Renaud LECLET

LA VAGUE OVNI BELGE DE 1989 À 1992

- Une hypothèse oubliée -

les dossiers du CNEGU

CNEGU

SCEAU

co-édition

LA VAGUE OVNI BELGE DE 1989 A 1992

Une hypothèse oubliée

AVERTISSEMENT

Notre ami Renaud Leclet est décédé prématurément en laissant ce texte inachevé. Vu le grand intérêt de son travail, nous avons décidé de le mettre en forme en vue de sa publication. Nous nous sommes attachés à respecter scrupuleusement les opinions défendues par l'auteur, et les positions exprimées ci-après ne sont donc pas forcément les nôtres. Nous ne pouvons notamment pas affirmer que l'hypothèse de l'hélicoptère explique tous les cas mentionnés par Renaud. Il ne s'agit donc pas de tirer un trait définitif sur la vague belge, mais d'introduire dans le débat une piste de recherche qui avait été jusque ici négligée. Quand nous avons estimé utile d'apporter certaines précisions ou compléments d'information, nous avons tenu à distinguer clairement nos apports du texte original. C'est pourquoi, à l'exclusion de modifications mineures de style ou de présentation (déplacements de phrases ou de paragraphes, par exemple), les phrases et les paragraphes ajoutés sont identifiés par un fond gris.

Le CNEGU, par le biais de son bulletin *Les Mystères de l'Est* et de son site internet www.cnegu.fr.st, tiendra informés les lecteurs de ce document sur les réactions que celui-ci ne devrait pas manquer de susciter dans le milieu ufologique.

Eric Maillot, Gilles Munsch, Jacques Scornaux et Wim van Utrecht

I. PROLOGUE

C'est après avoir lu le petit livre de Bertrand Méheust consacré à la vague ovni belge (1) que j'ai eu envie d'examiner de plus près les observations qui furent à la base de celle-ci.

Je suis d'accord avec la SOBEPS sur un point essentiel : la plupart des témoins des observations ont bien vu des objets réels dans le ciel de la Belgique et n'ont pas fabulé. Cependant, cela ne signifie pas qu'ils ont vu des engins véritablement inconnus. La SOBEPS a elle-même expliqué certaines observations par des avions, des projecteurs de discothèques, des lampadaires, etc. D'autres explications qui ont été proposées par différents ufologues (comme celles d'un ULM, d'un dirigeable, d'un drone, de l'avion AWACS ou de Vénus) ont quant à elles été rejetées rapidement par la SOBEPS.

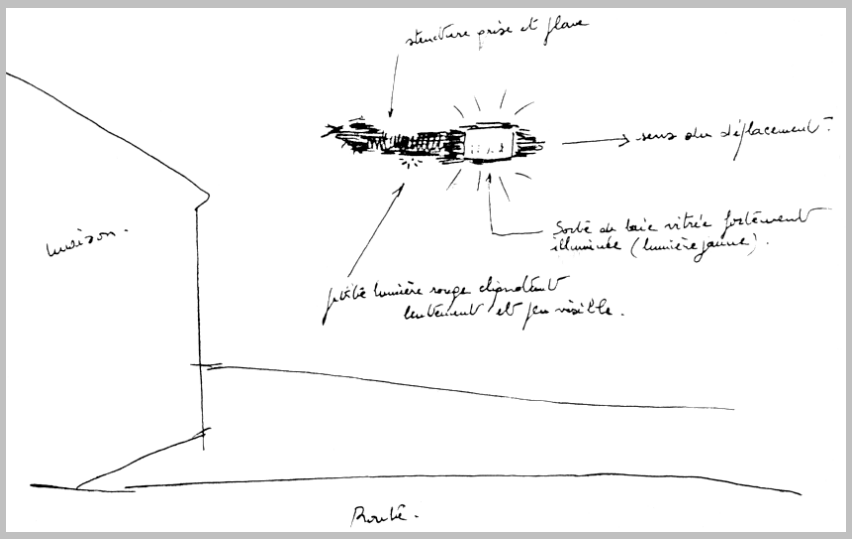
Mais j'ai surtout remarqué qu'une piste explicative, celle des hélicoptères, semblait avoir été laissée de côté par la SOBEPS comme par la majorité des autres chercheurs qui se sont penchés sur cette vague. Dans le présent article, je me propose de réexaminer certaines observations à la lumière de cette dernière hypothèse. Je montrerai qu'il ne s'agit vraisemblablement pour la plupart que de méprises engendrées par des hélicoptères militaires (qu'ils soient belges, américains, allemands ou hollandais). Cet article n'a pas la prétention d'expliquer tous les rapports de la vague de prétendus ovnis observés en Belgique de 1989 à 1992, mais bien certains cas fondés sur des témoignages réputés "sérieux" par la SOBEPS.

D'autres cas relèvent assurément de causes différentes. Est-ce à dire que parmi eux se cachent d'authentiques objets non identifiables ? Ce serait sans doute conclure un peu vite, car la démarche suivie ici pour débusquer les cas dont des hélicoptères sont susceptibles de rendre compte pourra être appliquée par d'autres chercheurs à l'étude de cas imputables à l'observation d'autres types d'aéronefs, de phénomènes astronomiques ou météorologiques, etc. Ce qui est certain, c'est que les lacunes que Renaud met en évidence dans les travaux de la SOBEPS se retrouvent dans les autres cas enquêtés par cette association.

Une dernière remarque préalable : dans cet article, les distances et les tailles d'objets seront citées telles qu'elles ont été indiquées par les témoins. Il importe de garder à l'esprit que la plupart des gens sont persuadés qu'ils peuvent estimer ces grandeurs de manière correcte alors qu'il n'en est rien. Si les chiffres proposés par les témoins peuvent se rapprocher de la réalité lorsqu'ils observent un objet qu'ils identifient parfaitement, ils s'écartent en revanche bien souvent de cette réalité quand ils n'identifient pas l'objet ou se trompent sur son identification.

II. LA PISTE DES HÉLICOPTÈRES

Le 4 octobre 1992 vers 18h45, un couple circulait en voiture entre Maransart et Waterloo. Le soleil s'était couché et il y avait beaucoup de vent. Le conducteur remarqua une lumière jaunâtre insolite située dans l'axe de la route. Elle semblait immobile et de grande dimension (à peu de chose près la taille de la pleine lune). A cet endroit, la route se met à descendre et l'objet disparut derrière l'horizon. Le conducteur décida de changer sa route habituelle pour en emprunter une autre se dirigeant vers l'endroit où l'objet avait disparu. Il en expliqua la raison à son épouse et, arrivés un peu plus loin, ils aperçurent la lumière qui leur apparut alors comme intégrée dans un vaste ensemble sombre et allongé, où ils pouvaient deviner une queue et même des ailerons. Mais le déplacement de l'objet était si lent qu'il ne pouvait s'agir d'un avion. Finalement, les deux témoins qui roulaient alors très lentement décidèrent de s'arrêter pour mieux observer. L'objet, qui ne révélait qu'une structure grisâtre et floue, comme noyée dans le brouillard, continua lentement sa route, sans bruit. La lumière originelle semblait désormais se situer sur le flanc de la structure et ressemblait à une large baie vitrée et allongée éclairée vivement de l'intérieur. Le conducteur crut ressentir une "présence" derrière cette baie. Sous la structure, il y avait une lumière rouge clignotante. A l'angoisse première, peut-être favorisée par des rêves peuplés de soucoupes volantes qu'il faisait depuis dix ans, succéda alors chez cet homme un sentiment d'apaisement : "ce n'est que cela" songea-t-il. Le conducteur, universitaire et peintre, dessina très précisément ce qu'il avait vu. Son observation, illustrée de son croquis, a été publiée dans la revue de la SOBEPS (2) où, sans la moindre hésitation, l'enquêtrice et les responsables de la publication en firent un beau cas d'ovni.



Dessin de l'ovni observé (document SOBEPS)

Il suffit pourtant de regarder l'illustration avec un peu de recul pour se rendre compte qu'elle représente à l'évidence un hélicoptère (3). Bien sûr, il y a l'absence de bruit qui semble étrange. Mais chacun d'entre nous a pu, durant sa vie, se rendre compte qu'il suffit parfois d'un faible vent soufflant en sens contraire pour affaiblir ou masquer complètement un bruit important. Or, ce jour-là, il y avait un vent violent, c'est clairement précisé au début même de la description. Et c'est une chance, car, on le verra par la suite, les enquêtes de la SOBEPS donnent rarement des indications sur cet élément essentiel qui permet généralement d'expliquer une absence complète de bruit.

Le cas que nous venons de signaler est typique et fort intéressant. On voit qu'il a suffi d'un élément comme l'absence de bruit pour égarer les ufologues de la SOBEPS et leur faire croire qu'il s'agissait d'un ovni quand bien même le croquis de l'un des deux observateurs indiquait une toute autre solution évidente. Ceci ne s'explique que parce que ces gens sont intimement persuadés, dès le départ, qu'ils ont affaire à des ovnis et qu'ils examinent et traitent les faits à sens unique. Même chose pour l'observateur dont les rêves indiquent clairement qu'il est pour ainsi dire imbibé par l'existence des ovnis et qui aura communiqué son angoisse et ses interrogations à son épouse, influençant celle-ci dans un sens bien précis.

Que de telles erreurs d'identification d'un phénomène banal existent, nul ne peut le nier compte tenu des nombreux exemples débusqués ici et là dans des enquêtes ufologiques à travers le monde. Mais que de telles

évidences puissent passer inaperçues de tout un comité de gens s'occupant de publier une revue ufologique réputée sérieuse est plus étonnant et permet de penser que d'autres cas du genre, moins aisément identifiables, ont pu tout aussi bien leur échapper. C'est ce que Renaud va montrer à présent...

Ci-dessus : l'hélicoptère Blackhawk et le feu clignotant rouge orangé situé là où le témoin le décrit.

A gauche : deux Blackhawk en vol de nuit. On distingue nettement, sur leur silhouette caractéristique, la porte à glissière ouverte que le témoin a aussi très bien décrite.

Ce que les témoins de Maransart ont vraisemblablement vu : un hélicoptère Black Hawk

III. QUELQUES EXEMPLES

1. L'ovni 3D du lieutenant-colonel

Le célèbre cas d'Ernage a eu lieu le 11 décembre 1989 à 18h45. Un lieutenant-colonel de l'armée de terre et sa femme roulaient en voiture. Il décrivit un engin silencieux à une altitude d'environ 200 m et situé à 300 m de lui. L'engin comportait trois ou quatre panneaux lumineux, un phare avant et des feux disposés en triangle sur la face inférieure. Un gyrophare rouge se trouvait à peu près au centre de l'objet. Cet engin suivait une direction approximative nord-sud venant de la tour radar de Cortil, et sa vitesse estimée était de 50 à 60 km/h (4). En regardant la photographie de certains hélicoptères, on retrouve les quatre hublots sur les côtés.

