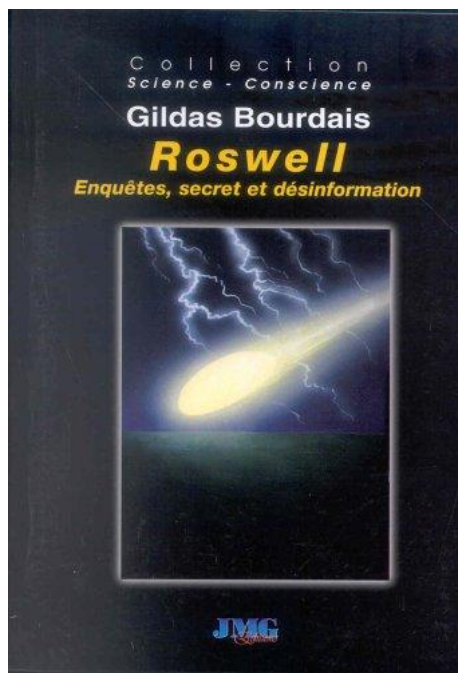


## ROSWELL. RETOUR SUR L'IMPOSTURE DES BALLONS MOGUL

Un texte de **GILDAS BOURDAIS**



Gildas Bourdais

### Le crash de **Roswell** *Enquête inédite*



Collection Collection : enigma



\* Avant-propos d'Alain Moreau :

Voici ce qu'on lit sur le site Web de la revue « **Science et pseudo-sciences** » :

*« L'intérêt commercial que représente le fameux "crash de Roswell", véritable tarte à la crème de l'ufologie, n'a bien évidemment pas échappé à **Berlitz**, qui sort *Le mystère de Roswell* en 1980. Cette affaire relate un prétendu accident d'OVNI (pour cause de pilotage en état d'ivresse ?) observé en juin 1947 au Nouveau-Mexique, et révélé quinze jours après les "soucoupes volantes" décrites par le fameux **Kenneth Arnold**, le 24 juin 1947. Cette histoire est régulièrement réchauffée par les auteurs de littérature ufologique qui se plaisent à affirmer que l'**U.S. Air Force** aurait, en cette occasion, fait disparaître une épave de vaisseau extra-terrestre ainsi que les corps de ses occupants ! Un des chefs d'œuvre du genre a paru en 1991 aux États-Unis sous le titre sans équivoque "**UFO crash at Roswell**", ce qui en dit long sur les talents d'enquêteurs d'investigation de son auteur. En fait, les investigations objectives qui ont été menées par des enquêteurs de l'**U.S. Air Force**, ont révélé qu'il ne s'agissait que de l'atterrissage accidentel d'un ballon-radar expérimental classé 'secret défense', dix jours AVANT l'observation de **K. Arnold**. Ces données expliquent sans doute les atermoiements des militaires à révéler, à l'époque, et durant les décennies de Guerre Froide suivantes, ce dont il s'agissait réellement. Ces explications embarrassées, partielles et contradictoires, lâchées au compte-gouttes, ont certainement favorisé la naissance du mythe et de la théorie du complot. Le reste n'est qu'une montagne de divagations de soi-disant enquêteurs très imaginatifs ou peu scrupuleux. »*

Si je ne partage évidemment pas le contenu de cette prose inepte et contraire à la réalité, ce petit texte illustre néanmoins parfaitement la position sectaire des nombreux opposants à la nature extraterrestre du crash près de Roswell.

Je consacre ce texte à une grosse entourloupe de l'*Armée de l'Air* américaine, datant des années 1990 : l'explication du crash de Roswell (1947) par un lancement de ballons "**Mogul**". Cette explication, répercutée dans les médias, a bien sûr la faveur des "rationalistes de tout poil", mais aussi celle d'individus comme le sociologue **Pierre Lagrange**. Pourtant, cette explication ne tient absolument pas la route. On notera que cette explication par les ballons **Mogul** a été formulée à la même période que ledit "scandale de l'autopsie d'un extraterrestre", certains ufologues ayant émis l'hypothèse que cette séquence filmée a été volontairement introduite afin de porter l'attention sur autre chose que la demande d'enquête du **GAO** auprès du Congrès américain, et discréditer, par la même occasion, le dossier Roswell.

Il convient aussi de dénoncer, comme **Gildas Bourdais** l'a fait avant moi, la confusion (voulue ?) entretenue, à propos du dossier Roswell, entre les notions de "secret" et de "complot". Contrairement à ce qu'ont prétendu des journalistes et le sociologue **Pierre Lagrange**, il ne s'agit pas ici de théorie "conspirationniste", mais de la préservation d'un secret...

Le 24 janvier 2017, **RMC Découverte** a rediffusé une émission (il s'agissait d'une énième rediffusion) sur le crash à Roswell, une émission au cours de laquelle l'explication par le train de ballons **Mogul** est à tort privilégiée. Cette même émission a encore été rediffusée, sur la même chaîne télévisée, le 14 février 2017, ainsi qu'en décembre 2017. A noter que, dans cette émission datée de 2006, les ufologues « pro-ET » qui participent au documentaire, comme **Stanton Friedman**, n'ont pas été invités à réagir à l'explication **Mogul**, ce qui n'a rien de surprenant dans la mesure où l'objectif de ce documentaire de **National Geographic** était de réduire au rang de mythe le cas Roswell, la conviction des responsables du documentaire ayant présidé à l'élaboration de celui-ci.

