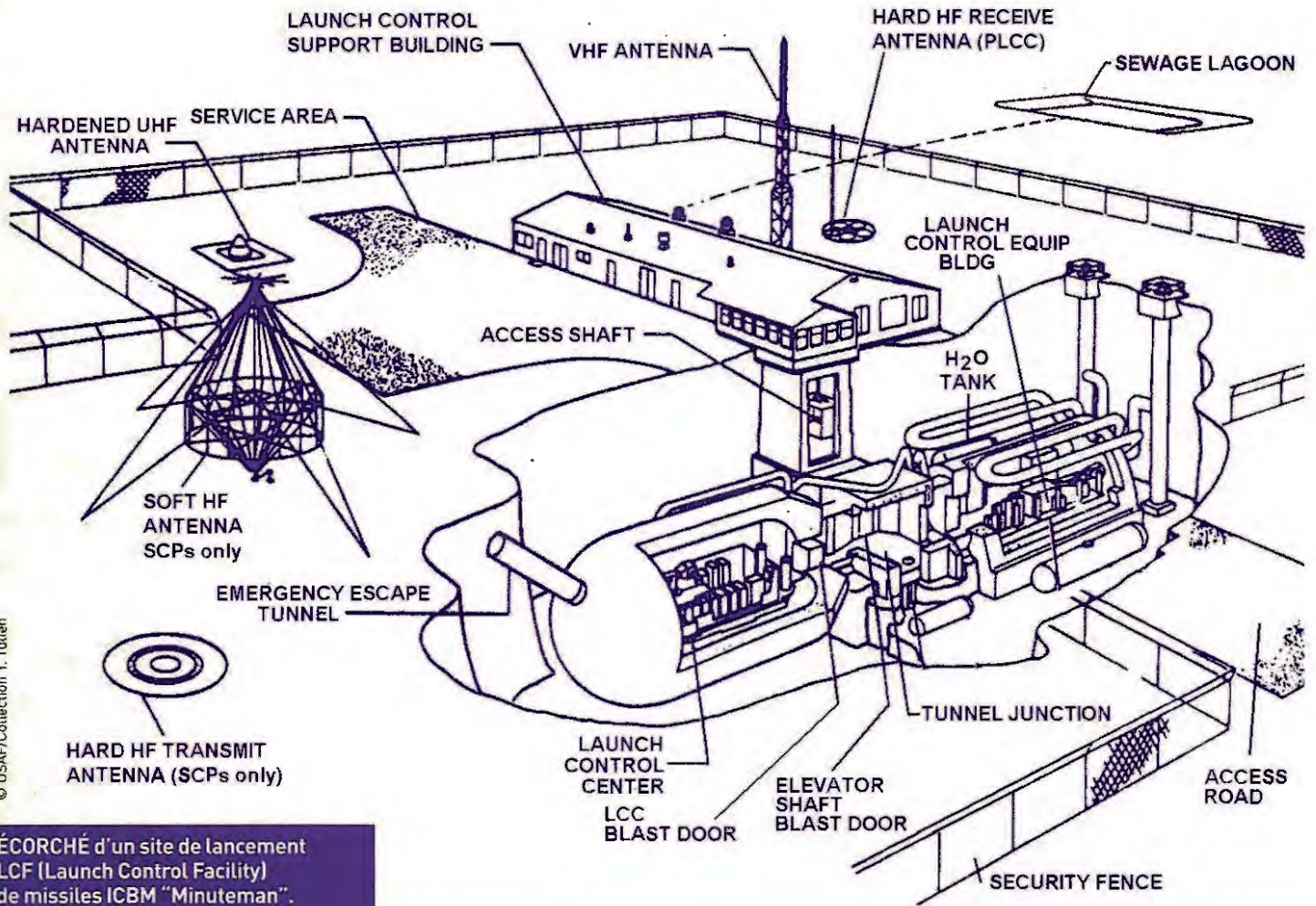
MISSILE À CIEL OUVERT...

Quasiment au même instant, à environ 24 kilomètres au nord-est, sur le site "Oscar-6", une équipe chargée de la programmation des cibles sur les têtes nucléaires des ICBM (Intercontinental Ballistic Missile), travaille sur une ogive à ciel ouvert. Les sentinelles chargées de la sécurité rapprochée du groupe font part de l'observation d'une étrange lumière évoluant à proximité. Préoccupé par l'événement, le capitaine responsable informe

le sous-officier contrôleur chargé de la sécurité du site, le sergent William E. Smith Jr, de son intention de refermer la lourde dalle en béton du silo avant de rentrer à la base. Un vent de panique commence à souffler au sein des services opérationnels de la base stratégique, au fur et à mesure des rapports d'observation. L'équipe de maintenance du site N-7, qui continue à suivre les évolutions de l'ovni, en informe l'officier de permanence des opérations ainsi que les contrôleurs aériens, notamment ceux chargés de l'approche radar Rapcon (Radar Approach Control). « *À 3 h 00 du matin, un objet brillant comme le soleil a été vu se diriger en provenance du sud-est vers le site N-7, en émettant des lumières clignotantes. Ce ne pouvait être un avion vu l'intensité et la dimension importante du phare. Ensuite, l'objet lumineux a survolé le site avec une couleur alternant entre le vert et l'orange* », rapporte l'officier dans son registre.



LA BASE AÉRIENNE de Minot AFB (Dakota du Nord) abritait en 1968 le 5th Bombardment Wing, comprenant les quinze bombardiers stratégiques B-52H "Stratofortress" du 23rd Bomb Squadron et les quinze avions ravitailleurs KC-135A "Stratotanker" du 906th Air Refueling Squadron, ainsi qu'un escadron de vingt intercepteurs supersoniques F-106A "Delta Dart", le 5th Fighter Interceptor Squadron et plusieurs hélicoptères Bell UH-1 "Huey" pour les missions de liaison et de sauvetage.