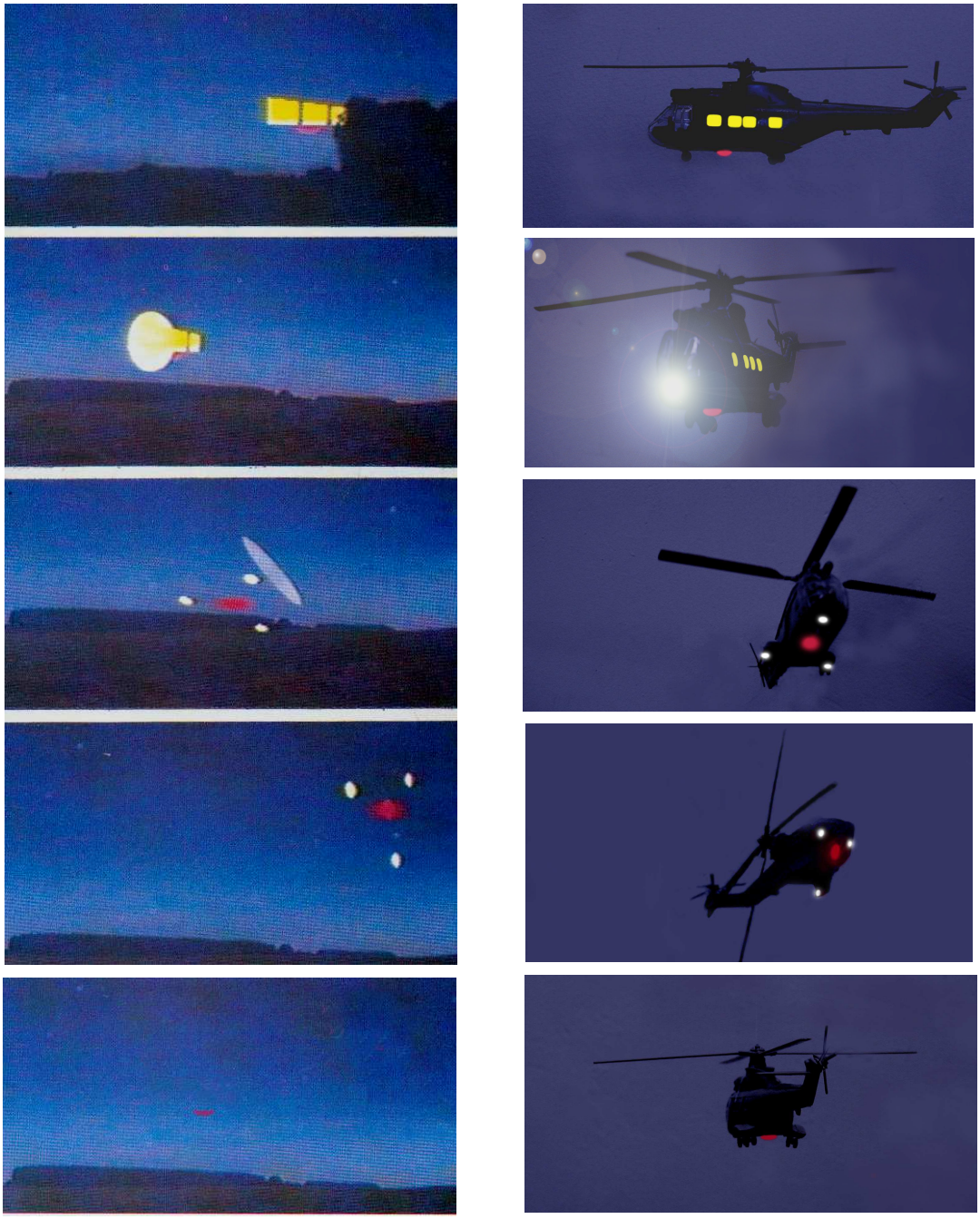
Quelques dessins, représentant les cinq phases de vol que l'engin a exécutées, nous révèlent ce qu'il était plus que probablement :
– La première phase montre un hélicoptère vu de côté. Il est donc logique de décrire les hublots rectangulaires lumineux.
– Dans la deuxième phase, l'hélicoptère tourne sur sa droite et laisse apparaître son phare avant avec à l'arrière une partie des hublots rectangulaires.
– Dans la troisième phase, l'hélicoptère continue son virage et laisse apparaître ses trois feux blancs et le gyrophare rouge sur la face inférieure, avec le phare avant encore visible.
– Dans la quatrième phase, l'hélicoptère montre sa face inférieure complète puisqu'il s'éloigne.
– Dans la cinquième phase, l'hélicoptère continue à s'éloigner et on ne voit plus que le gyrophare rouge (5).

Le témoin dit qu'il n'a pas entendu de bruit même quand l'engin était au plus près. Il faut noter cependant que sa femme venait de lui demander de redémarrer le moteur de la voiture. Le bruit du moteur et une direction du vent allant des témoins vers l'engin ont pu affaiblir ou masquer complètement le bruit de l'hélicoptère.

Si cet engin a fait un virage sur lui-même, n'était-ce pas pour se mettre dans l'axe de la route de trafic militaire qui va de St Géry vers Corroy-le-Château, où se trouve justement un repère pour les pilotes pendant un vol à basse altitude ? (6) Au sud-est de Corroy et d'Ernage, il y a la banlieue de Namur ou se trouvent cinq héliports médicaux et deux héliports civils.

Le pseudo-ovni d'Ernage comporte des similitudes avec un autre ovni qui a été vu au Thoronet, dans le Var (France), le 28 octobre 1975. On vit un phare, trois hublots éclairés et un feu clignotant rouge sur la face inférieure. Michel Figuet et Eric Maillot sont arrivés indépendamment à la conclusion que cet ovni s'explique probablement par une méprise avec un hélicoptère de l'armée française (7).

La SOBEPS a-t-elle demandé à la Force Aérienne Belge (F.A.B.) si elle n'avait pas un hélicoptère dans les parages d'Ernage le 11 décembre 1989 à 18h45 avant de parler d'un ovni ? Rien ne le laisse supposer...



A gauche : phases 1 à 5 de l'observation par le lieutenant-colonel André Amond d'un ovni allégué au-dessus d'Ernage ; animation informatique par le Centre Laïque de l'Audiovisuel (© CLAV) ; phase 5 ajoutée par Wim van Utrecht.

A droite : modèle à l'échelle d'un hélicoptère avec trois feux blancs et un feu rouge au centre (effets lumineux ajoutés par ordinateur ; © Caelestia, 2002).

Les données météorologiques des 11-12 décembre 1989 fournies par l'Institut Royal Météorologique à Uccle (Bruxelles) nous apprennent qu'il y avait du brouillard à Bierset, à Gosselies et à Chièvres le 11 décembre (visibilité horizontale inférieure à 200 m au moment de son opacité maximale). La présence de voiles de brouillard locaux au-dessus des champs aux alentours d'Ernage au moment de l'observation ne peut donc pas être exclue. Des sources de lumière qui transparaissent à travers une couche de brouillard peuvent paraître plus grandes qu'elles ne le sont en réalité. Le brouillard peut également expliquer pourquoi l'objet lui-même est resté invisible.

Le type d'hélicoptère qui ressemble le plus au phénomène observé est le SA-330 Puma de la F.A.B., avec ses quatre hublots rectangulaires sur les côtés et ses feux en triangle sur la face inférieure. Mais nous devons préciser qu'il ne présente pas de feu rouge au centre. Nous savons toutefois que le Puma belge était à l'époque équipé d'un système de détection infrarouge (8) : celui-ci ne pourrait-il pas produire une lueur rougeâtre quand il est en service ? Si oui, ce serait une explication possible de l'étrange lumière rouge si souvent rapportée pendant la vague, notamment par les gendarmes d'Eupen le 29 novembre 1989. Une autre possibilité est qu'il s'agisse d'un système laser utilisé pour des mesures topographiques ou altimétriques. Un tel système produit une lumière rouge tournante. Notons aussi que dans certaines observations, les témoins placent la lumière rouge plus à l'arrière de l'objet. Et précisons enfin que le nombre et la position précise des feux peuvent varier pour un même type d'hélicoptère.

Hélicoptère Puma de l'Armée portugaise. On distingue bien les trois feux en triangle (document CENAP)

Même si, dans certains cas, il n'y avait pas d'hélicoptère ayant le même nombre de feux et dans la même position qu'indiqué par les témoins, cela infirmerait-t-il l'hypothèse de Renaud ? Nous ne le pensons pas, car les témoignages, même émanant de personnes sérieuses et compétentes, sont loin d'avoir toujours une précision photographique. En outre, des informations obtenues entre l'observation et le recueil du témoignage peuvent être intégrées en toute bonne foi dans le récit. S'il est indéniable que de petits détails peuvent révéler l'identité de l'objet à la source d'une méprise, il est tout aussi vérifié que des erreurs d'interprétation d'un (ou plusieurs) détail(s) existent dans bien des méprises ovni avérées. N'est-ce pas dès lors manquer de prudence que d'interpréter de façon littérale tous les détails donnés par les témoins (ou leur agencement) pour en conclure qu'aucun phénomène connu ne peut rendre compte de la totalité de l'observation ? Le risque nous paraît grand de voir ainsi de l'inconnu là où il n'y en a peut-être pas.

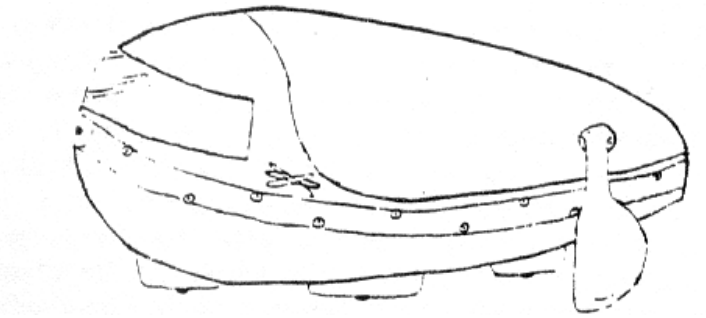
2. L'ovni à rames de Jupille-sur-Meuse

Le 12 décembre 1989, à 2h15 du matin, un habitant de Jupille-sur-Meuse entendit un bruit insolite. Il sortit et aperçut dans le ciel un objet stationnant à 10 mètres du sol au-dessus d'une route à environ 80 mètres de là. Le témoin de cette observation a fait un dessin de l'engin qui était de couleur gris mat et en forme d'œuf avec une fenêtre ou un pare-brise de couleur sombre. Le témoin distingua une sorte d'aileron ou de "rame" d'un gris métallique derrière le pare-brise. Trois projecteurs furent vus sur la face inférieure (9).

C'est un collègue ufologue, Eric Maillot, qui a identifié cet engin comme étant un hélicoptère de la Force aérienne belge ou allemande. Les Sea King belges sont basés à Koksijde (sur la côte de la mer du Nord) et les Sea King gris mat avec des parties oranges des forces armées allemandes sont basés à Kiel, qui se trouve

au nord-est de Jupille-sur-Meuse, mais bien plus loin. Sur photographies, la ressemblance avec la description et le dessin du témoin est frappante. Pour moi aussi il est certain que le témoin a bien vu un Sikorsky Sea King. Mais pourquoi un tel engin se serait-il trouvé en pleine nuit à Jupille-sur-Meuse, en train de faire un vol stationnaire à 10 mètres du sol ? J'avoue que je l'ignore. Mais tout indique qu'il y en avait bel et bien un. Sur le Sea King, il y a en effet, comme le décrit le témoin, un aileron qui sert de cache-roue et trois phares en triangle à l'avant de la face inférieure. C'est sur la porte de droite pour entrer dans le cockpit que se trouve habituellement l'emblème de ces hélicoptères, soit à l'endroit précis où le témoin a décrit trois ellipses. Il y a, sur ces hélicoptères médicaux de l'armée belge, non pas trois ellipses mais une croix rouge sur fond blanc. Si on peut admettre que le témoin a distingué l'emblème à une distance de 80 mètres, il est plus difficile de croire qu'il a pu voir de quoi il était réellement formé. N'a-t-il pas un peu enjolivé son récit ? On peut noter à ce propos qu'il parla également d'une trace dans un pré que personne d'autre que lui ne vit. J'ajoute encore que le bruit entendu par le témoin et d'autres personnes cette nuit-là (un bruit sourd, de chaînes, etc...) s'apparente assez bien au bruit d'un hélicoptère. Enfin, curieusement, il y a aussi le fait que des militaires se sont empressés de venir faire une enquête sur place sans cependant interroger le témoin, comme s'ils n'avaient rien à apprendre de lui ! Quelle a été leur conclusion sur cette observation ? Savaient-ils déjà en arrivant là que l'engin vu était un Sea King belge ou allemand ?

Sea King avec peinture rouge orange dans la version SAR (ci-dessus à gauche) ou peint en gris clair (à droite). Sous un certain angle, le témoin ne pouvait apercevoir la queue, ce qui donne à l'appareil l'aspect d'un ovoïde horizontal duquel ressort le cache roues et son montant oblique. Divers détails présents sur le Sea King ont été bien mémorisés mais ils sont assez inexactement replacés ou restitués sur le croquis (les trois phares, la courbe du dessous avant, le pare-brise, l'emblème, …)



L'ovni à rames observé à Jupille-sur-Meuse (document SOBEPS)

3. L'ovni de Noiseux

Le dimanche 15 avril 1990 à 23h00, M. J. O..., de Noiseux, eut son attention attirée par des spots lumineux jaunes disposés en triangle. La lumière n'était pas aveuglante (10). Dans la presse, il fut question d'un engin se trouvant à 100 m d'altitude et qui se déplaçait à une vitesse de 50 km/h (11). Selon le témoin, l'engin semblait dégager une énorme puissance. Il a disparu dans la nuit et se trouvait au-dessus de la plaine de Marche-en-Famenne, où il y a un terrain militaire... Celui-ci se situe exactement au sud-est de Noiseux, à 1,7 km environ à vol d'oiseau. La piste d'un hélicoptère

est à vérifier pour cette observation. L'absence du bruit pourrait sans doute s'expliquer par la distance entre l'appareil et le témoin.

M. J. O... signala avoir fait des signaux à l'engin à l'aide d'une lampe de poche. Un spot a clignoté plusieurs fois en réponse à ses appels. Dans un article sur l'A.L.A.T. (en France, Aviation Légère de l'Armée de Terre) (12), il est indiqué, concernant l'approche et l'atterrissage, que le pilote chef de patrouille demande et vérifie l'émission de signaux lumineux d'authentification (lampe mitraillette). Il ne serait donc pas étonnant qu'un pilote d'hélicoptère de l'armée belge en fasse autant.