Même **Jean-Claude Bourret** soutient cette ineptie de l'explication **Mogul**, comme on peut le lire dans le numéro 98 de "**Nexus**" (mai-juin 2015), pages 22-23. Voici, à ce propos, sa pauvre argumentation :

*« Dès l'instant où une seule personne détient un tel secret, il y a un risque de fuite, puisqu'il peut bavarder. Si deux personnes détiennent ce secret, il finit par sortir. Le crash de Roswell, pour moi, ça ne tient pas la route. »*

*« Et on n'a pas une seule photo, alors qu'on a une photo du ballon qui s'est écrasé ? Alors qu'à l'époque, il y avait des tas de photographes... Cela me paraît invraisemblable. »*

*« C'est une mauvaise interprétation du ballon qui était une arme secrète américaine (c'est pour ça qu'il y a eu du debunking) chargée d'étudier les explosions nucléaires soviétiques dans l'atmosphère. Comme on ne voulait pas que ça se sache, ils ont fait le coup de la soucoupe volante.*

*Mais je ne crois absolument pas à l'histoire de la soucoupe volante qui s'écrase avec des petits hommes verts à l'intérieur. Si cela vient d'une planète dont les habitants ont des millions ou des milliards d'années d'avance, il ne peut y avoir de panne. Il ne faut pas faire d'anthropomorphisme. Il faut comprendre que si une civilisation qui nous visite est à des dizaines ou des centaines d'années-lumière de nous, elle a la capacité de se rendre invisible, elle est éternelle, elle est indestructible. Sur cette planète, c'est sans doute le Big Data qui a pris le pouvoir, il n'y a pas d'êtres faits de chair et de sang (c'est une hypothèse, en tout cas sur certaines de ces planètes). Donc, la panne n'existe pas, la mort n'existe pas, la durée de vie n'a aucune importance, et on est face à quelque chose qui transcende complètement notre propre façon d'exister. » (J.-C. Bourret)*

**Je note pour ma part que des personnes au courant d'un événement relevant du top secret peuvent faire l'objet, surtout en milieu militaire, de pressions visant à préserver le secret de celui-ci (y compris par des menaces de mort sur la personne ou la famille de celle-ci).** Curieusement, voici ce que dit **Jean-Claude Bourret** à propos des "hommes en noir" auxquels il ne croit pas (il dit que cela relève du fantasme) :

*« On sait que les services secrets, sur ordre du président de la République, peuvent éliminer quelqu'un sans jugement si l'intérêt supérieur de l'État est menacé... Cela veut dire que je suis chef d'État, je considère que **NEXUS** déstabilise l'État parce qu'il fait des révélations embarrassantes, je dis : "Allez, vous me les éliminez !" Et vous, vous aurez un accident de voiture, vous, une crise cardiaque, etc. (Rires... jaunes.) Donc, je ne crois pas du tout à des mecs en costume noir... Je suis désolé de casser vos rêves d'enfant... »*

**Donc, ce qui est valable dans ce contexte ne pourrait pas l'être par exemple pour l'affaire Roswell ?** Quant aux "men in black", je conseille la lecture de : "**Men in Black**", de l'ufologue **Joël Mesnard**, éditions du Mercure Dauphinois.



Mais c'est une autre histoire.

De plus, dans le cas de Roswell, de nombreuses personnes, y compris des militaires, ont évoqué la récupération d'un engin inconnu non identifiable à un vulgaire ballon... A cet égard, on dirait que Jean-Claude Bourret ignore complètement l'historique du dossier Roswell, ce qui est curieux de la part d'un "spécialiste" des OVNI's... Il semble par exemple ignorer l'excellente contribution de Gildas Bourdais au dossier, cet ufologue étant l'auteur de plusieurs ouvrages de référence sur le sujet. L'ancien journaliste de TF1 évoque l'absence de photos, mais cette absence est tout simplement corrélée à la préservation du secret, tout document compromettant étant évidemment dissimulé par les autorités militaires. Ensuite, une photo serait-elle une preuve ? Il suffit de songer à l'affaire de "l'autopsie d'un extraterrestre" pour constater que les choses ne sont pas aussi simples que cela... (En 2015, un nouveau rebondissement s'est produit à propos de deux photos représentant un prétendu cadavre extraterrestre, photos datées justement de 1947, l'année de Roswell. Voir "**Top Secret**", n° 78, avril-mai 2015, p. 28-33, ce cas étant également brièvement évoqué dans le numéro 98 - mai-juin 2015 - de "**Nexus**", page 7. Ce prétendu extraterrestre s'est avéré n'être, en réalité, qu'une momie d'enfant...) Quant au debunking, c'est pour préserver le secret de la récupération d'un vaisseau d'un autre monde et de l'utilisation de ce vaisseau en matière de rétro-ingénierie, pas pour cacher l'existence du train de ballons Mogul.

Enfin, que sait **Jean-Claude Bourret** de la technologie des visiteurs de Roswell pour déclarer qu'un tel vaisseau "alien" ne peut tomber "en panne" ? Notons par ailleurs que, si l'on en croit une déclaration de **Benjamin Creme** (1922-2016), l'équipage du vaisseau s'est sacrifié pour laisser à l'humanité une preuve de l'existence de visiteurs de l'espace...

**Alain Moreau**

\* **LE TEXTE DE GILDAS BOURDAIS :**

Voici un texte de **Gildas Bourdais** disponible sur le "blog ufologique" de ce dernier : <http://bourdais.blogspot.com>

Étant tout à fait d'accord avec le contenu de ce texte, je me permets de le mettre sur mon site, l'auteur du texte autorisant sa diffusion sous réserve, bien sûr, d'en indiquer la source.

Vous trouverez, dans le texte original, les illustrations accompagnant celui-ci.

Voici le texte de **Gildas Bourdais** (août 2009) : "**Roswell. Retour sur l'imposture des ballons Mogul**".