© USAF/Collection T. Tolden

ÉCORCHÉ d'un site de lancement LCF (Launch Control Facility) de missiles ICBM "Minuteman". Ci-dessous, la vue aérienne d'un silo de missile "Minuteman" avec sa dalle de protection coulissante de 20 tonnes.



LES DOSSIERS DE SCI FI MAGAZINE

À ce moment précis, le soldat O'Connor pénètre sur le site "Minuteman" et descend dans le bâtiment de soutien technique pour confirmer son arrivée. Le sergent James Frederick Bond, de faction dans le centre de contrôle de lancement LCF (Launch Control Facility) "November", à 16 kilomètres plus au nord, procède aux formalités d'identification des

codes de sécurité du personnel. L'un des commandos d'alerte chargé de la sécurité sur "November", le première classe Joseph Jablonski, impressionné par l'état d'excitation de O'Connor décrivant l'objet, se précipite dehors pour en avoir le cœur net. Il aperçoit effectivement une lueur extrêmement brillante au-dessus de celles du périmètre de sécurité de N-7,

émettant « *alternativement toutes sortes de couleurs superbes comme une guirlande de Noël !* ». Dans le rapport d'enquête ultérieur, O'Connor décrit l'objet comme « *luminescent, semblable à une grosse boule de lumière blanche intense qui se transformait tantôt en un feu vert clair discret, tantôt en un feu orange blafard* ». Du fait

L'OBJET EST CAPABLE D'ACCÉLÉRER INSTANTANÉMENT ET DE **CHANGER BRUTALEMENT DE CAP** SELON UNE TRAJECTOIRE COMPLEXE !

de l'intensité de la lumière, il ne peut cependant rien distinguer de ses formes. L'un des membres de l'équipe de maintenance, le première classe Lloyd M. Isley, précise quant à lui que l'objet « *avait un feu vert à éclats en son milieu ou situé un peu en arrière* », et juge que l'ovni devait être au moins aussi gros qu'un quadriréacteur ravitailleur KC-135 "Stratotanker".

UN OVNI **BRUYANT** !

Tous les témoins sont unanimes à reconnaître qu'il s'agit d'un objet de très grande dimension à la manœuvrabilité exceptionnelle, capable de passer instantanément du vol stationnaire au vol à très grande vitesse, en changeant brutalement de cap selon une trajectoire complexe. Un comportement étrange qui ne permet pas de juger de ses intentions. En deux occasions, l'ovni se rapproche tellement « *qu'on pouvait entendre un bruit similaire à un turboréacteur en marche,*

commandos d'alerte formée des première classe Joseph Jablonski et Gregory Adams. Sur le trajet, les deux hommes aperçoivent, venant de l'est, un second ovni se dirigeant à grande vitesse vers le premier, en vol stationnaire au-dessus du site.

temps. Le militaire chargé de la sécurité du wing note dans son cahier de marche qu'entre 3 h 20 et 3 h 25 du matin, « *le sergent Smith se trouvant à "Oscar-1" a vu l'objet en question se scinder en deux morceaux, qui sont soudainement partis dans des directions opposées*



Don Cagle Bradford Runyon Chuck Richey Patrick McCaslin Tom Doduto Artie Judd

© USAF/Archives B. Runyon/Collection T. Tulien

L'EQUIPAGE du B-52H N° 012
De gauche à droite, les capitaines Don Cagle (pilote), Bradford Runyon (copilote), Chuck Richey (radariste), Patrick McCaslin (navigateur), Tom Doduto (officier de guerre électronique) et le Sergent Artie Judd (système défensif de bord).

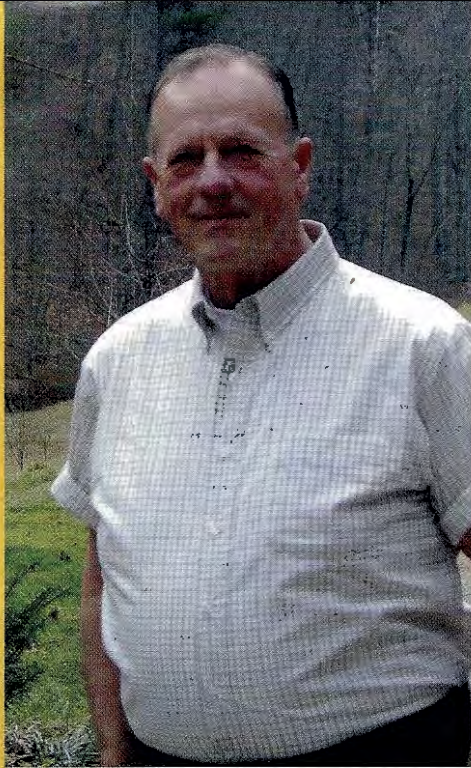


CENT DEUX BOEING B-52H comme celui-ci furent produits de 1961 à 1962 pour le Strategic Air Command.

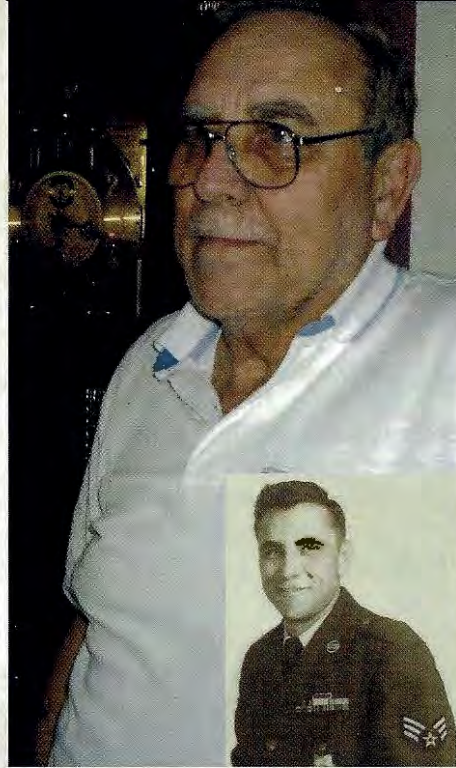
mais plus sourd et à bas régime », remarque O'Connor, tandis que son collègue Isley pense plutôt que « *le son produit par l'objet rappelait celui de l'écoulement de l'air sur la voilure d'un gros planeur en vol* ». Au centre de contrôle de lancement "November", le sergent James F. Bond dépêche sur N-7 une équipe de deux