La Voix du Nord du 26 avril 1990 signale que l'Islander, un avion de la F.A.B. qui fut mis brièvement à la disposition de la SOBEPS pour chasser les ovnis, survola la région sans aucun résultat. Si c'est bien un hélicoptère qui a été vu depuis Noiseux, sa disparition rapide n'est pas étonnante car il a tout simplement pu atterrir dans le camp militaire. Il aurait été intéressant, à l'époque, d'avoir une confirmation des autorités militaires. Mais une autre hypothèse peut être envisagée : il y a près de Marche-en-Famenne trois héliports médicaux et un héliport civil qui se trouvent tous au sud-ouest à moins de 5 km du terrain militaire. Les hélicoptères civils sont interdits de vol après 23h00, mais il a pu y avoir un atterrissage dans un des héliports médicaux. Rien n'indique que la SOBEPS se soit livrée à ces vérifications ; et si elle l'a fait, qu'elle le prouve.

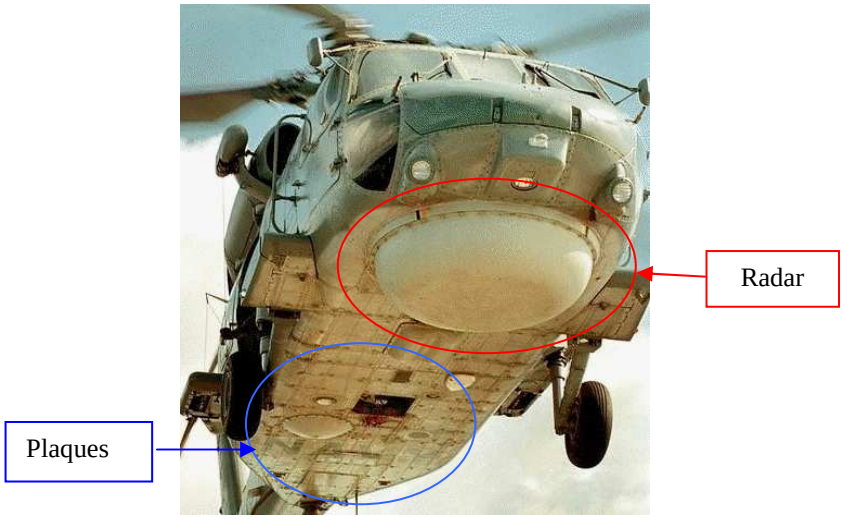
Mais voici encore quelques contradictions qui peuvent nous éclairer sur la valeur intrinsèque de ce témoignage en tant qu'ovni réel. L'observation de Noiseux fut datée, dans la presse, du dimanche 15 avril 1990. La SOBEPS date cette observation du 16 avril 1990. Selon la presse, le témoin dit avoir vu l'engin au-dessus du terrain militaire de Marche-en-Famenne, donc à 1,7 km de lui environ, et à 100 m d'altitude. Il précisa qu'à 100 mètres de lui, dans une ferme, il pouvait voir de la lumière. La SOBEPS indique que l'engin devait se trouver à 100 mètres de distance du témoin. Qui a confondu les chiffres ? Vu les précisions apportées dans la presse, il semble bien que c'est la SOBEPS. Dans la presse, il est dit que l'engin ne faisait pas de bruit. En revanche, la SOBEPS signale que le témoin entendit un léger ronronnement semblable à un moteur électrique étouffé. La presse dit que l'engin était de dimensions importantes. La SOBEPS donne une largeur de 50 m environ, mais pas de longueur. Elle parle d'une masse qui ressemblait à une tôle, alors que dans la presse, le témoin décrivit un genre de trapèze, muni de deux lampes jaunes et d'une rouge, qui constituait à son avis la structure de l'engin. Aucune mention d'une structure de tôle n'apparaît dans la presse du 26 avril 1990. Voilà bon nombre de contradictions ou d'imprécisions, sans compter les omissions (y avait-il du vent ?) préjudiciables à une identification quasi certaine.

4. Un porte-avions volant à l'envers

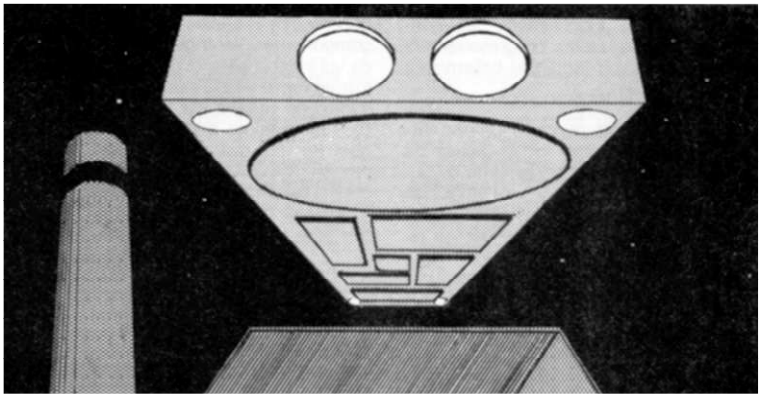
Cette observation a eu lieu le 23 avril 1990 vers 23h45, entre Tournai et Mons, au-dessus de l'usine des engrais Bataille à Basècles. L'équipe de nuit vit deux phares très puissants de grande dimension. La vitesse de l'ovni était lente (entre 30 et 40 km/h). Deux phares se trouvaient sur la face antérieure de ce que les témoins décrivirent comme un "porte-avions renversé" d'une hauteur de 100 m et de forme trapézoïdale, ayant une base inférieure de 50 m et une base supérieure de 30 m. C'est du moins la description la plus plausible qui se dégage quand on tente de résoudre les contradictions entre les deux récits donnés par la SOBEPS (13) et entre ces récits et l'illustration. L'ensemble était de couleur grise.

Les deux phares délimitaient, d'après les témoins, le début d'une plate-forme rectangulaire, dont la longueur se serait comptée en centaines de mètres ! Il leur sembla qu'il y avait 6 à 7 structures en forme de plaques rectangulaires, et une grande plaque circulaire occupant presque toute la largeur de la face inférieure. Cette plaque était accompagnée de deux zones circulaires de lumière orangée. Les témoins n'entendirent pas de bruit et il n'y eut aucun déplacement d'air au passage de l'engin qui partit vers Tournai. L'observation dura entre 1 minute 30 et 2 minutes. Peut-être l'absence de bruit n'est-elle pas significative, car on se trouve là dans une zone industrielle qui n'est jamais à proprement parler silencieuse.

Les structures "étranges" vues sous l'ovni existent sous divers hélicoptères gros porteurs, dont le Chinook. La position des deux phares avant et la plaque circulaire évoquent l'hélicoptère SH-60 B Sea Hawk de la marine américaine.



Le SH 60B Sea Hawk



Le « porte-avions renversé » observé à Basècles (document SOBEPS)

Les deux autres phares, sur la face inférieure, y sont également. La grande plaque circulaire bien visible sur le dessin n'est autre qu'un radar. La couleur grise est aussi la couleur adoptée par la marine américaine. Enfin, la petite lumière rouge est également présente sur cet hélicoptère. Voilà donc nombre de similitudes entre l'hypothétique ovni et le Sea Hawk américain. Les dimensions du Sea Hawk sont approximativement 12,50 m de long sur 5,23 m de hauteur (selon les versions). Nous sommes certes bien loin des dimensions rapportées par la SOBEPS, mais les enquêteurs expérimentés de terrain savent ou devraient savoir que les témoins ont toujours tendance à surestimer la taille d'un objet qu'ils ne reconnaissent pas et qui les fascine ou les effraye. Si la taille de l'ovni telle qu'elle a été rapportée avait été exacte, comment un engin aussi énorme n'aurait-il été vu que par si peu de personnes dans cette zone et dans les villages environnants ? La puissance des phares a sûrement aussi été surévaluée (de même que lors de l'observation des gendarmes d'Eupen sur laquelle je reviendrai plus loin).

Un couloir pour les engins militaires en vol à basse altitude existe au sud de Basècles ; sa direction est sud-est/nord-ouest. Les témoins de l'observation signalent que l'ovni allait de Mons vers Tournai, donc à peu près du sud-est vers le nord-ouest, ce qui n'est peut être pas un simple hasard... A Tournai il y a une zone réservée temporairement à des activités militaires spéciales et deux héliports médicaux...

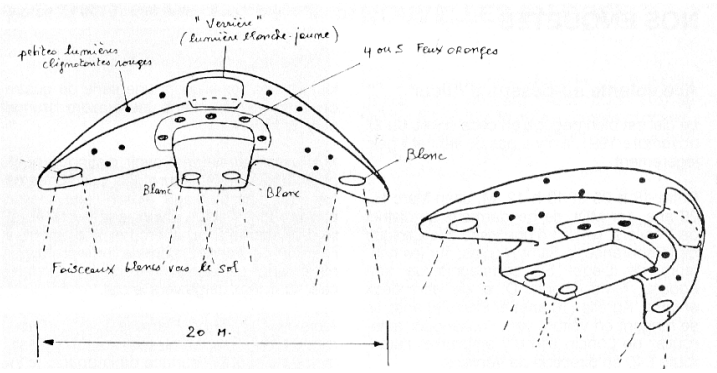
La même nuit, vers 01h45, deux gendarmes et des gardiens de nuit virent un triangle qui émettait un faisceau blanc horizontal et un faisceau éclairant vers le bas. Il se dirigeait vers Baudour à une vitesse de 40 à 80 km/h (14). Serait-ce le même engin que celui vu par les ouvriers de l'usine à Basècles ? Les deux gendarmes estimèrent la taille de l'ovni à 15 m. L'engin émettait un bruit sourd et faible comme le bruit d'un séchoir. L'ovni fut vu aussi depuis Ghlin vers 01h55, prenant la direction du SHAPE. Au nord-est de Ghlin, on trouve un héliport médical, ainsi que le SHAPE, à Maisières, qui a aussi un héliport médical. Le SHAPE

étant un organe de l'O.T.A.N, un hélicoptère américain me semble être une piste à suivre pour ces observations. La SOBEPS ne semble pas y avoir songé, ou alors qu'elle prouve qu'elle a fait des vérifications en ce sens auprès de la F.A.B.

5. L'engin venu d'ailleurs ?

Le 27 novembre 1991, entre 18h05 et 18h12, un ovni fut aperçu vers Alleur. Le témoin de cette observation se trouvait près de l'échangeur de Loncin, sur l'autoroute E 40. Il signala que l'aérodrome de Bierset était très près (15). Il ne croyait pas si bien dire : l'ovni se trouvait très exactement dans l'axe nord de la piste de Bierset. Le dessin de l'ovni, et en particulier la position des feux sur la face inférieure, font penser à un hélicoptère Sikorsky Black Hawk de l'armée américaine. Le témoin dit avoir distingué des structures sous l'ovni, comme des tôles, des sortes de plaques d'assemblage et une masse carrée. Tous ces détails sont visibles sur la face inférieure du Black Hawk (16). La disposition des feux anti-collision et l'aspect des phares du Black Hawk correspondent aussi aux feux vus sous l'ovni.

Le Sikorsky Black Hawk



L'objet observé à Alleur (document SOBEPS)

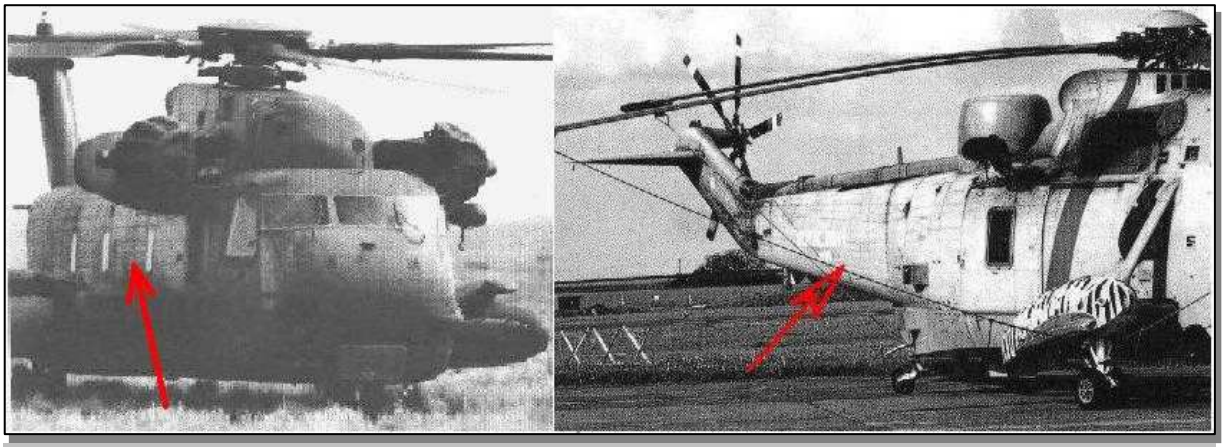
6. Les observations du 29 novembre 1989

a) Le début

Le moment est venu d'examiner la fameuse journée du 29 novembre 1989 qui fut le point de départ de la vague ovni belge. Je passerai en revue les observations en essayant de les resituer à la fois dans leur cadre chronologique et géographique (17).