« Ayant déjà exposé longuement (trop longuement, m'ont dit certains) dans plusieurs livres et articles le dossier des "trains de **ballons Mogul**", mis en avant en 1994-95 par l'**armée de l'Air américaine** pour expliquer Roswell, mais réfuté ensuite par de nombreux arguments convaincants, je croyais pouvoir le laisser "reposer en paix", mais il s'avère que certains sceptiques le défendent encore, et même avec virulence. **Aussi, je crois utile de récapituler ici, brièvement, les principaux arguments conduisant à écarter cette thèse des ballons qui, à y regarder de près, est une véritable imposture.**

#### **- Résumé du débat :**

Le 8 juillet 1947, alors que se déroulait la première vague d'observations de "**soucoupes volantes**" aux États-Unis, la base des bombardiers atomiques de Roswell, au Nouveau-Mexique, annonça par un communiqué de presse la découverte de l'un de ces mystérieux "**disques volants**", accidenté dans la région, sur le ranch du fermier **William "Mac" Brazel**. Mais, le soir même, la nouvelle était démentie par le **général Ramey**, commandant la région aérienne à Fort Worth, au Texas, en montrant aux journalistes des débris de ballon météo et de sa cible radar. C'était une simple méprise, expliqua-t-il, et l'incident fut aussitôt oublié.

Cependant, au début des années 1990, des témoignages ayant fait surface, de plus en plus nombreux, qui confirmaient le premier communiqué de presse de 1947, l'**armée de l'Air** a alors expliqué, en 1994-95, qu'elle avait en fait protégé le secret d'un "train de ballons" expérimental, appelé « **Mogul** », qui devait servir à détecter les futures explosions nucléaires soviétiques. C'était cela que les militaires de Roswell avaient pris pour une soucoupe ! Cette nouvelle explication est-elle plus crédible que la première ?

**Rappelons d'abord que l'enquête de la commission du Congrès américain, le GAO, a refusé l'explication des ballons dans son rapport de juillet 1995, contrairement à ce qu'a écrit en France le sociologue Pierre Lagrange. Le GAO, ayant constaté la destruction non motivée d'une grande partie des archives de la base de Roswell, a seulement conclu : "L'enquête sur ce qui s'est écrasé à Roswell continue."** Les enquêtes ont continué, en effet. Au terme d'un long débat qui s'est déroulé au cours des années suivantes, **les arguments se sont accumulés qui permettent d'affirmer que l'explication de l'Air Force ne vaut rien.** J'ai participé activement à ces débats, et j'ai présenté les arguments en détail dans plusieurs livres et articles, auxquels je renvoie le lecteur désireux d'en savoir plus (1). Je ne fais ici que les résumer.

Voici, selon moi, les principaux arguments que l'on peut avancer contre "**Mogul**" :

**- Les trains de ballons "Mogul", lancés depuis la base de White Sands, étaient composés d'éléments très ordinaires ne pouvant nullement impressionner les officiers d'élite chargés des bombardiers atomiques.**



- Le train de ballons "Mogul" No 4, le seul censé pouvoir expliquer - selon les militaires - certains débris bizarres décrits par les témoins, n'avait même pas décollé, ayant été annulé à cause du temps couvert ! On peut en trouver les preuves dans le gros dossier d'un millier de pages, le "Roswell Report", publié en 1995 par le Pentagone (2). De plus, aucun témoin de l'époque n'a décrit la récupération d'un train de ballons Mogul avec ses équipements, sur le ranch du fermier Brazel ou dans les environs.

- Des témoins militaires et civils, crédibles pour la plupart, ayant eu l'occasion de voir de près et de manipuler certains débris trouvés au sol sur les lieux du crash, ont décrit, de manière concordante, des débris étranges, très différents des débris ordinaires de ballons météo et de cibles radar.

- Enfin, de nombreux témoins, retrouvés peu à peu par plusieurs équipes d'enquêteurs, racontent une tout autre histoire, celle de la découverte, encore très secrète aujourd'hui, non seulement d'un champ de débris étranges sur le ranch Foster du fermier Brazel, mais aussi d'un OVNI accidenté et de plusieurs cadavres d'êtres non humains, sur un site plus proche de Roswell. Sur ce quatrième point, je renvoie le lecteur aux autres articles sur ce "blog", en particulier à : "Le crash de Roswell - Le nouveau scénario".

<http://bourdais.blogspot.com/2009/02/le-crash-de-roswell.html>

Reprenons ici les trois premiers arguments, qui suffisent, à eux seuls, pour réfuter Mogul.

### 1. Les trains de ballons « Mogul » : du matériel très banal

Le remplacement de l'explication initiale de l'Air Force - un ballon météo et sa cible radar - par cette nouvelle explication - un train de ballons météo "Mogul" avec divers équipements - appelle tout de suite une remarque de bon sens : vingt ou trente ballons, ce sont toujours des ballons ! Pour tenter de faire oublier cette lapalissade, les tenants de Mogul se sont efforcés de rendre ces trains de ballons impressionnants et mystérieux. Karl Pflöck, l'un des premiers enquêteurs à lancer l'hypothèse Mogul, en même temps que l'Air Force au printemps 1994, décrit ainsi ces trains de ballons, dans son livre principal sur le sujet, paru en 2001 (3) : Ils étaient "énormes et complexes, s'étendant sur près de 700 pieds en vol, de haut en bas" (en fait, 600 à 650 pieds, soit 200 à 220 m). L'armée de l'Air américaine a publié l'année suivante son "Roswell Report", dans lequel elle insiste également sur cette grande taille, avec un dessin comparant le train de ballons Mogul à la Tour Eiffel ! Cette comparaison est trompeuse. On trouve dans le "Roswell Report" de l'Air Force plusieurs schémas de trains de ballons, notamment des numéros 2 et 5, mais pas de Mogul 4 dont, apparemment, ils n'ont aucune trace dans les archives (on va voir pourquoi).

En fait, les données techniques du rapport indiquent que le train complet, avec instruments, ne pesait pas plus de 25 kg. Avant de gonfler les ballons, on pouvait le transporter dans une jeep. La vraie question est celle-ci : à partir de combien de ballons météo, accrochés à une ligne, risque-t-on de les prendre pour une soucoupe volante ? Mais voyons de plus près les autres composants.