« *C'est une fois en route que le second objet [identique au premier] est apparu. Ils se sont rejoints à un moment donné, et puis l'autre a disparu instantanément sans laisser de trace.* » Entre 3 h 15 et 3 h 30 du matin, la plupart des observateurs au sol confirment avoir bien aperçu deux ovnis identiques dans le même laps de

puis sont revenus ensuite se positionner l'un au-dessus de l'autre. Les équipes des sites "Juliet" et "Mike" ont d'ailleurs pu observer la même chose. » Sur le site N-7 aux alentours de 3 h 30 du matin, Jablonski et Adams trouvent les portes grandes ouvertes et l'équipe de maintenance en état de choc. Jablonski



© T. Tullien



© TUSAF/Archives J.F. Bond/Collection T. Tullien



© T. Tullien

BRADFORD RUNYON, l'ancien copilote du B-52H qui a vu l'ovni au sol, photographié aujourd'hui dans le Kentucky. À droite, interviewé récemment, l'ex-sergent James Frederick Bond, de faction au centre de contrôle LCF cette fameuse nuit d'octobre 1968.

prend alors l'initiative d'informer son centre de commandement du comportement de l'objet. « L'ovni est d'un lumineux rouge orangé, et change constamment de couleur, passant au blanc intense avec des reflets verts. Il arrive même que l'on puisse voir toutes les combinaisons de couleurs d'un seul coup. Il a commencé à survoler le site, puis il est parti en accélérant. Les couleurs changent en fonction de la vitesse. Puis les lumières disparaissent pour réapparaître cinq minutes plus tard... »

UN B-52 ENTRE DANS LA DANSE...

C'est alors qu'un bombardier B-52H "Stratofortress" du 5th Bombardment

l'USAF. Elles permettent de retracer le cours des événements et de localiser avec précision le bombardier dans ses évolutions au cours de l'heure qui suit. Il est donc 3 h 34 du matin. Les contrôleurs viennent d'apprendre qu'un ovni survole la zone à environ 39 kilomètres au nord-ouest de la base, soit à environ 11 kilomètres du site de missiles "Minuteman" N-7. – Allo, "MIB" Minot Contrôle Approche Radar, pour JAG-31. Avons-nous l'autorisation pour passer à la verticale de la balise WT au niveau 200 ? demande le copilote, la capitaine Bradford Runyon. – JAG 31, montez au cap 290 (nord-ouest) et maintenez 5 000 pieds (soit 1 500 mètres d'altitude), répond le contrôleur militaire,

– Affirmatif, affirmatif... Il y a des lueurs "31", rétorque Bradford Runyon.

– Quelqu'un voit encore des soucoupes volantes ! s'exclame le contrôleur.

Ensuite, les conversations reprennent à 3 h 52, lorsque l'approche radar communique à l'équipage du 23rd Bomb Squadron.

– L'ovni a été détecté également par les radars météo. Il devrait être à 1 h 00 et à 5 kilomètres de votre position actuelle !

L'équipage répond ne rien voir sur leur radar embarqué, et traverser un épais banc de brume. Le B-52H n° AF 61-0012 est à peu près à 64 kilomètres au nord-ouest de la base, tandis qu'il exécute un large virage standard de 180° par la droite, à la verticale de la balise WT qui le mène directement dans l'axe de la piste d'atterrissage de Minot AFB. Le navigateur, le capitaine Patrick McCaslin,

MAINTENANT UNE DISTANCE CONSTANTE DE 5 KILOMÈTRES AVEC LE B-52H, L'OVNI MANŒUVRE D'ATTERRISSAGE DU BOMBARDIER EN PERTURBATION

Wing, de retour d'une mission de dix heures, avec à son bord sept hommes du 23rd Bomber Squadron, dont le major James Partin aux commandes, demande l'autorisation d'effectuer le circuit d'approche avec, comme étape de base, la balise de radionavigation WT située près de Bowbells (Dakota du Nord), à 63 kilomètres au nord-ouest de la base.

Les conversations entre l'équipage du B-52H, indicatif "JAG 31", et le contrôle radar d'approche Rapcon figurent dans le dossier officiel du Projet Blue Book de

lequel poursuit une minute plus tard :

– JAG 31, grimpez et maintenez le niveau de vol 200 (20 000 pieds, soit 7 000 mètres d'altitude).

– Compris "31", nous quittons 5 000 pour le niveau 200, confirme le copilote.

– JAG 31, sur votre route de sortie vers la balise WT, il vous est demandé de regarder à 1 h 00 (devant et à droite) de votre position pendant les prochains 15 à 16 nautiques (29 kilomètres), pour savoir si vous apercevez des lueurs orange dans votre secteur, informe le contrôleur.

détecte alors un gros écho sur son écran radar de bord, au même endroit où l'objet a été vu par les radars météo, à quelque 5 kilomètres dans le prolongement de l'aile droite.

UN GROS ÉCHO RADAR

L'officier navigant se remémore la scène : « C'était un gros écho radar, semblable à celui d'un avion citerne KC-135 ! » Alerté par son navigateur, le copilote, le capitaine Bradford Runyon, scrute le ciel nocturne à travers son hublot latéral droit.



© Boeing Military Airplane Co./Collection B. Thouanel

LE CLICHÉ N° 773
de l'écran radar AN/ASQ-38
montrant l'écho de l'ovni
(à gauche du point central).

LE COCKPIT DU B-52H. Ces deux photographies permettent d'apprécier l'axe de visibilité du copilote assis en place droite, côte-à-côte avec celui du pilote, assis en place gauche sur un siège éjectable Weber. Ci-dessus, le poste de l'officier radariste à bord d'un B-52H.