La première du genre se situa vers 16h00. Mme Marie F..., de Jalhay, vit un objet gris à 500 mètres d'elle en direction de Jehanster, à l'ouest. Il descendait lentement et silencieusement en biais vers le sol. A quelques dizaines de mètres du sol, avant de "s'écraser", il se redressa, comme s'il suivait le relief du terrain. L'objet s'immobilisa ensuite puis repartit en remontant. Il s'éloigna en direction du nord-est, parcourant environ 1 km en 2 ou 3 minutes vers le lac de la Gileppe. Sa taille estimée était de 3,5 cm à bout de bras. L'engin avait une forme de cigare pointu aux extrémités. Une grande partie du fuselage était "grillagée" ou comme formée de petits panneaux ou de miroirs à "facettes". Aucun feu n'était visible.

Remarquons d'abord qu'un hélicoptère est capable d'effectuer un piqué, de se redresser à 10 mètres du sol et de suivre ensuite le relief du terrain. Le fait de le voir "argenté" peut provenir des reflets du soleil sur une peinture grise et sur les hublots. A 16h00, le soleil se trouvait à une hauteur de 3° et à l'azimut 228° (sud-ouest). L'engin devint sombre dès qu'il ne refléta plus les rayons solaires. Une partie de fuselage décrite comme un "grillage" rappelle aussi l'aspect de certains hélicoptères. Dans le livre de Bill Gunston (18), on peut voir que ce fuselage "grillagé" existe bien sur un grand nombre de ces appareils, dont par exemple le Puma, le CH-53 Super Stallion, le CH-47 Chinook ou le Black Hawk.



Exemples de carlingues d'hélicoptère donnant l'impression d'un grillage :
Super Stallion à gauche, Sea King à droite

Concernant l'observation dont il vient d'être question, il a donc pu s'agir d'un hélicoptère militaire. Remarquez que l'engin vu par le témoin se trouvait vers Jehanster. Or il y avait justement un domaine militaire au nord de Jehanster, exactement entre Jehanster et Stembert dans le bois de Jalhay. Simple hasard ?

A 17h20, sur l'autoroute Verviers-Battice, Mme M... vit un objet dont la distance resta indéterminée. Aucune direction n'a été donnée. L'ovni était allongé avec trois rectangles lumineux disposés dans sa longueur, "comme des fenêtres lumineuses". Un clignotant rouge se trouvait à une extrémité. Les trois hublots rectangulaires sont caractéristiques d'un Sikorsky Black Hawk de l'armée américaine. Le clignotant rouge existe aussi sur cet hélicoptère. N'affirmons cependant rien pour l'instant. Contentons-nous de constater et de suggérer une piste non explorée jusqu'ici...

Vers 17h50, dans la région de Battice, sur l'autoroute E40, deux gendarmes de la brigade d'Eupen virent un point très lumineux stationnaire dans la direction de Verviers. En premier lieu, ils pensèrent à un hélicoptère. L'engin parut les suivre jusqu'à 18h00. Il avait deux phares à l'avant et un à l'arrière, ainsi qu'une petite lumière rouge clignotante. Les deux feux blancs et le troisième à l'arrière sont bien visibles sur la face inférieure des Sikorsky Black Hawk (19). Un des témoins signale que l'engin remonta vers Vaals, tout près d'Aix-la-Chapelle (Aachen en allemand).

Vu les descriptions qui précèdent, on peut considérer comme possible que c'est bien un Black Hawk américain qui a survolé la région de Verviers à ce moment-là. Aix-la-Chapelle est une base militaire belge qui dispose d'hélicoptères (20) et elle peut servir aux forces de l'O.T.A.N. en cas de manœuvres.

Vers 18h30, un engin en forme de triangle fut aperçu au nord de Verviers par M. S... et sa mère. Il avait trois puissants projecteurs blancs et un gyrophare rouge-orange. Sa direction de déplacement était encore est-ouest. A l'ouest de Verviers se trouve la base militaire de Bierset. A la même heure, M. I... a également vu cet engin au sud-est de Verviers, remontant vers Battice. De là, un hélicoptère peut rejoindre et suivre l'E40 (les autoroutes sont éclairées la nuit en Belgique), idéale pour le vol à vue et rentrer le plus facilement du monde vers Bierset ou partir vers la frontière allemande.

Plusieurs engins ont été vus remontant vers Battice à 16h40, 17h20 et 17h50. Entre 18h30 et 18h45, les observations de Jalhay et Baelen peuvent aussi s'expliquer par un hélicoptère avec ses phares allumés. Le témoin de Baelen distingue aussi une petite lumière rouge au sommet de la coupole de l'engin, lumière rouge (feu anti-collision) qui se trouve sur le haut du rotor de queue ou du cockpit selon le type d'appareil. Le témoin entend aussi un bruit qui ressemble à un bruit de machine à coudre, bruit qui confirme qu'il pourrait s'agir d'un hélicoptère. A Aubel, au nord-ouest de Baelen, c'est un autre engin qui est vu à 18h40. Il vole lentement, à basse altitude, avec un bruit régulier et sourd. La direction du vol est sud-est vers nord-ouest. Il est encore possible qu'il s'agisse du même hélicoptère.

On en arrive ainsi aux fameuses observations des gendarmes de la brigade d'Eupen. Dans celles-ci, on distingue plusieurs phases distinctes. Examinons chacune d'elles en particulier...

PHASE 1

A 17h20, sur la route N68, MM. Hubert von Montigny et Heinrich Nicoll étaient dans leur véhicule de patrouille à proximité de Kettenis, quand ils furent surpris de voir évoluer à basse altitude un engin doté de trois phares disposés en triangle. Les gendarmes pensèrent d'abord qu'ils voyaient un hélicoptère ; mais comme ils n'entendirent pas de bruit, ils changèrent d'avis pour un ovni... C'est du moins ce qu'a expliqué la SOBEPS dans *VOB 1*, p.17, où il est dit : "*C'est le silence de l'engin qui étonne le plus les deux gendarmes, ils n'entendent rien qui dépasse le bruit de la voiture et du trafic routier*". Remarquons que plusieurs véhicules dépassèrent les gendarmes et que le bruit qu'ils firent forcément aurait déjà suffi à masquer celui d'un hélicoptère.

Un autre témoin, M. D..., qui vit le même engin au-dessus d'Eupen, signala quant à lui qu'il entendit bien un bruit. Mais à la lecture du quotidien *Le Soir* du 01/12/1989, on découvre une autre version des faits : pendant l'observation, les deux gendarmes furent frappés par le faible bruit de l'engin, qui n'était qu'un léger vrombissement, comparable à un bruit de moteur électrique. Voilà une contradiction qui a toute son importance ! Pourquoi un tel changement dans le témoignage rapporté bien postérieurement par la SOBEPS ? Simple erreur ou détail gênant pour l'hypothèse ovni ? L'existence d'un bruit fut également confirmée par l'ufologue sceptique allemand Werner Walter. Lors d'une interview donnée par le gendarme Nicoll à l'ufologue du CENAP, le témoin confirma avoir entendu un bruit "*comme celui d'un rasoir électrique ou d'une tondeuse*". Selon Walter, partisan de l'hypothèse "deltaplane", cela indiquait clairement un deltaplane motorisé (21). Il semble aussi que cela puisse indiquer un hélicoptère ! Une enquête de M. Vantuyne du 9 décembre 1989 confirme qu'un des deux témoins a bel et bien entendu un léger bourdonnement (au cours de la phase 4 des observations) et que la structure derrière les lumières était vert sombre (22). Cette couleur est typique des hélicoptères militaires.

Mais ce n'est pas tout. En page 4 du bulletin *SOBEPS Flash* n°1 de février 1990, traitant des observations du 29 novembre 1989, il est dit que le gendarme Peter Nicholl (à ne pas confondre avec Heinrich Nicoll) a "*nettement distingué à l'arrière de l'engin quelque chose qui tournait comme une turbine et qu'il entendit un bruit de ventilateur*". La presse ne parla pas de cette turbine, ni du bruit de ventilateur entendu par Peter Nicholl. La SOBEPS, après avoir publié ces propos, ne fera plus mention de la turbine dans ses deux livres, mais elle parlera néanmoins d'un "*support d'arbre pour l'hélice d'un dirigeable*"... On a de quoi s'étonner des surprenantes variations ou disparitions de détails importants dans les publications de la SOBEPS !

Les deux témoins semblent s'être focalisés sur la structure globale de l'engin mais signalèrent, d'après *VOB 1*, que les coins adjacents à la base du triangle étaient coupés. Le premier rapport des deux gendarmes a été publié dans le quotidien belge de langue allemande *Grenz Echo* du 1er décembre 1989. Or il n'y était fait aucune mention du corps triangulaire derrière les lumières comme l'affirme la SOBEPS dans *VOB 1*, p.17, où les deux gendarmes parlent d'une plate-forme dotée de trois énormes phares.

Dans *Inforespace* n°83, p.11, on apprend qu'une reconstitution de cette observation a été faite par une équipe de télévision américaine. Un gros projecteur de cent quarante mille watts a été utilisé pour éclairer la route. D'après les gendarmes, la lumière produite par les phares de l'engin était encore plus forte que ce projecteur. Comment se fait-il alors que les personnes qui se trouvaient dans les autres véhicules ne se soient pas arrêtées en présence d'un pareil spectacle au lieu de dépasser le véhicule des deux gendarmes comme si rien de particulier n'était en train de se produire ? Là il semble qu'on se trouve en présence d'une exagération dans un témoignage donné longtemps après les faits, ce qui est assez fréquent.

Les deux gendarmes appelèrent la caserne d'Eupen pour demander s'il n'y avait pas des manœuvres "avec des engins spéciaux" dans le camp d'Elsenborn qui se trouve au sud d'Eupen. On leur répondit qu'aucune manœuvre n'avait lieu avec des "engins spéciaux". L'hélicoptère n'est donc pas exclu puisqu'il peut être considéré comme un engin, non pas "spécial", mais parfaitement conventionnel, et ce même s'il avait été d'un type rarement employé en Belgique. De toute manière, si ces manœuvres avaient eu un caractère secret, rien ne prouve qu'on aurait dit la vérité aux gendarmes.

Il est dommage que les gendarmes n'aient pas demandé s'il y avait un ou des hélicoptères en vol dans les environs, puisque c'était à un hélicoptère qu'ils avaient primitivement cru avoir affaire. Cette information était pourtant capitale, car la confirmation de manœuvres d'hélicoptères militaires dans les alentours du lac

de la Gileppe aurait permis d'identifier aussitôt l'engin ou les engins qui se dirigeaient vers la zone nord du camp d'entraînement militaire d'Elsenborn. Ce camp est entouré par :
1) une zone militaire interdite,
2) une zone dangereuse,
3) une zone restreinte,
4) une zone militaire temporaire ou d'activité spéciale.

L'ovni d'Eupen se dirigea vers la zone 4 qui est la plus vaste. Cette zone hors du camp d'Elsenborn se situe au sud d'Eupen et longe le lac de la Gileppe à l'est.

PHASE 2

De derrière la fenêtre de la caserne, les deux gendarmes ont vu vers 18h00 un ovni dans l'azimut 166°, en direction de l'ancien abattoir, c'est-à-dire de Rotenberg. Auguste Meessen (23) et, à sa suite, Bertrand Méheust (24) font observer que cela ne correspond pas à la position de Vénus. Or une étoile se trouve exactement à l'azimut 166° à 18h00 : c'est Fomalhaut du Poisson Austral dont la magnitude est de -1,2 à -1,7 (25). Fomalhaut était un des astres les plus brillants du ciel à ce moment-là, après Vénus.

PHASE 3

Une explication a aussi été proposée pour la phase d'observation au-dessus du lac de la Gileppe, à partir de Kortenbach : elle vient de Paul Vanbrabant (26). Selon lui, la boule blanche fixe au dessus de la tour du lac de la Gileppe était la planète Vénus. A 18h30, Vénus se trouvait à une hauteur de 6° et à un azimut de 217°, soit un écart raisonnable de 11° avec le site indiqué par les témoins. D'autant plus que les gendarmes sont incertains sur la position exacte (l'un d'eux situe l'ovni à gauche de la tour, l'autre juste au dessus) et que l'heure à laquelle ils sont arrivés à Kortenbach n'est pas connue avec certitude. Certaines sources donnent à penser que l'observation depuis ce lieu a débuté bien avant 18h30, et dans ce cas Vénus se serait située dans la direction exacte où l'ovni a été aperçu. D'après les témoins, l'ovni fut visible jusqu'à 19h23. Or, à 19h23, Vénus se trouvait à un azimut de 227° et à une hauteur de 1° au sud-ouest au coucher, comme par hasard. Dans leur rapport, les gendarmes signalent ne pas avoir vu Vénus. Pour moi c'est bien Vénus qu'ils ont vu disparaître à 19h23 et non pas un ovni.