\* Lancer de ballons et cibles radar reconstitués pour une émission de télévision :

Le train **Mogul numéro 2**, lancé en Pennsylvanie, avait servi de modèle pour les lancers prévus à White Sands, début juin 1947. Il comprenait 25 petits ballons météo en néoprène, pesant chacun 350 grammes, attachés à une ligne verticale en nylon de 650 pieds (200 m), et des cibles radar. Les ballons étaient distants de 20 pieds (6 m). L'ensemble était surmonté par trois ballons en néoprène de 1 000 grammes, qui servaient à assurer le décollage rapide et qui devaient être lâchés à partir de 45 000 pieds (13 700 m). Pour essayer de prolonger la durée des vols, les ingénieurs avaient eu l'idée d'accrocher un réservoir de ballast destiné à s'écouler lentement. C'était un réservoir rempli de kérosène, ou de sable, en plastique, avec une valve de relâchement automatique en fonction de la pression atmosphérique. Selon les modèles, il emportait environ de trois à cinq kilos de ballast. Pour alimenter ce matériel, il y avait aussi une batterie électrique. On a fait grand cas d'une autre pièce d'équipement, la "bouée acoustique" ("sonobuoy"), destinée à la détection des explosions à distance, qui aurait pu intriguer, dit-on, les aviateurs de Roswell. C'était un modèle marin comportant un hydrophone, un émetteur et sans doute une petite batterie électrique, d'un poids total de treize livres (6,9 kg). Mais la photographie de l'appareil montre un vulgaire tube métallique, long d'un mètre environ, cerclé ici et là, avec au sommet une petite sangle et une boucle métallique, bref, un matériel très ordinaire. Pas la moindre science-fiction là dedans.

Ces équipements sont décrits, avec schémas, photographies, fiches techniques détaillées, dans le volumineux **"Roswell Report"**. Cette abondante documentation est destinée, évidemment, à impressionner et à décourager la lecture. Mais si l'on ne perd pas son bon sens en route, il est flagrant que les composants de ces trains de ballons étaient des équipements parfaitement ordinaires, qu'on n'aurait pu manquer d'identifier comme tels. Il aurait suffi à quiconque d'identifier l'un quelconque de ces matériels - un ballon, une baguette de balsa, des cibles radar (nous y venons tout de suite), une batterie, de la ficelle en nylon, une boucle métallique - pour régler la question. Seul l'objectif du projet, mettre au point un système de détection des futures explosions atomiques soviétiques, était secret. Même les personnels techniques n'en savaient rien.

### \* **Fragiles cibles radar :**

Le train de ballons numéro 2 était équipé de trois cibles radar, du modèle **ML-307B**, très légères et fragiles, d'un poids de 100 grammes seulement, ressemblant à des cerfs volants en forme de tétraèdre, avec des feuilles d'aluminium collées sur papier et montées sur des baguettes de balsa de 8 mm (5/16 de pouce) de section.

**Des aviateurs chevronnés, responsables des bombardiers atomiques, pouvaient-ils prendre ces fragiles cerfs volants pour des débris de soucoupe volante extraterrestre ?**

Pour répondre à cette question, il n'en coûte qu'un Euro, le prix d'une baguette de balsa de 8 mm de section, achetée dans n'importe quel magasin de fournitures artistiques et de bricolage. Faites l'expérience et voyez vous-même combien il est facile de casser une telle baguette dans ses mains. C'est vraiment très fragile. De même, amusez-vous à coller une feuille d'aluminium sur une feuille de papier et voyez comme c'est facile à déchirer. Voyez également comme c'est facile à froisser et pratiquement impossible à défroisser ensuite (contrairement aux feuilles infroissables décrites par des témoins, comme on va voir plus loin). Les deux officiers de Roswell envoyés sur le terrain, le lundi 7 juillet, pour inspecter le champ de débris, étaient parfaitement capables d'identifier ces débris. Le **commandant Jesse Marcel** était le responsable de la sécurité de la base de Roswell, et le **capitaine Sheridan Cavitt** était responsable du contre-espionnage. L'année précédente, **Marcel** avait été félicité par toute la hiérarchie pour son excellent travail comme responsable de la sécurité des expérimentations atomiques à Bikini. Petit détail : son fils, le **Dr Jesse Marcel Jr**, a défendu sa mémoire contre

des attaques assez ignobles des sceptiques, dans son livre “**The Roswell Legacy**” (2007). Il y a reproduit son diplôme de « radar intelligence officer » obtenu en 1945. **Marcel** n’ignorait rien des cibles radar !

#### \* L’argument de la colle à bois :

Mentionnons un curieux argument des sceptiques, comme **Karl Pflock** et le **professeur Charles Moore**, le physicien qui avait participé aux lancements à l’époque et qui était devenu dans les années 90 un ardent défenseur de la théorie **Mogul**, avec son livre “**UFO Crash at Roswell**”, paru en 1997 (4). Ils ont estimé que ces baguettes de balsa avaient été rendues peu reconnaissables car elles avaient été renforcées, non seulement avec du ruban adhésif, mais en les imprégnant de colle à bois. L’ingénieur **Robert Galganski** a fait une étude complète de la résistance de ces baguettes de balsa, y compris en les traitant de la sorte. Le résultat est sans appel : elles cassent presque aussi facilement (5). Pour ceux qui aiment les chiffres, les mesures faites dans les règles de l’art avec du matériel adéquat ont donné les résultats suivants. La force à appliquer pour rompre ces baguettes de 8 mm est de 7,4 newtons pour une baguette non traitée, et de 17,4 newtons pour une baguette traitée avec de la colle à la caséine. Ce sont des forces faibles : un newton équivaut à 0,225 livre, ou 100 grammes. J’ai vérifié moi-même qu’une baguette imprégnée de colle, bien séchée, est aussi facile à briser, et que le bois reste parfaitement identifiable car la colle s’enfonce dans le bois après séchage. **Galganski** a aussi fait des essais de combustion. **Les baguettes, traitées ou non avec de la colle, ont commencé à brûler après une exposition de vingt secondes à la flamme d’un briquet. Or, rappelons-nous que le commandant Jesse Marcel, qui avait inspecté le terrain le 7 juillet, ainsi que le rancher Brazel qui avait découvert le champ de débris, avaient essayé vainement de brûler les débris avec leur briquet. On le voit, l’argument de la colle à bois est une plaisanterie.**