Il ne voit que du brouillard opaque. Comme le lourd bombardier de 140 tonnes requiert un rayon de virage d'environ 9 kilomètres et demi, la présence de cet ovni s'avère un sérieux problème. McCaslin, tout en informant continuellement de la position de l'"intrus", demande aux pilotes de se montrer très vigilants. Tandis que l'appareil poursuit son virage, l'écran radar indique que l'objet, maintenant déplacé au nord-est, reste à distance constante et offre une bien meilleure liberté de manœuvre au bombardier. « Lorsque les pilotes ont commencé à virer sur la balise VOR, l'écho radar a bougé en même temps que nous. Il s'est déplacé d'abord au nord-est, et le

IL VA CALQUER SUS SUR SES TRANSMISSIONS

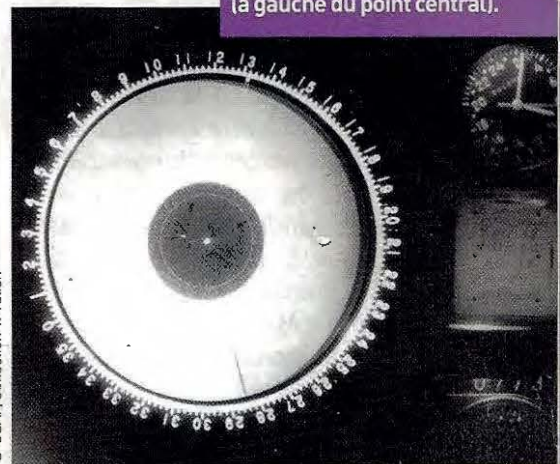
temps que nous prenions notre cap au sud-est pour débiter notre approche, il était passé carrément de l'autre côté, à 5 kilomètres au bout de notre aile gauche ! », se rappelle McCaslin.

Alors que le B-52H entame sa descente, l'écho radar reste tout aussi brillant, montrant l'ovni calquer la manœuvre d'atterrissage avec un taux de descente équivalent, maintenant une distance constante de 5 kilomètres avec le bombardier. Pour l'équipage du Strategic Air Command, il est clair que l'objet mystérieux vole à la

même vitesse et que, malheureusement, il n'y a rien d'autre à faire que de ne pas le perdre de vue. Quelques minutes plus tard, c'est au tour de la radio de bord VHF de donner des signes de faiblesse au moment précis où l'objet se rapproche à moins de 3 kilomètres de l'aile gauche du B-52H. Le copilote Bradford Runyon se souvient que lorsque l'ovni changeait brutalement de position, l'officier radariste, le capitaine Chuck Richey, craignant une collision, hurlait littéralement dans les écouteurs. Quant au navigateur McCaslin : « On ne savait pas lorsqu'il se rapprochait. Tantôt il était à 5 kilomètres de nous, la fois suivante, le balayage radar le situait à 3 kilomètres dans le prolongement de notre aile gauche. Je prévenais aussitôt les pilotes sur l'intercom, "Hé ! Cette chose se trouve à 3 kilomètres du saumon d'aile gauche !", tout en sachant pas trop de quoi il s'agissait, n'ayant jamais vu de ma vie un tel machin sur un écran radar ! Cette faculté de se rapprocher à 4 kilomètres de notre bombardier, puis de s'arrêter instantanément et de coller en formation parfaite avec nous était bluffante. Rien de ce que je connaissais ne pouvait parcourir 5 kilomètres en vol latéral en l'espace d'à peine 3 secondes... »

SILENCE RADIO

Alors que l'ovni se trouve à courte distance du B-52H, les émissions radio VHF sont alors coupées au Rapcon. Seul l'équipage du bombardier peut recevoir



© USAF/Collection T. Tullien

les communications du sol. Le contrôleur leur demande alors d'initialiser leur transpondeur radar SIF/IFF (Squawk Ident./Identification Friend or Foe) afin de mieux suivre leurs évolutions par le biais d'un point brillant sur l'écran de contrôle, et surtout confirmer la réception des messages du Rapcon par le pilote. Le contrôleur, rassuré, autorise peu après la tour de contrôle de procéder à l'atterrissage de l'appareil. Le Boeing B-52H poursuit sa descente à 460 km/h, pendant que l'équipage tente, en vain, de contacter le sol sur deux autres fréquences radio UHF. Au moment où l'altimètre affiche 14 000 pieds (4 250 mètres), l'ovni s'éloigne soudain et les communications radio reviennent à la normale. Il est 4 h 02 du matin.

– Allo, contrôle d'approche Minot... de JAG 31, m'entendez vous ? demande le copilote, le capitaine Bradford Runyon.

– Fort et clair ! répond le contrôleur.

– Notre ovni était sur notre gauche pendant que nous débitions notre percée...