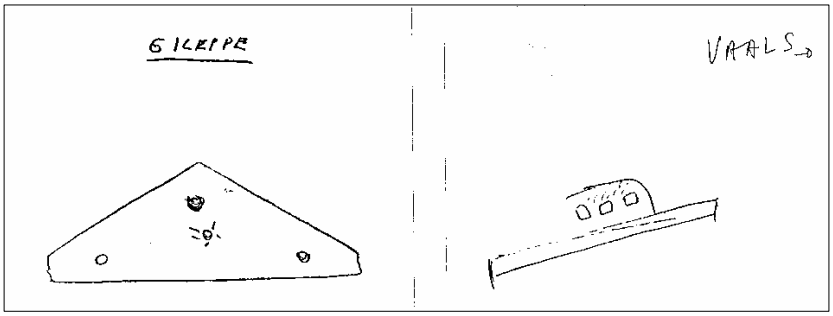
Dans un article envoyé à la SOBEPS pour publication et dans des courriers à divers chercheurs, Wim van Utrecht se demande si les deux "points rougeâtres" qui se déployaient horizontalement de chaque côté de la lumière blanche ne peuvent pas s'expliquer par un phénomène d'optique atmosphérique. La symétrie du spectacle par rapport aux observateurs et la couleur rougeâtre semblent confirmer cette possibilité (27). Notons aussi que d'après l'enquête de P. Vantuyne, citée en note 22, ce que les gendarmes ont vu était loin d'être aussi net qu'il n'apparaît dans l'enquête du Pr Meessen (28). La question de la boule blanche et des faisceaux et points rougeâtres vus au-dessus du lac de la Gileppe continue à faire l'objet d'un intense débat entre ufologues et sceptiques (29).

PHASE 4

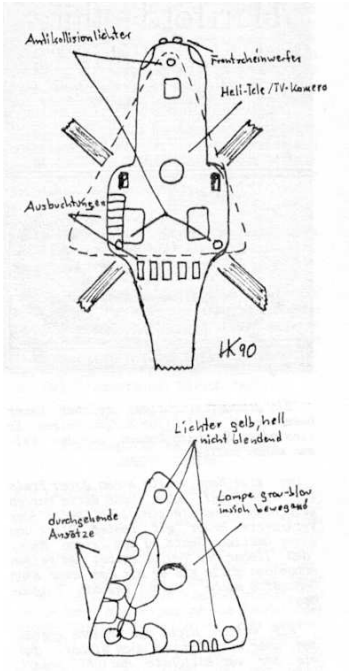
A 18h45, alors que la boule blanche était toujours au dessus du lac, un autre ovni fit son apparition au-dessus d'un bois de sapins. Après un virage léger, il exposa sa superstructure dans laquelle les deux gendarmes discernèrent une coupole posée au centre d'une plaque peu épaisse. La coupole était pourvue de "fenêtres rectangulaires" (selon von Montigny), ou "rondes" (selon Nicoll), éclairées de l'intérieur. Ensuite, l'objet repartit vers le nord.

Dans la direction dont provenait l'ovni se trouvait à l'époque le domaine militaire du bois de Jalhay. L'aérodrome civil de Spa-Malchamps se trouve dans le prolongement de l'axe Kortenbach – belvédère du barrage. Il est possible que ce soit l'hélicoptère vu dans la première phase d'observation (ou un autre du même type). La coupole avec les hublots rectangulaires est typique du CH-53 Super Stallion et autres gros porteurs comme le Puma, le Super Frelon et le Sikorsky Black Hawk. Un cas de méprise probable avec un Puma SA 330 a eu lieu à Coblence en Allemagne le 21 février 1990, à 115 km à l'est-sud-est d'Eupen. Dans ce cas, le dessin des témoins était assez semblable à ce qu'ont décrit et dessiné les témoins d'Eupen (30).

L’engin repartit vers le nord d’Eupen. On a vu plus haut que pour les observations de Spa-Verviers les objets prenaient aussi cette direction.



L’ovni surgi d’un bois à 18h45 (dessins des témoins faits lors de l’entretien avec P. Vantuyne le 9.12.1989)



Feux sur la face inférieure d’un hélicoptère Puma comparés aux feux d’un ovni observé à Coblence en Allemagne (source : voir note 30). La lumière centrale vue à Coblence était gris-bleu et provenait très probablement d’un système « heli-tele », qui consiste en une caméra équipée d’un zoom à fort grossissement, montée sur une plate-forme orientable placée sous l’hélicoptère. Ce système de surveillance peut opérer la nuit en recourant aux rayonnements infrarouges.

b) D’autres témoins à Eupen

A 17h30 à Eupen, deux personnes dont M. A... virent un engin avec deux puissants “phares” devant, et un autre à l’arrière. Les témoins voyaient le dessous de l’objet. Sa vitesse était lente et M. A... estima l’altitude à 150 mètres ou peut-être moins. D'après la SOBEPS, l’objet venait de la direction de Walhorn/Kettenis au nord-nord-est d’Eupen et se dirigeait vers la Gileppe (31). Selon *VOB 1*, pp.21-22, M. A... pensa à un “gros hélicoptère”, dont certains se posent régulièrement dans le parc de l’hôpital d’Eupen, situé d’ailleurs dans la direction suivie par l’objet. D’autres témoignages décrivent un feu à l’avant et deux feux à l’arrière. Les pilotes des hélicoptères peuvent allumer n’importe quels phares qui se trouvent sur la face inférieure de l’appareil. La disposition des phares et feux de position varie selon le modèle d’hélicoptère.

Comme beaucoup d'autres témoins qui crurent d'abord voir un hélicoptère, M. A… changea d’avis quand il s’aperçut que l’engin n’émettait aucun bruit. Au moment où l’objet s’inclina, il put voir sa partie supérieure de profil. En forme de dôme, elle comportait 5 ou 6 hublots (peut-être plus) en forme de rectangles verticaux allongés qui étaient dissimulés en partie par le reste de la structure de l’objet. La couleur des hublots était orange. Or un hélicoptère américain appartenant aux forces militaires allemandes, le Sikorsky CH-53 Super Stallion, a bien 5 hublots carrés (celui qui est sur le côté de la cabine est plutôt rectangulaire). Le témoin vit les hublots quand l’appareil vira de côté, d’où l’impression qu’ils sont rectangulaires. Les hublots peuvent être dissimulés sur leur partie centrale par le train d’atterrissage assez important qui se trouve de chaque côté.

En ce qui concerne l'absence de bruit, celui-ci a pu être atténué par le vent (la SOBEPS n'a donné AUCUNE information relative au vent pour les observations du 29 novembre 1989), par une inversion de température et par le bruit ambiant de la rue. Les autres témoins, les gendarmes et M. D..., qui ont vu le même ovni à la même heure au-dessus d'Eupen, volant à une vitesse de 60 à 70 km/h à moins de 200 mètres, ont signalé avoir entendu un léger bruit, mais seulement quand l'objet se trouva tout près d'eux. M. D... n'a pas entendu ce bruit alors qu'il était au volant, mais il a cherché à vérifier et il est donc descendu de son véhicule. Il a décrit ce bruit comme un bruit de vent (wfffff), ce qui est très compatible avec le bruit de rotor d'un hélicoptère atténué par l'une ou l'autre des causes indiquées ci-dessus.

M. D... déclara que l'engin l'avait fortement impressionné. Ce qu'il a vu était massif et puissant. Le Sikorsky CH-53 Super Stallion américain ou allemand est très massif ; la longueur du fuselage est de 20,47 mètres et sa hauteur entre 7,60 et 8,66 mètres. Le CH-53 est le plus puissant des hélicoptères fabriqués hors de l'ex-Union soviétique ; il peut emporter jusqu'à 55 soldats. Il possède quatre projecteurs à l'avant et deux à l'arrière. Il a aussi deux énormes projecteurs sur sa partie inférieure (32). Un autre type d'hélicoptère a six hublots rectangulaires sur les côtés : c'est un hélicoptère français, le Super Puma & Cougar, dont les forces des Pays-Bas ont fait l'acquisition (33). M. D... signala aussi une petite lumière rouge clignotante au milieu de l'ovni. Cette petite lumière est aussi visible sur les hélicoptères, sa place variant selon les types.

M.A... dit que l'engin se dirigea vers l'hôpital d'Eupen. Comment se fait-il que la SOBEPS n'a pas demandé à l'hôpital si un hélicoptère s'était posé là, le 29 novembre 1989 à 17h30, puisque des témoins dirent aux enquêteurs qu'ils savaient que des hélicoptères atterrissaient dans cet hôpital ? Deux courriers, un de Marc Hallet et l'autre de moi-même, ont été envoyés à l'hôpital d'Eupen pour avoir la confirmation qu'un hélicoptère a bien atterri entre 17h30 et 17h45 à cette date. Aucune réponse n'a été reçue.

Un autre témoin confirma que l'ovni venait bien d'Allemagne. En effet, ce 29 novembre, entre 17h00 et 17h30, un gendarme au poste frontière de Lichtenbusch observa, venant d'Allemagne, un objet à très basse altitude, avec deux à trois phares. Il pensa lui aussi d'abord à un hélicoptère circulant entre les hôpitaux d'Eupen et d'Aix-la-Chapelle et il se demanda pourquoi celui-ci volait si bas avec des phares aussi puissants.

A 17h45, entre les postes frontières belge et allemand, M. J..., qui revenait d'Aix-la-Chapelle par la N3, décrivit une forme allongée ressemblant au profil d'un hélicoptère avec une coupole à l'avant mais sans rotor ni autres structures externes. Le soleil étant couché depuis une heure, M. J... n'a donc peut-être pas vu ces structures dans la nuit déjà noire. Il signala que l'engin ne faisait pas de bruit. Mais il faut souligner à ce propos que le témoin roulait en voiture et que le bruit dans lequel il baignait pouvait aisément couvrir celui d'un hélicoptère. Remarquons qu'à l'est d'Eupen, de l'autre côté de la frontière, il y a des bases allemandes et des bases américaines de l'O.T.A.N (34).

Plus tard, vers 19h20, deux autres gendarmes, Peter Nicholl et Dieter Plumans, virent un engin qu'ils prirent pour l'Awacs. L'avion Awacs sert de couverture aux avions de chasse, aux bombardiers et... aux hélicoptères pendant des manœuvres ou en temps de guerre. L'Awacs guide généralement les autres appareils vers des cibles comme des emplacements à bombarder ou des avions ennemis. Dans la région d'Eupen, un grand nombre de personnes pensent avoir vu un ovni qui ressemblait à un hélicoptère et un autre engin qui ressemblait à un Awacs. Si ces appareils étaient bien en manœuvre de nuit au-dessus de la Belgique, il aurait été aisé, à l'époque, de retrouver leurs bases de départ puisque les premiers engins qui furent vus dans le ciel de la Belgique venaient d'Allemagne. On verra plus loin qu'il existe à ce sujet une grande confusion.

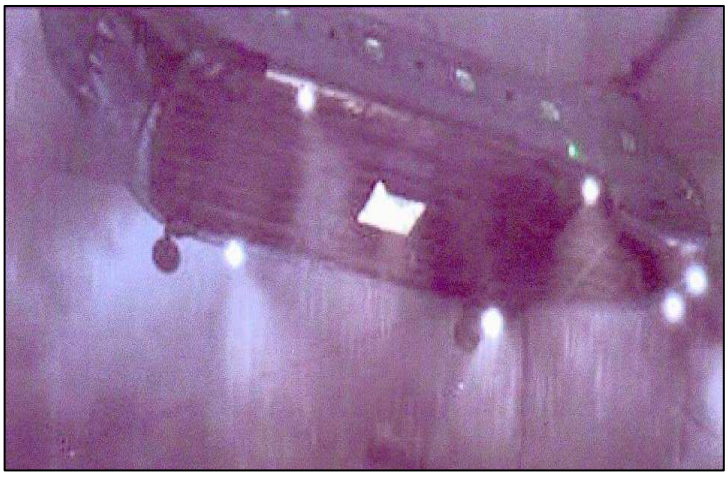
Dieter Plumans dit avoir "*distinctement vu une boule rouge quitter l'engin triangulaire et descendre avant de filer à angle droit et à l'horizontale*". Auguste Meessen considère cela comme l'un des aspects les plus bizarres de la vague belge. Wim van Utrecht a suggéré qu'il s'agissait simplement de la description assez fidèle d'une fusée éclairante (fusée traçante) larguée d'un hélicoptère (35).