**Nous pouvons déjà faire un premier constat. Si les aviateurs de Roswell avaient trouvé un tel matériel, il leur aurait suffi de ramasser l’une de ces baguettes et de la casser pour voir à quoi ils avaient affaire. Il n’y aurait pas eu de communiqué de presse et pas d’affaire de Roswell. Il est invraisemblable que les aviateurs chevronnés de Roswell, triés sur le volet pour être responsables des bombardiers atomiques, aient pu prendre ces matériels d’une grande banalité pour des débris de soucoupe volante.**

#### \* L’argument du « scotch à fleurs » :

Cependant, nous ne sommes pas au bout de nos peines, car les partisans de **Mogul** ont mis en avant les fameuses cibles radar, une pièce dont ils ont fait toute une histoire, pour la raison que celles de l’équipe de la **New York University (NYU)**, chargée des essais, avaient une particularité : elles étaient renforcées avec du ruban adhésif décoré de motifs de fleurs stylisées. C’est cela, explique-t-on sans rire, que des témoins, tel le **commandant Jesse Marcel**, le responsable de la sécurité de la base de Roswell qui avait passé une journée à inspecter le terrain (et sur lequel les sceptiques se sont acharnés), avaient pris pour des « hiéroglyphes » extraterrestres !

Reconnaissons-le et n’esquivons pas cette difficulté : Le fermier **Mac Brazel** et sa fille **Bessie Brazel-Schrieber** ont bel et bien décrit, le premier lors de son entretien du 8 juillet 1947 (sous escorte militaire), et sa fille dans sa déclaration sous serment du 22 septembre 1993, des débris de ballons, et très probablement de cibles radar, comme celles qui étaient lancées début juin à Alamogordo, avec ce détail révélateur du "scotch à fleurs", selon **Brazel**. L’article du



“**Roswell Daily Record**” du 9 juillet cite **Brazel** : *"une grande quantité de ruban adhésif scotch et une certaine quantité de ruban avec des fleurs imprimées dessus avaient été utilisées dans la construction"* (“*Considerable scotch tape and some tape with flowers printed upon it had been used in the construction*”).

Ce n'est pas parfaitement clair, mais il faut admettre que **Brazel** avait bien fait mention de ruban adhésif avec des dessins de fleurs. A moins de supposer qu'il débordait d'imagination, il a bien cité là un détail "qui ne s'invente pas" et qui semble être, à première vue, un point en faveur de la découverte d'un train de **ballons NYU**. Soulignons cependant que c'est le 14 juin, alors que le communiqué de presse du 8 juillet parlait d'une découverte la semaine précédente. Je cite : *"L'objet volant a atterri sur un ranch près de Roswell la semaine dernière."* Qu'avait donc trouvé **Brazel**, le 14 juin, c'est-à-dire au moins quinze jours plus tôt ? Le train de ballons **Mogul numéro 4** ? Une hypothèse bien plus probable est celle de la découverte d'une simple grappe de quelques ballons météorologiques avec plusieurs cibles radar, qui ne l'avait d'ailleurs pas ému le moins du monde : on en trouvait assez souvent dans la région et ce n'était pas pour cela qu'il avait fait le voyage à Roswell le 6 juillet.

Le gros “**Roswell Report**” de l'**Air Force** mentionne clairement des lancements de grappes de ballons météorologiques par l'équipe de la **New York University**, au cours du mois de juin. Les rapports de **NYU** y sont reproduits et, dans celui couvrant le mois de juin 1947, on lit :

*"Des essais sur le terrain ont été effectués sur la base aérienne militaire d'Alamogordo pendant la semaine du 1er juin, en utilisant des grappes (clusters) de ballons météorologiques. L'objectif premier de ces essais était de perfectionner le maniement et les techniques de lancement pour de grands assemblages, et de vérifier la mise en œuvre des dispositifs de contrôle de l'altitude mis au point pour ce projet."*

**Karl Pflock** donne plus de détails sur ces lancements non répertoriés, dans son deuxième livre sur Roswell paru en 2001. A côté des "vols de service" avec tout l'équipement prévu pour les essais de type "**Mogul**", l'équipe de **NYU** effectuait aussi des lancements météorologiques pour vérifier les vents avant les lancements de grands trains de ballons **Mogul**. Ces vols, précise **Pflock**, étaient des assemblages en grappe de trois à sept ballons en néoprène transportant de trois à cinq cibles radar **ML-307B**, attachées les unes aux autres comme la queue d'un grand cerf-volant. Le physicien **Charles Moore** utilisait plusieurs cibles car le signal de retour radar était trop faible avec une seule cible. Où ces grappes de ballons étaient-elles retombées ? On ne le sait pas. Ainsi, la question de savoir ce qu'avait trouvé **Brazel**, selon ses dires, le 14 juin, est bien plus incertaine que ne le disent les tenants du train de ballons **Mogul N° 4**.

**\* Aucun témoin n'a décrit la découverte d'un train de ballons Mogul :**

**Un point important est à signaler ici : aucun témoin de Roswell n'a décrit la découverte, sur le ranch Foster du fermier Brazel, d'un train de ballons Mogul complet, avec ses équipements. Ni le fermier, ni sa fille Bessie, et pas davantage Marcel et son collègue, le capitaine Sheridan Cavitt qui avait inspecté avec lui le terrain, n'ont décrit les constituants des trains de ballons Mogul. Non seulement les instruments tels que radiosonde, bouée acoustique, batterie et réservoirs de ballast (nous allons y revenir), mais pas même la longue cordelette en nylon à laquelle étaient accrochés les ballons, cibles radar et instruments.**

Le physicien **Charles Moore**, qui avait fait partie de l'équipe de **NYU**, le reconnaît lui-même dans son livre de 1997, “**UFO Crash at Roswell**”, et propose une explication embarrassée :