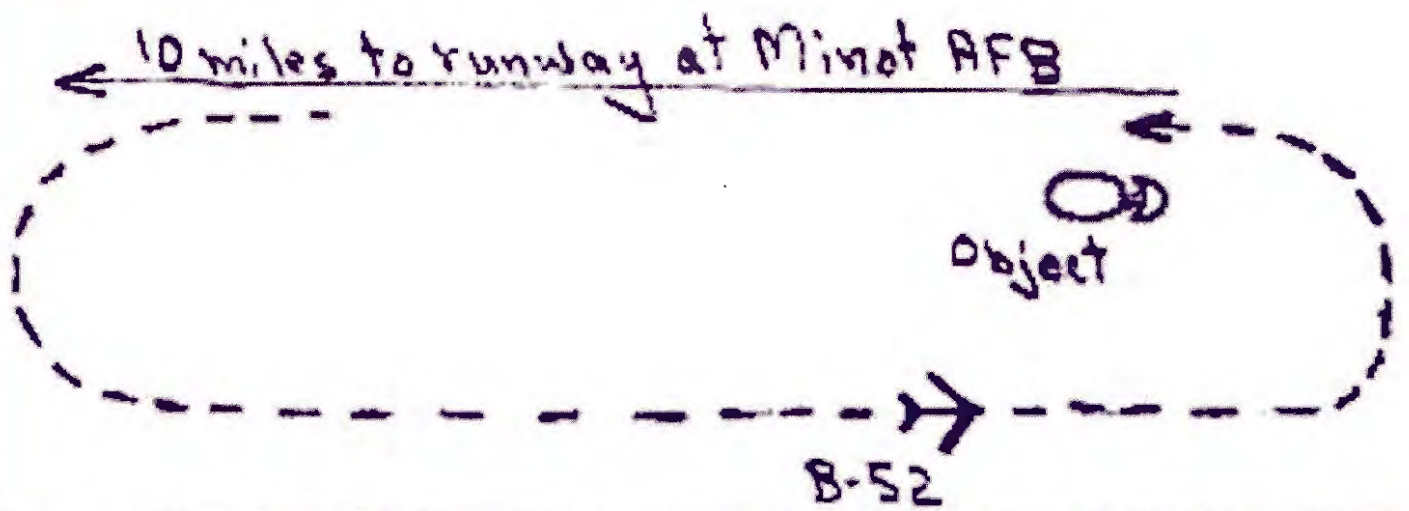


SCHÉMA DE L'INCIDENT. Ci-dessus, la seconde approche demandée à l'équipage du B-52H afin de survoler l'ovni au sol à environ 16 kilomètres de l'entrée de la piste 11/29 de Minot AFB. À droite, une représentation réalisée le 28 novembre 2000 d'après l'observation du capitaine Bradford Runyon (copilote). Ce dernier dira à propos de la partie en forme de croissant : « Il y avait des lumières multicolores à l'intérieur, je pouvais même distinguer des détails ! »

- Compris. Avez-vous pu voir quelque chose sur votre côté babord ?
- On a détecté un écho radar à 3 kilomètres et sur nos 9 heures pendant tout le temps de notre descente du niveau 200 au niveau 14 !
- Je me demande s'il ne serait pas la cause de tous vos problèmes radio, s'interroge le contrôleur militaire.
- Je l'ignore... Mais tout ce que je sais, c'est que ça s'est produit en même temps !

PLUS DE 6 000 KILOMÈTRES À L'HEURE !

Le colonel Arthur Werlich, à l'époque l'officier chargé des enquêtes sur les ovnis à la base de Minot AFB, a pu fournir la transcription de la conversation téléphonique qu'il a eu plus tard dans la journée (via le formulaire de procédure AFR 80-17) avec le chef du Projet Blue Book, le lieu-

gauche de l'appareil sur 32 kilomètres, puis a rompu la formation. Des clichés de l'écran radar ont été réalisés. Lorsque la cible était au plus près du B-52, aucun des deux émetteurs radio du bord ne pouvaient fonctionner correctement, ce n'est qu'après que l'ovni se soit éloigné que tout est revenu à la normale. »

L'estimation de la vitesse de l'ovni donnée par le Colonel Werlich a pu être obtenue grâce aux résultats de l'analyse préliminaire des données radar réalisée le matin même par l'officier de renseignement du 5th Bombardment Wing, Richard Clark. Ce dernier a estimé la vitesse moyenne de déplacement de l'objet à 6 300 km/h, en se basant uniquement sur la fréquence d'un balayage de l'antenne du radar embarquée évaluée à moins de 3 secondes. Cela étant, l'analyse officielle des paramètres

Les observateurs du site N-7, qui observent l'approche du bombardier sur la piste 11/29 de Minot AFB, se souviennent avoir vu les phares d'atterrissage haut dans le ciel et à l'ouest de leur position. « Pour éviter de confondre les lumières du bombardier avec celles de l'objet, se remémore Jablonski, les opérations nous avaient indiqué sa position à hauteur angulaire. Les réacteurs du B-52 étaient facilement audibles, alors que l'ovni ne produisait aucun son à la même distance. »

OBSERVATION VISUELLE RAPPROCHÉE

L'observateur autorisé pour une approche basse altitude avec remise de gaz, ses deux pilotes annoncent qu'ils souhaitent virer à gauche sur le cap 335 (nord/nord-ouest) pour reprendre leur dernier tour de piste avant d'atterrir. Le

“AU MOMENT OÙ NOUS PASSIONS AU-DESSUS DE L'OBJET, J'AI PU LE VOIR AVEC LA SECTION TUBULAIRE ET LA PARTIE AVANT ; IL ÉTAIT DE TAILLE R

tenant-colonel Hector Quintanilla, à la Foreign Technology Division (FTD) de Wright Patterson AFB.

« À environ 8 heures locales, un B-52H qui s'entraînait à une mission de pénétration à une soixantaine de kilomètres au nord-ouest de Minot AFB, a détecté un écho non identifié sur son radar de bord. La cible a été enregistrée en train de franchir 4 kilomètres en 3 secondes, soit une vitesse de l'ordre de 4 800 km/h. L'écho est ensuite resté en prolongement de l'aile

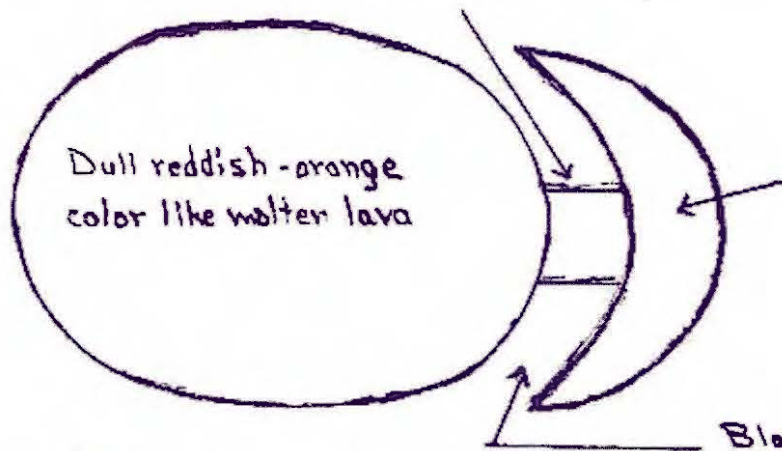
contenus dans le film du scope radar confirmait pleinement les propos de l'équipage du B-52, concluant ainsi que la vitesse et la manœuvrabilité de l'objet était absolument phénoménales.