Un hélicoptère Cougar néerlandais éjecte deux fusées éclairantes au-dessus de la mer du Nord. Ce type de fusée est utilisé pour dévier les missiles à guidage thermique (source : *Onze Luchtmacht,* vol. 51, n°3, juin-juillet 1999, p.40)

c) Liège et sa région

A 18h10, Mme L..., à Alleur, observa successivement quatre objets parés d'énormes lumières blanches. Ils arrivaient de l'est en suivant l'autoroute E40. Le témoin jugea anormale leur lenteur et l'intensité des phares (36). Voilà donc quatre engins qui venaient de l'est (donc peut-être d'Allemagne), c'est-à-dire de la même direction que l'hélicoptère qui avait été vu à Eupen ce même jour entre 17h00 et 17h30. Ne se dirigeaient-ils pas vers l'aérodrome de Bierset qui se trouve à l'ouest de Liège ? Ces quatre nouveaux "ovnis" ne seraient-ils pas compatibles avec des hélicoptères ?

Un ovni avec quatre grandes surfaces rectangulaires (des hublots ?) fut vu près de l'aérodrome militaire de Bierset, vers 18h40. Le témoin, M. H..., n'entendit pas de bruit mais il était dans un véhicule roulant à vive allure. Plus loin, vers l'échangeur de Loncin, il vit un autre engin identique à celui vu près de Bierset. Arrivé chez lui, il téléphona à la base de Bierset pour avoir la confirmation qu'un atterrissage avait eu lieu. La réponse fut négative. Mais M. H... a-t-il demandé si des hélicoptères volaient près de la base ? On n'en sait rien !



Deux vues du film *Le bateau des Ténèbres*, de Christian McIntyre, 2001 (titre original : *Lost Voyage*) : il comporte trois séquences où l'on voit manœuvrer, en images de synthèse, un hélicoptère Chinook, d'un type proche de ceux qui furent peut-être en partie responsables de la vague belge... La première vue montre l'hélicoptère de profil : on distingue les hublots latéraux ainsi que les phares sous la carlingue. La seconde permet de distinguer la structure du ventre de l'appareil qui comporte une sorte de quadrillage.

A 18h50, près d'Ans au nord-ouest de Liège, Mme B... entendit un "ronronnement doux" comme pourrait le faire un moteur électrique. L'objet était gris aluminium très mat (comme l'ovni de Spa-Verviers) et quatre grands phares éclairaient le sol. Elle estima sa vitesse à 20 km/h. Une petite lumière rouge clignotait sur sa face inférieure. A peine l'objet eut-il disparu qu'un autre, copie conforme du premier, apparut. A 19h00, M. C... vit près du pont de Wandre, à Herstal au nord de Liège, un ovni qui se déplaçait lentement à une hauteur estimée de 150 mètres. L'ovni portait une série de feux blancs et plusieurs "hublots" s'allumèrent en fin d'observation.

Deux autres témoins, à Rocourt et à Alleur, au nord-ouest de Liège, avaient déjà vu un ovni à 18h00 (37). Le témoin d'Alleur signala qu'il avait entendu un léger bruit sourd et continu venant de l'objet, ce qui s'accorde bien avec un hélicoptère. La SOBEPS a-t-elle demandé à Bierset si le radar avait capté ces engins ou si la F.A.B. était au courant que des hélicoptères militaires se trouvaient près de l'aérodrome ? Rien ne l'indique.

Voilà des objets qui ressemblent trop fortement à des hélicoptères, avec leurs hublots et leurs feux, en manœuvres au-dessus de Liège et des environs immédiats de l'aérodrome militaire de Bierset, pour être autre chose que ce qu'ils semblaient être.

d) Hélicoptères et manœuvres militaires

Il y a bien trop d'ovnis près de la base de Bierset pour que cela ne soit qu'un simple hasard. Les militaires de Bierset pourraient-ils confirmer s'il y a bien eu des vols d'hélicoptères à partir de leur base avec des dates et des heures précises par rapport aux observations d'ovnis ? Une réponse à cette question m'est parvenue le 13 décembre 2002, de la part de l'aérodrome militaire de Bierset, par l'intermédiaire du chercheur belge Marc Hallet. Dans cette réponse, les militaires indiquaient que les archives pour les vols antérieurs à cinq ans ne sont plus conservées. Il est donc trop tard désormais pour avoir cette confirmation, et sans doute pour d'autres du même genre provenant d'autres bases.

Pour ma part, je pense qu'à l'époque de la vague, certains militaires belges étaient au courant de vols d'hélicoptères, qu'ils soient belges, allemands ou américains, mais qu'ils n'ont pas voulu en parler. Ou alors n'auraient-ils pas fait le lien, trop énorme pour eux, entre les hélicoptères et les ovnis ? Pour les militaires, les vols d'hélicoptères n'ont effectivement rien d'anormal et donc il pourrait être logique qu'ils n'aient jamais pensé à cette possibilité.

Les ufologues, plus particulièrement aux Etats-Unis, veulent faire croire que les militaires cachent des ovnis. S'il y a bien quelque chose que les militaires (américains, belges ou autres) cachent, ce sont leurs propres appareils quand ils sont en manœuvre, qu'elles soient secrètes ou non. On peut donc songer à un véritable black out si des manœuvres eurent lieu en Belgique avec des appareils étrangers.

A l'occasion de la guerre du Golfe, un accord secret qui autorisait les Américains à survoler le territoire belge sans demander aucune autorisation a été rappelé. Auparavant, les autorités et la SOBEPS avaient affirmé, à l'inverse et donc faussement, qu'aucun avion américain ou autre ne pouvait survoler le territoire belge sans autorisation. C'était même sur base de cette affirmation fausse que la SOBEPS rejetait toute explication d'origine militaire qui était alors proposée par des sceptiques.

Voici comment le lieutenant-colonel Wilfried De Brouwer s'exprima à propos des observations du 29 novembre 1989 : *"Aucune observation n'a été faite par des avions militaires ou par des appareils de ligne qui ont survolé la région d'Eupen* (...) *L'état major de la F.A.B. dément que les ovnis ont un lien avec des opérations militaires qui auraient lieu dans la région d'Elsenborn, aucun avion ou hélicoptère militaire ne s'est déplacé aux heures citées par les témoins d'apparitions d'ovni*" (38). Remarquons que le colonel ne dit rien qu'on puisse soupçonner d'être faux : il n'y a en effet pas eu d'observation d'ovni "dans la région d'Elsenborn" ! Il se garde bien de parler d'Eupen, Verviers ou Liège-Bierset ! L'aéroport militaire de Bierset, d'autre part, a confirmé qu'il n'y avait aucun Awacs dans le ciel le 29 novembre 1989 à l'heure indiquée par les gendarmes d'Eupen, à savoir 17h30. Il n'y aurait donc eu aucun risque pour des hélicoptères de se faire accrocher par le radar d'un Awacs !

Il faut préciser que les 17 avions Awacs basés à Geilenkirchen (Allemagne, à 25 km à peine de la frontière belge) appartiennent en propre à l'O.T.A.N. et qu'ils ne sont donc pas sous le commandement de la F.A.B. Il serait intéressant de savoir si le commandement de la base de Geilenkirchen prévient la F.A.B. de chaque vol effectué par ses Awacs au dessus de la Belgique...

Comme pour embarrasser le lt-col. W. De Brouwer, la presse belge a signalé qu'un Awacs basé à Geilenkirchen avait survolé la région le 29 novembre 1989. Il a été dit que cet Awacs avait été alerté par la base de Bierset, qui profita de son passage, mais qu'il ne détecta rien. Une autre source signala qu'un Awacs avait bien décollé de Geilenkirchen et qu'une tache serait apparue sur un écran du radar de Bierset. La même source signala le lendemain qu'il n'y avait pas d'Awacs les mercredi 29 et jeudi 30 novembre dans la région d'Eupen (39). On aurait voulu cacher quelque chose en donnant l'impression qu'on ne cachait rien qu'on serait certainement arrivé à de pareilles contradictions flagrantes !

En définitive, y eut-il oui ou non un Awacs dans la région d'Eupen les 29 et 30 novembre 1989 ? Ce n'est ni la presse belge, ni la F.A.B. qui nous apporteront une certitude et encore moins la SOBEPS qui, elle, n'a jamais fait état qu'un Awacs ait pu survoler la région d'Eupen à ces dates. Un témoin dit avoir vu l'Awacs le 29 novembre 1989 au Sart Tilman, près de Liège. Cet Awacs aurait décollé de Bierset et se serait dirigé vers l'est (40). On ignore cependant l'heure à laquelle aurait eu lieu cette observation.

L'Awacs a été construit en vue de résoudre le problème des radars au sol, à savoir la non-détection de tout ce qui vole trop bas. En vol, l'Awacs maintient une surveillance constante sur les engins aériens, amis ou ennemis, dans un rayon supérieur à 300 km. Ce système n'est cependant pas parfait : par exemple, son radar se désintéresse des cibles qui se déplacent à une vitesse inférieure à 150 km/h.

Les objets qui ont survolé la Belgique le 29 novembre 1989 ne pouvaient pas être détectés, tant par les radars au sol (à cause du vol à basse altitude) que par l'Awacs (à cause de leur faible vitesse). Il n'y a donc pas que la haute technologie extraterrestre qui n'était pas aisément détectable ce soir-là.

Beaucoup des observations d'ovnis ont eu lieu dans une région où il y avait plusieurs radars. La première chose que ferait un pays en cas de conflit armé, c'est d'attaquer les installations radar et les systèmes de communication d'un pays ennemi au moyen d'hélicoptères, par exemple. Pour échapper aux radars terrestres et à d'éventuels radars aériens, ces hélicoptères voleraient à basse altitude et à faible vitesse. Si les forces armées américaines ou allemandes ont voulu tester cette technique en Belgique pour l'O.T.A.N., elles n'en ont peut-être pas demandé l'autorisation préalable ! (41)

Pour moi il est probable que des personnes ont pris l'Awacs pour des ovnis (voir les observations des 11 et 12 décembre 1989) et que des hélicoptères ont tout fait pour passer inaperçus vis-à-vis des radars au sol et de l'Awacs, comme l'auraient fait des pilotes en manœuvres. Il est possible aussi qu'un Awacs ait guidé des hélicoptères pendant certaines manœuvres pour tester les radars de l'O.T.A.N.

Je pense qu'il y avait des hélicoptères en vol à basse altitude dans la région de Bierset et qu'un Awacs a lui aussi survolé cette région à un certain moment ce 29 novembre 1989. Je pense aussi que les militaires de Bierset étaient au courant de ces vols, mais qu'ils ne préciseront rien sur ces manœuvres pour des raisons évidentes dont la SOBEPS a obstinément cherché à ne pas tenir compte...

Peut-on envisager que des appareils étrangers de l'O.T.A.N. aient survolé le territoire belge sans que des autorités du niveau du lt-col. De Brouwer aient été au courant ? Le fait est que celui-ci avoue dans une interview qu'il n'a pu obtenir aucun renseignement de l'O.T.A.N. ni pendant ni après la vague, et que le ministre de la défense Guy Coëme demande dès le 21 juillet 1990 aux Forces armées de ne plus communiquer d'informations sur la vague au public (42). C'est pourtant M. Coëme qui avait initialement autorisé la F.A.B. à travailler avec la SOBEPS... C'est lui aussi qui peu après, en septembre 1990, interdit tout vol à moins de 150 mètres d'altitude aux appareils étrangers au-dessus de la zone des Ardennes, les pilotes belges pouvant continuer à descendre jusqu'à 80 mètres (43). Cette décision est officiellement prise pour empêcher que les pilotes allemands viennent s'entraîner en Belgique. Or M. Coëme avait, le 15 décembre 1989, ordonné une enquête à la F.A.B. pour tenter d'expliquer les mystérieuses manifestations aériennes signalées en Belgique et avait annoncé le 11 janvier 1990 dans *La Dernière Heure* que "*La Force aérienne avait définitivement écarté toutes les hypothèses relatives à la présence d'engins militaires dans l'espace aérien de la Belgique*". Savait-il dès lors en septembre 1990, en fonction des résultats de l'enquête, que la vague d'ovnis pouvait avoir un rapport avec des manœuvres de l'armée allemande ou américaine ? Ou en avait-il été informé entre-temps par l'O.T.A.N. ?

Pour faire un test de pénétration en territoire supposé ennemi, la Belgique, allié très fidèle des Etats-Unis, est un terrain d'entraînement idéal. En cas de pépin, c'est sans doute là qu'il y a le moindre risque de protestation des autorités. Peut-être a-t-on délibérément allumé des projecteurs, pour voir la réaction que cela provoquerait. L'attribution de cette féerie lumineuse à des ovnis peut constituer un parfait camouflage. Il n'est donc pas impossible que De Brouwer n'ait réellement été au courant de rien.