*"Apparemment, une grande partie de l'équipement transporté dans ce vol n'a pas été retrouvée. **Brazel** n'a pas dit avoir découvert de commutateur de pression, de microphone du type bouée acoustique ("sonobuoy"), ou le filin en nylon de 600 pieds auquel étaient attachés les ballons. Je soupçonne que les ballons restant (en état) dans le train ont décollé de nouveau et sont partis vers le nord-est, après que les cibles radar, les fragments de ballons déjà éclatés et les anneaux d'aluminium en bas du train aient été détachés par les vents de surface qui soufflaient sur le train après son premier contact avec le sol. Quoi qu'il en soit, aucune découverte des parties supérieures du train de ballons N° 4 n'a jamais été signalée."*

**De fait, rien de tout cela n'a été retrouvé dans les environs, et il n'y a donc pas la moindre preuve à l'appui de cette hypothèse.**

Il y a un témoin qui avait tout vu : le **capitaine Sheridan Cavitt**, du service de contre-espionnage, qui avait accompagné le **major Marcel** sur le terrain. Voilà l'homme qui est en position de trancher ce débat. Il est présenté dans le **"Roswell Report"** de l'**Air Force** comme témoin en faveur de l'hypothèse **Mogul**. Or, il n'en est rien. **Cavitt** indique assez clairement, dans son long entretien avec le **colonel Weaver**, qu'il n'a pas vu de train de ballons. Il n'a vu qu'un ballon météo et sa cible radar. Et, questionné par **Weaver** sur **Karl Pflock**, il s'offre le luxe de le qualifier de **"notre meilleur debunker"** ! Ce mot anglais est dérivé du verbe "to debunk" qui signifie démystifier, briser. Le "debunker" est donc le démystificateur, le briseur de mythes, mot très utilisé en ufologie. **Drôle de témoin en faveur de Mogul, qui a passé la journée sur le terrain et n'a pas vu Mogul.** Peut-être s'est-il refusé à s'associer à un nouveau mensonge, plus gros encore que le premier.

De son côté, **Brazel** dit, dans son entretien publié par le **"Roswell Daily Record"** du 9 juillet, que ce qu'il avait ramassé devait peser dans les cinq livres. C'est loin du compte pour un train de ballons **Mogul**, même délabré, comme le concède le **professeur Charles Moore** dans son livre. Le **train numéro 5** pesait environ 25 kg, c'est-à-dire dix fois plus. Cette difficulté n'a pas échappé à **Moore** qui a tenté de l'expliquer de la manière suivante :

*"**Brazel** a déclaré avoir ramassé une quantité de caoutchouc qui faisait un tas d'environ 18 à 20 pouces de long et 8 pouces d'épaisseur (46 à 51 cm de long, 20 cm d'épaisseur). Trois à quatre ballons météo de 350 grammes auraient fourni une telle quantité de caoutchouc. Cependant, lorsqu'un ballon acoustique (de 350 grammes) éclate, tout ce qui revient sur terre avec sa charge utile (par exemple une radiosonde) est le col du ballon."*

Tout cela suggère, pour **Moore**, que **Brazel** avait trouvé le 14 juin des débris provenant d'une grappe de ballons qui aurait été quelque peu démembrée à l'atterrissage. Il note ensuite que, pour arriver à un poids de cinq livres, en comptant non seulement le caoutchouc des ballons, mais aussi les autres éléments constituant un train de ballons, *"il aurait suffi d'environ quatre ou cinq combinaisons de ballons et cibles"*.

Cela correspondrait bien à la découverte d'une petite grappe de ballons, et non pas d'un grand train de 25 à 30 ballons accrochés à une ligne de 200 mètres avec divers instruments. On voit que **Moore** se prend lui-même les pieds dans ses explications. Mais alors, où donc était passé le grand train de ballons **Mogul 4** ? Nous allons voir maintenant que le débat est bien plus simple, **car il n'avait même pas décollé.**

## **2. Le train de ballons Mogul numéro 4 avait été annulé !**

A part le témoignage de **Brazel** et celui de sa fille, le seul document écrit qu'on a retrouvé pour tenter d'étayer l'hypothèse du vol **Mogul N° 4** est le journal personnel du géophysicien **Albert Crary**, responsable des lancements de ballons à White Sands, fourni par sa veuve au **professeur Charles Moore** en 1994. Il est reproduit intégralement, pour cette période, dans le volumineux **“Roswell Report”** de l'**armée de l'Air**, et **Charles Moore** s'y est référé pour tenter de prouver que le vol **Mogul Numéro 4** avait bien décollé. **Or, Crary ne le dit pas du tout !** En voici les brèves phrases significatives qui indiquent tout le contraire :

*“Mardi 3 juin. Debout à 2 h 30 du matin, prêt pour lancer de ballons, mais finalement abandonné à cause du ciel couvert.*

*Mercredi 4 juin. Dehors dans la montagne de Tularosa (au nord-ouest) et explosé charges de minuit à 6 h du matin. De nouveau, pas de vol de ballons à cause des nuages. Ai fait voler une bouée acoustique ordinaire (“regular sonobuoy”) avec une grappe (cluster) de ballons, et j'ai eu de la chance avec le récepteur. Dehors avec **Thompson** l'après-midi au sol, mais médiocre par avion. Nous avons tiré des charges de 18 h à 24 h.”*

En revanche, **Crary** mentionne ensuite en ces termes le premier lancement réussi du **train de ballons No 5**, dans la nuit du 5 juin :

*“Assemblage complet de ballons à altitude constante, lancé à 5 h.” (“Whole assembly of constant-altitude balloons set up at 0500”).*

On voit bien la différence de rédaction : **le lancement d'une grappe avec une bouée acoustique, dans la matinée du 4 juin, n'était pas du tout un train de ballons Mogul.** Pour être précis, la bouée acoustique en question pesait 6,9 kg. Les ballons en néoprène, selon les données du **“Roswell Report”**, pouvaient enlever une « charge utile » de deux fois et demi leur poids. Un ballon de 1 000 grammes (un lifter) pouvait ainsi enlever 2,5 kg, et il suffisait de quatre ballons de cette taille, tout au plus, pour enlever la bouée acoustique.