Récemment, Clark ajoutait : « Ce ne pouvait pas être quelque chose que nous connaissions, car je ne pense pas que notre technologie soit capable de produire un engin pareil en termes de performances. Donc, par définition, ce ne pouvait être qu'un ovni ! »

contrôle Rapcon dirige alors le B-52H pour un virage main gauche de 290°, vent arrière, toujours à 3 200 pieds, ce qui l'amènera, compte tenu de son rayon de virage, au-dessus du site N-7. Il est 4 h 13 du matin. Après avoir terminé les procédures d'atterrissage et de calage altimétrique, l'équipage signale ne plus apercevoir d'objet dans le ciel.

- JAG 31, est-ce que vous voyez encore des ovnis dans votre secteur ? demande le contrôleur.

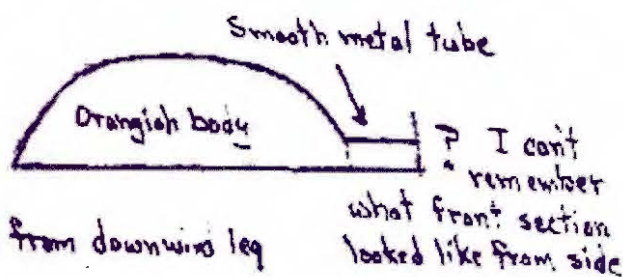
Smooth silvery metallic tube-like structure connecting the two sections



View from about 1000' above object

This section emitted a greenish-yellow glow

Black open space appeared to be the ground that it was sitting on



Side view from downwards leg

hippodrome. C'est alors que j'ai aperçu en direction du sol une boule de lumière orange à 1 heure de ma position (devant et à droite). Cela paraissait être situé à environ 24 kilomètres, soit posé sur le sol ou soit légèrement au-dessus du relief. La lumière n'a pas bougé alors qu'on se dirigeait droit sur elle. J'ai viré en étape de base à environ 2 kilomètres au sud de l'objet, et je me suis trouvé juste au-dessus. Elle ne bougeait toujours pas. Vue au travers du pare-brise du B-52, elle paraissait étrangement brillante, comme un soleil miniature posé au sol, sous le bombardier. »

Tout en surveillant étroitement son pilotage, le major Partin jette des regards furtifs à l'extérieur en se rapprochant rapidement de l'ovni. Il se souvient parfaitement de ce qu'il a vu ce matin-là : « Vous pouviez distinguer parfaitement les maisons au sol à cette altitude. C'était comme des dés à jouer ou des petites maisons de Monopoly. L'objet était, lui, bien plus gros. De forme ovale, il y avait comme des hublots tout autour, éclairés de l'intérieur, et il était comme posé légèrement au-dessus du sol. »

Dans les quatre à cinq minutes qui suivent l'observation initiale, alors que le B-52H vole droit sur l'ovni au sol, le copilote, le capitaine Bradford Runyon, en place droite, concentré sur la planche de bord, effectue les procédures de vol et énumère les check-lists avant l'atterrissage. Il déclarera, dans un formulaire remis au Cufos (Center for UFO Studies) en mai 2000 : « Quand j'ai relevé la tête. Nous étions déjà au-dessus de l'objet. J'ai aussitôt regardé par le hublot latéral du pilote sur ma gauche, et la première chose que j'ai vue était un carré sombre, ou un

– Rien au radar ni visuellement !
– Compris JAG 31... Le personnel des sites de missiles ne voit plus rien non plus...
Le Boeing B-52H poursuit son circuit de piste à 450 mètres sol et, à 4 h 17, il s'aligne enfin pour sa finale sur la piste 11/29. Quelques minutes plus tard, l'équipage de JAG 31 rappelle le contrôle et demande un nouveau cap pour un "poser" des roues à 4 h 40. « Après le retour de nos communications radio et avant que nous

seule condition de ne faire qu'une seule tentative avant de ramener le bombardier stratégique sur la piste pour de bon ! »

Le B-52H exécute donc une remise de gaz au-dessus de la piste, puis est dirigé vers un nouveau vecteur. Après avoir effectué un virage vent arrière de 290°, les deux pilotes reprennent leur point d'observation. Runyon se rappelle précisément : « Les contrôleurs au sol nous ont donné un cap direct pour survoler l'objet à la verticale. Et après, nous avons terminé notre remise de gaz, bouclé notre virage et pris notre nouveau cap, remis nos grandes ailes à plat sur l'horizon. Nous avons alors aperçu comme une lueur orange juste sous notre nez à gauche. On se dirigeait donc droit dessus ! »

COMME UN SOLEIL MINIATURE...

4 h 30. Le pilote assis sur son siège éjectable en place gauche, le major James Partin, décrit ainsi son observation dans le questionnaire AF117 rédigé le 30 octobre 1968 : « J'ai observé une lueur brillante inhabituelle que je n'avais jamais vu de nuit dans ce secteur. J'ai viré vent arrière en intégration dans l'étape de base de notre

faisons notre finale pour nous poser, c'est du moins ce que nous espérions, exténués par cette mission, raconte le copilote Runyon, quelqu'un se prétendant général est intervenu d'urgence sur la fréquence radio pour nous ordonner d'effectuer un nouveau circuit afin de survoler l'objet. »
Pat McCaslin a parfaitement entendu cette conversation sur l'intercom. « On nous a demandé de repartir une nouvelle fois et de chercher visuellement quelque chose. Les pilotes ont obtempéré à la

EN ENTIER ESPECTABLE !"