IV. UNE CONTRADICTION QUI N'EST QU'APPARENTE

Bien sûr, l'hypothèse des hélicoptères se heurte à une grosse contradiction apparente : l'absence de bruit si souvent répétée par les responsables de la SOBEPS.

Pourtant, bon nombre de témoins étaient dans l'incapacité d'en juger, soit parce qu'ils étaient situés dans des lieux clos ou bruyants, soit parce qu'un vent contraire soufflait probablement, soit encore parce que l'hélicoptère était positionné au-dessus d'une couche d'inversion de température, qui réfléchissait les ondes sonores vers le haut. Pour le 29 novembre 1989, on dispose par exemple de relevés météorologiques indiquant qu'il y avait une couche d'inversion ce soir-là (44). Hélas, les enquêtes de la SOBEPS se caractérisent souvent par un manque grave d'informations de type météorologique.

La SOBEPS semble également oublier que beaucoup de témoins ont entendu du bruit au passage des engins, alors que d'autres témoins voyant le même engin ont dit le contraire. Des bruits ont donc bel et bien été entendus. Ils furent décrits comme : bourdonnement, grondement, bruit répétitif, ronronnement, sifflement, vrombissement, bruit infernal, bruit sourd, bruit de vent, bruit de machine à laver, bruit d'aspirateur, bruit de turbine, etc. Il suffit d'ailleurs de consulter l'index de chacun des deux gros volumes publiés par la SOBEPS pour en être rapidement convaincu. Tous ces bruits ont pu être provoqués par des hélicoptères ou des avions. Précisons en outre que les hélicoptères militaires utilisent souvent des dispositifs spéciaux de réduction du bruit et que leurs pilotes sont formés à des techniques visant à minimiser le bruit (45). Il y a aussi le fait prouvé ici que des témoins entendirent un bruit, mais qu'au fil du temps ce bruit a disparu des publications de la SOBEPS (voir le cas des deux gendarmes d'Eupen).

A titre indicatif, voici un tableau récapitulatif basé sur 500 observations d'ovnis publiées par la SOBEPS :

BRUIT ET VEHICULE	Nombre d'observations
bruit entendu avec véhicule	24
bruit entendu sans véhicule	50
pas de bruit entendu sans véhicule	53
pas de bruit entendu avec véhicule	46
bruit entendu ; véhicule : information non communiquée (NC)	44
bruit : info NC ; avec véhicule	74
pas de bruit entendu ; véhicule : info NC	22
bruit : info NC ; sans véhicule	35
bruit : info NC ; véhicule : info NC	152

TOTAL : 500 cas

Ce tableau démontre de manière évidente que la réalité des faits est contraire à ce qui a été affirmé avec insistance par la SOBEPS. En effet, un bruit a été signalé dans plus de 20% du total des cas. Mais le pourcentage réel est sans doute bien plus élevé, car dans plus de la moitié des cas (261 sur 500), aucune information n'est donnée sur l'absence ou la présence de bruit. Et quand elle l'est, un bruit a été perçu dans 118 cas sur 239, soit près de la moitié (49,4 %) ! Relevons aussi qu'un bruit est beaucoup plus souvent entendu (50 cas contre 24, ce qui est statistiquement significatif) quand il n'y a pas de véhicule. On peut donc penser que le bruit du moteur de véhicules a couvert le bruit que pouvait émettre le phénomène observé. Malheureusement, seules 173 enquêtes sur 500 précisent les deux critères (bruit et véhicule). Un grand nombre d'enquêtes doivent donc être considérées comme incomplètes à ce propos.

V. L'ÉTRANGE MÉTHODOLOGIE DE LA SOBEPS

La SOBEPS a fait un gros travail d'enquête sur le terrain, mais a cependant abouti à des contradictions regrettables au niveau des témoignages. Avant de promouvoir leur thèse d'une vague d'ovnis, il aurait été plus prudent que ses responsables se documentent sur les hélicoptères ou l'aviation en général ou demandent l'aide de spécialistes reconnus de l'aviation. Les membres de la SOBEPS se seraient peut-être aperçus alors que dans beaucoup d'observations, le vol des "ovnis" était identique à la façon d'opérer des pilotes d'hélicoptères.

Pendant l'émission "*Ecran témoin*" de la RTBF du 4 mars 2002, Michel Bougard a indiqué qu'à son sens, la série d'observations du 29 novembre 1989 par laquelle débuta la "vague ovni belge" n'était pas la meilleure, car elle était moins riche en informations que la série d'observations de la nuit du 11 au 12 décembre 1989, laquelle était à ses yeux capitale.

C'est à croire que Michel Bougard a oublié certains "détails" pour le moins importants des observations du 11 décembre...

Un article du quotidien *La Meuse* du 13 décembre 1989 nous apprend que les observations faites ce jour-là à Esneux, Engis, Amay et Beyne entre 18h00 et 19h00 furent expliquées par l'avion Awacs de Bierset qui revenait de mission. Le journaliste Gaston Lecocq signalait entre autres choses que, le soir, l'Awacs ressemble à tout sauf à un avion conventionnel. En fait, cette identification était l'œuvre d'un gendarme d'Amay, M. Kinet. Le lundi 12 décembre, ce gendarme qui avait vu "l'ovni", voulut vérifier son intuition : "*J'ai appelé la base de Bierset qui m'a confirmé que l'Awacs avait fait un vol de nuit. J'ai obtenu que le pilote redécolle pour vérifier et confirmation a alors été faite*" (46).

Un passionné d'aviation, M. Nemry, a donné son avis sur le cas d'Amay. En voici un court passage : "*Les descriptions faites à Amay indiquent effectivement le passage de l'Awacs*" (47). M. André Dumoulin, du GRIP (Groupement de Recherches et d'Informations pour la Paix), signala aussi que les observations du 11 décembre 1989 concernaient le survol d'un avion Awacs rentrant à Bierset après une mission O.T.A.N. dans l'est de la Belgique (48).

Mais voici mieux encore : après avoir observé un soir l'Awacs sous un angle bien précis, l'astrophysicien Pierre Magain fut convaincu qu'il avait été à l'origine de plusieurs observations d'ovnis présumées. Il diffusa un rapport à ce sujet (49). La SOBEPS le prit très mal et diffusa alors un texte où l'explication du gendarme Kinet était qualifiée "*d'absurde*". La SOBEPS a-t-elle vérifié auprès de l'aéroport de Bierset, comme l'a fait ce gendarme, si un Awacs se trouvait dans le ciel aux heures précises des observations ? Si c'est le cas, pourquoi n'a-t-elle pas contredit M. Kinet, preuves à l'appui ?

Je constate que la SOBEPS prend en considération le témoignage des gendarmes quand ceux-ci pensent voir des ovnis (à Eupen le 29 novembre 1989 et dans le Brabant Wallon le jour où l'on fit décoller des F16 pour de simples étoiles), mais quand un gendarme propose une explication conventionnelle fondée sur une véritable enquête et une expérience, elle se contente de dire que ses affirmations sont "absurdes". Le respect de la SOBEPS pour la maréchaussée est étrangement sélectif.

La SOBEPS prétend que l'ovni type de la vague belge était triangulaire et plat avec des feux blancs disposés en triangle et un feu clignotant rouge vers le centre. Or les engins vus par les témoins ne furent pas tous triangulaires. En fait, ils furent décrits comme triangulaires, rectangulaires, en forme d'œuf, en forme de cigare, de banane, etc. Il fut également question d'un dôme sur le dessus, de hublots carrés ou ronds sur les côtés et les feux n'avaient pas tous les mêmes emplacements en fonction des objets décrits.

Alors comment ose-t-on parler d'un ovni type ? (50)

Pour moi, l'ovni type n'est qu'une invention de la SOBEPS destinée à valider ou renforcer la thèse d'un engin extraterrestre. Dans un article sur les observations décisives du 29 novembre 1989, M. Meessen écrivait : "*Nous sommes confrontés à des objets volants qui relèvent d'une technologie non conventionnelle*". Pour ma part, je pense que ce sont bien des engins conventionnels qui ont déclenché la vague du 29 novembre 1989 mais que c'est la méthode de "recherche" de la SOBEPS qui n'est pas du tout conventionnelle !

VI. CONCLUSIONS

Léon Brenig s'est demandé pourquoi les témoins des observations du 29 novembre 1989 ont été intrigués par ces engins, alors qu'ils savent ce qu'est un avion, un hélicoptère, la Lune, une planète ou une étoile (51). Pour lui, ils furent intrigués parce qu'il s'agissait d'engins inconnus, probablement extraterrestres. La question que M. Brenig devrait se poser est : "*les observateurs d'ovnis sont-ils capables de reconnaître tous les avions et tous les hélicoptères, ainsi que la Lune et d'autres corps célestes, dans toutes les conditions d'observation, et plus particulièrement la nuit pour les avions et les hélicoptères ?*" Nombre de paramètres peuvent faire qu'une observation d'un objet connu génère un ovni. Sinon, les méprises que même les ufologues de la SOBEPS reconnaissent n'existeraient pas. A fortiori, ces méprises sont plus nombreuses quand les observateurs sont confrontés à des objets qui leur sont peu familiers, comme des hélicoptères de grande taille et d'un modèle inhabituel.

Les gens connaissent forcément certains modèles d'hélicoptères, mais cela ne veut pas dire qu'ils en connaissent tous les modèles et qu'ils peuvent à coup sûr identifier chaque fois l'un d'entre eux. En outre, la vision d'un vol d'hélicoptère ou d'avion n'est pas la même de jour et de nuit. La distance ou certains reflets causés par un coucher de soleil, par exemple, contribuent pour beaucoup à rendre difficile l'identification à coup sûr d'un aéronef.

Si toutes les personnes qui voient des ovnis connaissaient vraiment tout ce qui peut se trouver dans le ciel, pensez-vous que les ufologues, de par le monde, reconnaîtraient qu'il y a un grand pourcentage de méprises de la part des témoins ? Mais voilà : dans le cadre de la vague ovni belge, la SOBEPS a fait "comme si" le pourcentage des méprises était faible. Elle a d'abord insisté lourdement sur la qualité des premiers témoins (des gendarmes) qu'on n'aurait pas pu qualifier aisément de rêveurs ou de plaisantins. Mais étaient-ils pour autant d'excellents observateurs, capables de reconnaître n'importe quel type d'engin aérien ?

Selon *Air & Cosmos* n° 1862 du 25 octobre 2002, p.9, la vague d'ovnis de 1989-1992 en Belgique aurait effectivement été le fait de l'entraînement d'avions furtifs et d'hélicoptères de combat basés en Allemagne. Cette information, qui provient d'un haut fonctionnaire allemand, me paraît être très plausible aujourd'hui.

J’ajouterai encore qu’à la base de cette formidable vague d'observations, il y eut aussi des avions civils et militaires, des hélicoptères de l’armée belge et des hélicoptères civils, notamment médicaux, ces derniers étant également susceptibles de voler à basse altitude. Et je n'oublierai pas de rappeler aussi le formidable battage médiatique orchestré par la SOBEPS, lequel battage poussa de braves gens à regarder davantage dans le ciel des choses auxquelles ils prêtent généralement peu d'attention ou qu'ils ne connaissent tout simplement pas...

Le 29 novembre 1989, entre 19h30 et 20h00, sur les hauteurs de Robermont, à Liège, M. S. M... vit, en direction du nord-ouest, trois hélicoptères de type Bell qu'il reconnut grâce à leurs skis d’atterrissage. Ils n'avaient aucun marquage apparent et semblaient voler à environ 150-200 m d’altitude, accompagnant un objet triangulaire éclairé par une lumière en son centre. En dépit du fait qu'elle concernait principalement des hélicoptères, cette observation se fit dans un silence complet (52).

Unique en son genre puisqu'elle concerna à la fois des hélicoptères bien identifiés et un engin triangulaire, cette observation fut cependant fort mal enquêtée.

Michel Bougard écrit en effet que le témoin vit la “vraie lune” à l’est, sur sa gauche. Or si le témoin avait le nord-ouest dans son champ de vision, l’est ne pouvait pas être sur sa gauche ! Mais surtout, le témoin n’a pas pu voir la lune à 19h30 ce jour-là puisqu'elle s'était couchée déjà vers 16h40, presque au même moment que le soleil. Supposons qu'il y ait eu erreur de date. Si le renseignement relatif à la lune est exact, on doit envisager d'autres dates comme les 12, 13, 14 novembre 1989 et les 12, 13 décembre 1989. C'est déjà un peu fort...

L’engin triangulaire et les trois hélicoptères se dirigeaient vers le sud, écrit aussi Michel Bougard. C’est impossible, car si le témoin a vu le feu vert de chacun des hélicoptères, lequel est toujours situé du côté droit, c’est que les engins allaient de sa gauche vers la droite, c'est-à-dire vers l’est ou le sud-est et non vers le sud. Si les engins s'étaient dirigés vers le sud, le témoin n'aurait vu que le feu rouge des hélicoptères, à moins que les engins aient fait un virage, ce qu’une bonne enquête aurait dû préciser.