**Ainsi, si l'on s'en tient à la lettre du journal de Crary, le train de ballons numéro 4 n'a pas été lancé. Charles Moore et Karl Pflock** reconnaissent chacun que ce journal est curieux (“puzzling”), contradictoire même, admet **Moore**. Et il fait ce commentaire :

*"Une interprétation de la note du 4 juin est que le lancement prévu pour faire des mesures en vol des explosions de surface, de **Crary**, après minuit, fut annulé à cause des nuages, mais que, quand le ciel s'éclaircit plus tard, la grappe (cluster) de ballons déjà gonflés fut relâchée."*

**Moore** explique que le mot “grappe” était utilisé aussi bien pour décrire un train de ballons qu'une simple grappe, comme ceux du **projet Mogul**. Détail important : Il avoue ne pas se souvenir de ce lancement de ballons. Mais il suppose qu'il devait être semblable, comme prévu, au **train du vol N° 2** qui devait leur servir de modèle pour les trois premiers vols à White Sands. Il est donc probable, conclut **Moore**, que **Crary** ait bien fait un tel lancement. Et il suppose en plus que ce lancement aurait eu lieu à trois heures du matin, une hypothèse dont il a absolument besoin pour élaborer une trajectoire hypothétique jusqu'au ranch de **Brazel**. **En fait, on le voit bien, cela ne correspond pas du tout à la rédaction de Crary : si on le lit correctement, le vol Mogul 4 n'a pas eu lieu.**

**Le seul fait que Moore avoue ne pas se rappeler du lancement de Mogul 4 est extrêmement révélateur. Voilà un jeune étudiant en physique, à qui on a confié un poste de responsabilité, prêt à entrer en action pour procéder au lancement d'un projet important, qui ne se souvient pas du premier lancement, à trois heures du matin !**

Le **Rapport technique No 1** de **NYU (New York University)**, du 1er avril 1948, couvrant la période du 1er novembre 1946 au 1er janvier 1948, ne fait que confirmer tout cela. Commentaire dans le tableau complet des lancements :

*“Vol No 5 lancé le 5 juin, composé de 26 petits ballons météo de 350 grammes et 3 ballons plus grands au sommet (“lifters”), d’une radiosonde et d’un réservoir de ballast liquide. Poids total : 26 kg. Atterri à l’est de Roswell. Commentaire de NYU : Premier vol réussi en emportant une charge lourde.”*

Remarquons qu’ils avaient déjà renoncé aux cibles radar, beaucoup trop fragiles.

Voilà qui est clair : le **vol No 5** fut le premier lancement réussi d’un train de ballons complet, avec instruments. Donc, pas de **train Mogul 4**, qui ne figure pas dans le tableau. Les sceptiques ont soutenu (certains le font encore) qu’il y avait bien eu des lancements, à White Sands, avant **Mogul 5**, et que ce commentaire du rapport ne prouve rien. Qu’en est-il de ces supposés vols précédents ?

Dans le **Rapport** de **NYU** du 30 avril 1947, sur les ballons à "niveau constant" (“constant level”), sont décrits les vols qui furent lancés sur la côte Est (pages 26, 27) :

Le vol du 3 avril 1947 correspond au numéro 1 du tableau récapitulatif des vols. C’est le premier essai de lancement **Mogul** complet, et c’est un échec. Le vol suivant était prévu le 18 avril, mais est abandonné à cause du vent. Les ballons déjà gonflés sont lâchés et l’équipement est récupéré. Un nouvel essai est prévu pour le 8 mai, mais le rapport du 30 avril s’arrête là. On retrouve bien un lancement cité à la date du 8 mai dans le journal d’**Albert Crary**, mais c’est encore un échec à cause du vent.

Il s’agit là des **vols Mogul No 2 et 3**, qui sont des échecs et ne figurent même pas dans le tableau complet de **NYU**. C’est bien ainsi, en revanche, qu’ils sont numérotés et datés dans le livre de **Charles Moore** (tableau, pages 78 et 79, et texte, page 80).

**Moore** a rajouté dans son tableau les **vols ratés 2 et 3**, ce qui lui permet, dans la foulée, d’y ajouter le précieux **vol Mogul 4, qui avait été annulé** ! Pour sa part, l’**armée de l’Air** a mis en avant, dans son premier rapport de 1994, un lancer de ballons le 29 mai qui aurait été selon elle le **vol Mogul No 3**, mais c’est en contradiction flagrante, non seulement avec le rapport **NYU**, mais avec le livre de **Charles Moore** publié trois ans plus tard. Il faut dire que **Moore** était l’un des auteurs du rapport **NYU** ! **Albert Crary** mentionne juste, dans son journal, le lancement d’un simple ballon pour cette date. **Charles Moore** explique dans son livre (page 82) que ce lancement du 29 mai n’était qu’un premier essai sans équipements, lesquels n’étaient pas encore arrivés à White Sands à cette date. Ainsi, **Moore** n’a pas suivi l’**armée de l’Air** sur ce point.

Il faut mentionner ici que le **professeur Charles Moore** s’est livré, dans son livre, à des calculs compliqués pour tenter de faire atterrir son mythique train de ballons **Mogul 4** sur le champ de débris du ranch de **Brazel**. Mais d’autres chercheurs, tels **Kevin Randle, Brad Sparks** et **David Rudiak**, y ont trouvé des erreurs, notamment des **manipulations des données météo qui ont disqualifié cette tentative**. Le lecteur curieux d’en savoir plus peut visiter le site web de **David Rudiak** (6).