LES 150 MISSILES intercontinentaux LGM-130 "Minuteman I" à têtes nucléaires du 91st Strategic Missile Wing de Minot AFB étaient répartis dans des silos individuels sur une superficie totale de 2 500 km². En médaillon, le colonel Arthur Werlich, officier chargé des enquêtes ovnis à Minot AFB.

rectangle, et puis une espèce de rouge mat tout autour. J'ai pensé qu'il s'agissait d'un hangar où l'on met du foin, avec la porte grande ouverte. C'est alors que j'ai vu un cylindre métallique, comme en acier inoxydable ou en aluminium brillant, faire saillie à l'extrémité de cette chose posée par terre. Il y avait comme une excroissance en croissant de lune attachée à l'extrémité du cylindre, qui semblait solide et translucide à la fois. La lumière qui en émanait éclairait tellement le cylindre qu'on se serait cru en plein jour, vraiment ! »

NOUVELLE PANNE RADIO

« Tandis que nous étions en train d'incliner les ailes du B-52 à la verticale de l'ovni pour notre étape de base en vent de travers, nos émetteurs radio ont à nouveau cessé de fonctionner. Pendant que nous passions au-dessus de l'objet, j'ai vu qu'il était d'une taille respectable. À un moment donné, j'ai même pu le voir en entier, avec la section tubulaire et la partie avant. »

Le capitaine Runyon estime la durée de son observation à une dizaine de secondes. Son attention est particulièrement attirée par les lumières brillantes émanant de l'arrière de la section en forme de croissant. « J'ai pensé que c'était la cabine de pilotage de l'engin, ou quelque chose de ce genre... Il y avait comme des lumières multicolores à l'intérieur. Des couleurs qu'on ne voyait pas à l'extérieur. Je pouvais même distinguer des détails ! Et ce n'est qu'après nous être éloignés et

siège éjectable, grimper l'escalier menant au pont supérieur, et me tenir debout en équilibre entre les deux pilotes aux commandes, comme ça, sans parachute. Ça n'aurait pas été très prudent. Mais avec le recul, je regrette vraiment de ne pas avoir

Selon McCaslin, un technicien a ensuite rencontré les six hommes sur le tarmac, alors qu'ils se rendaient au débriefing technique habituel aux opérations du 5th Bombardment Wing, avant de se saisir du film de l'écran radar. Plus tard dans



SOUDAIN, LES SYSTÈMES D'ALARME DU SITE OSCAR-7 RETENTISSENT. LA LOURDE PORTE DU SILO EST RESTÉE GRANDE OUVERTE...

avoir viré à nouveau en direction de la piste 11/29 que les radios du bord ont pu fonctionner normalement. »

Le navigateur Pat McCaslin se souvient de l'étonnement du pilote : « Après la longue finale à basse altitude, au moment où nous sommes revenus sur la position, j'ai entendu une clameur venant du pont supérieur du bombardier. Tandis qu'ils commençaient à décrire la chose, les deux pilotes m'ont demandé si je voulais bien monter les rejoindre pour observer l'ovni. » Mais McCaslin décline l'invitation : « Comme nous volions à basse altitude, je ne tenais pas à me débâter de mon

vu cette chose. Au débriefing, l'un des pilotes me l'a décrite comme un objet de forme elliptique, une sorte de goutte ou de larme, rayonnant une couleur orange avec une tuyère en forme de boomerang se terminant par une partie fluorescente. »

RETOUR AU BERCAIL

Le bombardier se pose finalement à 4 h 40, et le major James Partin, officier le plus ancien, est convié au bureau des opérations de la base aérienne pour un débriefing. Par la suite, ni lui ni aucun autre membre d'équipage ne reparlera jamais plus de l'incident.

la matinée, il était aussi prévu un autre débriefing dans le bureau du commandant de la 810th Strategic Air Division, le Général Ralph Holland. Mais en réalité, tout le monde est allé se coucher. « Nous étions tous crevés. La journée avait été très longue, et nous ne souhaitions qu'une chose : rentrer à la maison. Une fois chez moi, je me rappelle avoir réveillé mon épouse, Sammy, en lui disant : "Tu ne devineras jamais ce que j'ai vu ce soir !" Et après lui avoir tout raconté, je me suis endormi. Elle est restée éveillée le reste de la nuit en se demandant ce qui pouvait bien exister ailleurs... »

L'ANALYSE DU CAS MINOT 1968

PAR LE DR CLAUDE POHER, EX-DIRECTEUR DU GEPAN (1977-1978), GROUPE D'ÉTUDE DES PHÉNOMÈNES AÉROSPATIAUX NON-IDENTIFIÉS, ORGANISME OFFICIEL FRANÇAIS CHARGÉ AU CNES DE L'ÉTUDE DU PHÉNOMÈNE OVNI.

Pendant ce temps, l'équipe d'intervention formée des commandos Jablonski et Adams roule en direction du nord vers le centre de contrôle de lancement (LCF) du site "November" et continue ainsi d'observer l'ovni. L'officier des opérations a noté : « 4 h 40 du matin. Le site N-7 a de nouveau repéré un objet à 5 kilomètres à l'ouest. Il semble stationnaire, comme posé sur le sol, avec des lumières brillantes orange qui alternent avec des lumières blanches et des lumières vertes. »

INTRUSION SUR UN SILO !