### **3. Les vrais débris : étranges, ne ressemblant à rien de connu**

Plusieurs témoins ont confirmé la découverte, par le fermier **Brazel** et le **major Marcel**, d’un grand champ où étaient éparpillés d’**étranges débris**, à environ cent km au nord de Roswell, à vol d’oiseau. **Ceux-ci comprenaient un grand nombre de petites pièces métalliques, découpées irrégulièrement mais très solides, rigides et légères. Il y avait aussi beaucoup**

de morceaux de feuilles métalliques, ressemblant à de l'aluminium, mais qu'on ne pouvait **ni couper, ni déchirer, et possédant une "mémoire de forme"**. (On pouvait les froisser, mais elles reprenaient ensuite leur forme plate sans garder aucun pli.) Certaines pièces étaient poreuses et ne pouvaient donc provenir d'une enveloppe de ballon. Certains débris ressemblaient à des baguettes de balsa, mais on ne pouvait ni les casser, ni les brûler. **Selon le Dr Jesse Marcel, fils du commandant Marcel, à qui son père avait montré brièvement des débris, il y avait de curieuses inscriptions le long d'une baguette, faisant penser à des "hiéroglyphes"**. D'autres pièces ressemblaient à des fibres optiques.

Tout cela suggérait qu'il y avait eu une violente explosion au-dessus du terrain. Incidemment, lorsque j'avais rencontré **Karl Pflock** en 1995, je lui en avais fait la remarque, notant que des ballons gonflés à l'hélium ne peuvent pas exploser, et il avait fini par l'admettre avec réticence, mais il a continué ensuite à affirmer que c'étaient des débris d'un train de ballon **Mogul**... C'est une bonne illustration de la plaisanterie de **Stanton Friedman** au sujet des sceptiques qui ne veulent rien entendre : *"Ne m'embêtez pas avec les données, mon opinion est faite !"*

Le dossier des témoignages sur les débris est trop gros pour être détaillé ici. Je renvoie le lecteur à mon livre **"Le crash de Roswell. Enquête inédite"**, dans lequel un chapitre entier leur est consacré. Citons juste les principaux types de matériaux :

- 1. Des feuilles métalliques minces, pliables mais infroissables, qu'on ne pouvait ni couper ni brûler.**
- 2. Des pièces métalliques rigides, très nombreuses, qu'on ne pouvait ni plier, ni brûler.**
- 3. Des morceaux minces et très solides ressemblant à du "parchemin".**
- 4. Des morceaux ressemblant à de la bakélite.**
- 5. Des filaments transparents comme des fils de pêche en nylon.**
- 6. Des petites poutrelles avec des "hiéroglyphes".**

Arrêtons-nous juste sur ces fameux "hiéroglyphes". Selon le **Dr Jesse Marcel Jr**, voici à quoi ressemblaient ces symboles étranges qui ont donné tant de mal à l'**armée de l'Air** et aux sceptiques pour les expliquer comme une confusion avec les dessins de fleurs sur le ruban adhésif renforçant les cibles radar. (*Note* : Ici, **Gildas Bourdais** présente le dessin montrant les "hiéroglyphes". Voyez, à ce sujet, le texte original de l'auteur sur <http://bourdais.blogspot.com>)

A ce propos, **Charles Moore**, à qui le scrupuleux **Dr Marcel** avait rendu visite à Socorro, a essayé de le convaincre qu'il avait vu des débris de cible radar en lui montrant une cible qu'il avait conservée chez lui. **Marcel** a raconté que la discussion avait été courtoise mais brève. *"Non, ce n'est pas ce que j'avais vu"*, lui dit-il. *"Si, c'est cela que vous aviez vu !"* **Moore** savait mieux que lui ! **Marcel** lui redit que "non" et rentra chez lui dans le Montana.

Rappel des principaux témoins sur les débris :

**- Quelques témoins qui disent avoir eu en main des débris :**



Major Jesse Marcel ; Dr Jesse Marcel Jr ; Ms. Sgt Lewis Rickett ; Sgt. Robert Smith ; Loretta Proctor ; Bill Brazel ; Sally Strickland Tadolini ; Walter Haut ; Sgt. Homer Rowlette ; Sgt Earl Fulford.

- **Autres témoins sur les débris :**

Barbara Dugger (petite fille du shérif Wilcox); Robert Porter ; Robert Shirkey ; Elizabeth Tulk ; Major Ellis Boldra ; Sgt Melvin Brown (selon sa fille Beverly Bean) ; Dan Dwyer (selon ses filles Frankie Rowe et Helen Cahill) ; Capt. Olivier Henderson (selon sa veuve Sapho, sa fille Mary Kathryn Groode et son ami John Kromschroeder) ; Floyd Proctor ; Lyman Strickland ; Marian Strickland ; Tommy Tyree ; shérif George Wilcox (selon sa veuve Inez Wilcox) ; Mack Brazel ; caporal Raymond Van Why.

\* **Notes :**

1. Mes deux livres sur Roswell :

- "**Roswell. Enquêtes, secret et désinformation**" (2004, JMG Éditions)

- "**Le crash de Roswell. Enquête inédite**" (2009, JMG Éditions - Le Temps Présent)

2. **Headquarters US Air Force**, "**The Roswell Report. Facts and Fiction in the New Mexico Desert**", 1995. Diffusé par le U.S. Government Printing Office, Washington DC.

3. **Karl Pflock**, "**Roswell : Inconvenient Facts and the Will to Believe**", Prometheus Books, 59 John Glenn Drive, Amherst, New York, 2001. (Trad. fr. : "**Roswell. L'ultime enquête**", Terre de brume, Rennes, 2007.)

4. **Charles B. Moore** (avec **Benson Saler** et **Charles A. Ziegler**), "**UFO Crash at Roswell. The Genesis of a Modern Myth**", Smithsonian Institution Press, Washington, 1997.

5. **Robert Galganski**, "**The Roswell Debris Field. An Engineer's Perspective**", 2ème édition, 2002, **Fund for UFO Research (FUFOR)**, PO Box 277, Mount Rainier, MD, 20712.

6. Site Web de **David Rudiak** : <http://www.roswellproof.com/> »

**Gildas Bourdais**