Vers 5 h 00 du matin, les première classe Lloyd M. Isley et Robert M. O'Connor, qui ont terminé leur travail sur le silo N-7, repartent vers la base. Tandis qu'ils roulent vers l'est le long de la route de service parallèle au site de missiles O-7, les deux hommes remarquent que les projecteurs d'éclairage sont allumés et que la porte d'accès au personnel dans le silo est restée grande ouverte. « L'écoutille en béton qui donne accès à la partie supérieure du silo (dans notre jargon, le "bouchon B") était ouverte, et j'ai trouvé cela très étrange, s'étonne encore O'Connor. Le commando SAT (Security Alert Team) venait d'arriver toutes sirènes hurlantes au même moment. Je reste convaincu que quelqu'un s'était bel et bien introduit sur le site sans aucune autorisation, et c'était la raison pour laquelle les commandos y avaient été envoyés. »

À 4 h 49 du matin, peu après l'atterrissage du B-52H, les systèmes d'alarme ont retenti sur le site O-7, obligeant le sergent William E. Smith Jr. à envoyer d'urgence un commando de sécurité et d'alerte. Les première classe Bajgiar et Venedall sont alors dépêchés sur les lieux. Par pure coïncidence, ils arrivent à l'instant précis où le véhicule d'Isley et O'Connor passe sur la route de service. Comme le télex du Colonel Werlich le précisera en date du 29 octobre 1968 : « À 9 h 49 heure Zoulou (4 h 49 heure locale), les systèmes d'alarme extérieurs et intérieurs du site de missile Oscar-7 ont retenti dans la salle de contrôle et de sécurité du wing. Un commando du SAT, envoyé d'urgence, a trouvé le cadenas verrouillant la chaîne de la grille d'accès ouvert, de même que la porte grillagée. À l'intérieur du complexe, une lourde porte d'accès horizontale au silo était déverrouillée et laissée grande ouverte avec le clavier de combinaison déconnecté. »



© B. Thouanel

Nous sommes ici en présence d'un cas exceptionnel d'observation d'ovni par des moyens sophistiqués. Il est clair que l'engin observé n'avait rien à voir avec tout ce qui peut être fabriqué par l'homme. Ses caractéristiques générales sont conformes à celles qui résultent des statistiques établies à partir de milliers de témoignages du monde entier. Nous avons affaire à un ou plusieurs engins aux caractéristiques dynamiques et énergétiques hors du commun provoquant une panoplie d'effets physiques qu'il est fort intéressant d'analyser : forte luminosité de l'air, interruption des communications VHF, fort brouillage radio au cours du survol,

puissants échos radar, etc. En revanche, rien ne prouve que le ou les ovnis en question se soient tout particulièrement intéressés aux installations nucléaires (les missiles intercontinentaux) de Minot. Il se peut que leur intrusion dans cette zone truffée de moyens de trajectographie et de reconnaissance aérienne soit le fait du hasard. Leur atterrissage a en effet eu lieu à plusieurs reprises en pleine campagne. Ce n'est que longtemps après les premières observations visuelles que le silo de lancement Oscar-7 semble avoir été "visité", probablement à cause de l'agitation insolite des nombreux témoins et de l'activité du B-52H propres à attirer l'attention des occupants de ces énormes ovnis. Toutefois, il ne semble pas qu'il y ait eu déplacement d'une dalle de 20 tonnes en béton armé, mais plutôt l'ouverture d'une trappe où figurent les molettes d'ouverture par code de l'accès du personnel : le "bouchon B". L'effraction commise sur le site O-7 est survenue loin de la zone où l'ovni a été observé visuellement et par radar à plusieurs reprises. La zone faiblement radioactive sur un parking n'a cependant rien d'étonnant en un lieu où sont débarquées des têtes nucléaires de manière opérationnelle. Mais nous n'en savons pas suffisamment pour nous faire une opinion étayée, et il est probable que nous n'en saurons pas davantage avant longtemps, s'agissant d'un secret touchant la sécurité nationale des USA. Mais de mon point de vue, ce que nous avons pu reconstituer est parfaitement clair. Saluons Thomas Tulien, Martin Shough et James Klotz pour leur formidable travail de reconstitution historique et de collecte d'informations aux USA, ainsi que tous les protagonistes directs de cette affaire qui, à l'époque tenus au devoir de réserve, ont accepté de nous faire part de leur observation plus de trente-huit ans après les faits. Les conclusions de Blue Book, en 1968, apparaissent aujourd'hui d'un étrange ridicule, au point de se demander si le lieutenant-colonel Quintanilla (chef du Projet Blue Book, ndlr) a véritablement eu connaissance des faits, ou s'il n'avait pas reçu l'ordre de conclure comme il l'a fait. Mais peu importe, car la vérité se fait jour, qui implique un savoir aux conséquences potentielles considérables pour l'avenir de l'humanité en matière d'énergie et de transport.

Site de Claude Poher : www.universons.com/

Smith est convoqué le lendemain sur le site O-7 par une équipe d'enquêteurs diligente par le Wing Security Control. « J'étais toujours de service et je leur ai dit que tout ceci était bien étrange car, à ma connaissance, nous n'avions auparavant jamais retrouvé une grille d'entrée d'un site de missile grande ouverte. La serrure n'avait pas été forcée. Les enquêteurs ont détecté un niveau de radiation anormalement élevé sur le parking, à un endroit précis du site, assez éloigné du silo de missile. Comme une sorte d'anneau de faible niveau radioactif, en tout cas pas assez élevé pour contaminer des personnes, mais qui subsistait bizarrement sous une forme circulaire. On en a tous eu froid dans le dos, et je me suis demandé ce qui avait bien pu faire une chose pareille. »

Il n'existe à ce jour aucun compte-rendu autre que celui du sergent Smith, ni aucun élément d'information dans les documents de l'enquête officielle rela-

tive à l'effraction du site O-7 mettant ces faits en relation avec les observations d'ovnis cette nuit-là. Selon d'autres sources, au moins trois autres sites de missiles ICBM auraient connu des alarmes semblables tôt dans la matinée. Le personnel de sécurité du site "November" fera part d'une dernière observation à 5 h 18 du matin, avec l'éloignement progressif d'une lumière verte jusqu'à sa disparition complète dans la nuit. Jablonski, pour sa part, conclut : « Notre attention avait été attirée quand l'ovni est réapparu à environ 8 kilomètres à l'ouest, où il a stationné ainsi un certain moment jusqu'à disparaître totalement au bout d'un quart d'heure... » Le sergent Bond confirmera également la dernière observation : « Après s'être comme posé au sol, et devenu lentement de couleur vert pâle, l'ovni s'est progressivement volatilisé au bout d'un quart d'heure, et on ne l'a jamais revu... »