Voilà ce que l'on peut appeler une enquête bâclée sur une observation de grande importance. Publiée dans *Inforespace*, elle disparut néanmoins du récit circonstancié des événements du 29 novembre 1989 que l'on peut trouver dans *VOB 1*.

La description du témoin ne laisse pourtant aucun doute : les trois hélicoptères étaient effectivement des Bell Huey américains ou allemands (O.T.A.N.). Certains Bell américains n’ont aucun marquage. L’armée de l’air et de terre ne dispose pas de cet hélicoptère en Belgique. Venaient-ils de décoller de Bierset ou de Beauvechain, qui sont des bases pouvant servir à l’O.T.A.N. ? L’engin qu’ils accompagnaient n’était-il pas un avion F 117-A, encore quasi inconnu à cette époque ? La SOBEPS a-t-elle fait des recherches dans ce sens avant de parler d’ovni accompagné par des engins conventionnels ?

On l'a vu tout au long du présent article, la SOBEPS s'est livrée à des enquêtes de terrain à sens unique et incomplètes, qui génèrent de multiples questions et contradictions.

Lors de la contre-enquête de 1997 sur le cas de Gué d’Hossus, près de Rocroi dans les Ardennes françaises, un observateur qualifié a signalé qu’a partir d’octobre 1989, il a vu des avions de tous types et de plusieurs nationalités (dont américaine) voler de jour comme de nuit, en manœuvres avant le début des bombardements contre l’Irak. Ces avions venaient tous de la Belgique (53). Par ailleurs, c’est le 9 novembre 1989 qu’est tombé le mur de Berlin. Cet événement historique est susceptible d’avoir causé une certaine agitation au sein de l’OTAN. Ce sont des faits dont il faut également tenir compte pour tenter de comprendre le début de la vague ovni belge...

La balle est dans le camp de la SOBEPS. En bonne logique, la charge de la preuve incombe en effet à ceux qui affirment l’existence d’un phénomène original. C’est donc à la SOBEPS, qui parle d’ovnis, de prouver que c’en sont et qu’il n’y avait pas d’hélicoptères en vol au moment des observations. Elle avait des facilités pour le faire, puisque elle s’enorgueillissait de ses bonnes relations avec les militaires.

Renaud Leclet

Remerciements pour leur aide à :

Jean-Pierre Casamayou, rédacteur en chef de la revue *Air & Cosmos*, Gérard Gaudin, journaliste professionnel en aéronautique, Marc Hallet, Hansjürgen Köhler du CENAP, Eric Maillot, Morgane Maillot, Claude Maugé, Gilles Munsch, Raoul Robé, Thierry Rocher, Jacques Scornaux, Patrice Seray, Wim van Utrecht, Christine Zwygart.

Les amis de Renaud remercient aussi Michel Bougard, président de la SOBEPS, pour son aimable autorisation de reproduire plusieurs dessins parus dans *Inforespace*.

Version anglaise : traduction Thierry Pinvidic et Jacques Scornaux.

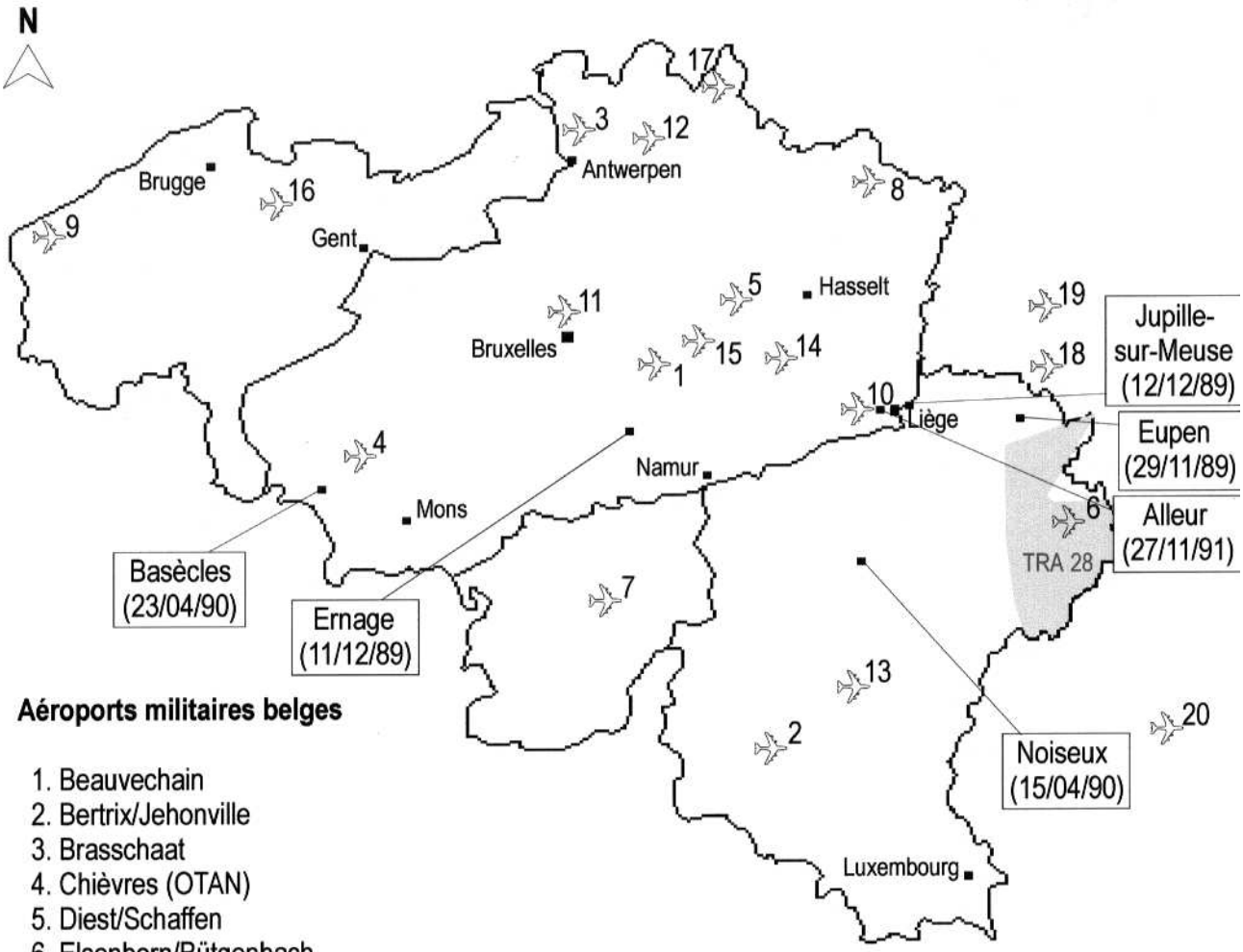
NOTES ET REFERENCES

1. MÉHEUST, Bertrand, *Retour sur l'anomalie belge*, Ed. Livre Bleu, 2000.
2. *Inforespace* n°86, avril 1993, pp.31-34 ; Vague d'OVNI sur la Belgique – 2. Une énigme non résolue, Ed. SOBEPS, Bruxelles, mars 1994 (abrégé par la suite en VOB 2), pp.77-79 (sans le dessin qui figure dans la revue).
3. Fin septembre-début octobre 1992, d'importantes manœuvres militaires ont eu lieu dans les Ardennes belges. Il s'agissait d'une opération conjointe allemande, belge, britannique et française appelée « Autumn Leave », qui a impliqué 6000 hommes et le déploiement d'une « Division aéroportée multinationale » faisant appel à « de gros hélicoptères pour transporter rapidement les unités d'un lieu à un autre ». Source : *Gazet van Antwerpen*, 19 septembre et 5 octobre 1992 (note de Wim van Utrecht).
4. *La Dernière Heure*, jeudi 22 mars 1990 ; *Inforespace* n° 80, avril 1991, pp.23-26 ; *Vague d'OVNI sur la Belgique – Un dossier exceptionnel*, Ed. SOBEPS, Bruxelles, septembre 1991 (abrégé par la suite en *VOB 1*), pp.90-92 ; *VOB 2*, p.97.
5. *VOB 2*, illustration hors texte en pages centrales.
6. Carte de vol à basse altitude au 1/250 000 (M534 Low Air), Institut Géographique National de Belgique, 2001.
7. *Lumières dans la Nuit* n°165, mai 1977, pp.20-21 et n°167, août-sept. 1977, pp.28-29 ; FIGUET, Michel et RUCHON, Jean-Louis, *OVNI : le premier dossier complet des rencontres rapprochées en France*, Ed. Alain Lefeuvre, Nice, 1979, pp.585-6 ; GUNSTON, Bill, *Hélicoptères militaires*, Ed. Bordas, 1982, pp.18-21. Et communication personnelle d'Eric Maillot.
8. Site www.polfed.be/old_site/gd/revue/143/143_07.htm consulté par Wim van Utrecht.
9. *Inforespace* n°80, avril 1991, pp.35-42 ; *VOB 1*, pp.101-111.
10. *VOB 2*, p.200.
11. *La Voix du Nord* du jeudi 26 avril 1990.
12. "Vol de nuit ou combat de nuit dans l'A.L.A.T.", article rédigé par le GALDIV 3.
13. *Inforespace* n°79, novembre 1990, pp.18-19 ; *VOB 1*, p.209.
14. *Inforespace* n° 79, novembre 1990, pp.19-20 ; *VOB 1*, p.210.
15. *Inforespace* n°83, mars 1992, pp.13-14 ; *VOB 2*, pp.35-37.
16. *L'Atlas des hélicoptères*, Ed. Atlas, 2002, pp.90.
17. *VOB 1*, pp.16-49 ; pour les observations des deux gendarmes de la brigade d'Eupen, voir aussi *Inforespace* n°95, octobre 1997, pp.16-70.
18. GUNSTON, Bill, *Hélicoptères militaires*, Ed. Bordas, 1982.
19. *Science et Vie* n° 882, mars 1991, pp.60-61.
20. HEWISH, Mark, *Encyclopédie visuelle des forces aériennes du monde entier*, Ed. Bordas, 1981, p.92.
21. La retranscription de cette interview, conduite par téléphone, figure sur le site (en allemand) http://cenap.alien.de/belgien/belgien.htm.
22. VANTUYNE, Patrick, PRO-CEETI Rapport, décembre 1989 (en néerlandais).
23. *Inforespace* n°95, octobre 1997, p.27.
24. MÉHEUST, Bertrand, *op. cit.*, pp.114-120.
25. MUIRDEN, J., *Guide de l'astronomie*, Ed. France Loisirs, 1984, pp.43-49.
26. VANBRABANT, Paul, Lettre ouverte du 17 décembre 1996.
27. Plus particulièrement, Wim van Utrecht pense à des "Venus dogs", équivalent des faux soleils ou parhélies ("sun dogs" en anglais). Bien que ces "Venus dogs" soient théoriquement possibles (http://science.nasa.gov/headlines/y2002/06may_pillar.htm), ils n'ont, semble-t-il, jamais été observés. Mais on peut se demander combien de gens sont tellement fascinés par Vénus qu'ils restent à la regarder pendant assez longtemps pour qu'un tel phénomène peu spectaculaire soit détecté. Van Utrecht relève aussi que les descriptions que les deux gendarmes donnent des mouvements des deux points rougeâtres sont très différentes : pour von Montigny, ils se trouvaient à l'extrémité de deux "faisceaux laser" et partaient de la boule blanche "très vite" sur une distance de "5 à 6 km", tandis que Nicoll ne se souvient pas de "faisceaux" et avait l'impression que les points rougeâtres partaient "lentement" jusqu'à une distance de "quelques centaines de mètres" de la lumière blanche. Si le Pr Meessen avait mesuré l'angle entre la lumière blanche et les points rougeâtres à leur plus grand écart, on

disposerait d'un élément précis pour vérifier l'hypothèse des "Venus dogs", lesquels, selon les lois de la physique, devraient se trouver à une distance de l'ordre de 22° à gauche et à droite de la planète (note de Wim van Utrecht).

28. Selon Vantuyne, les gendarmes ont seulement dit qu'ils "avaient tous deux l'impression indistincte que des rayons lumineux jaillissaient parfois dans tous les sens des côtés du phénomène" (traduction du néerlandais). Il n'est pas question de faisceaux horizontaux ni de boules ou points rougeâtres. Au cours des conversations que les deux gendarmes n'auront pas manqué d'avoir entre eux sur leur observation, et surtout au cours de la longue interview avec le Pr Meessen sous l'influence des questions précises de celui-ci, leur témoignage ne s'est-il pas, en toute bonne foi, enrichi de détails étranges qu'ils n'avaient pas observé de manière nette ? En tout état de cause, le phénomène des faisceaux horizontaux et boules rougeâtres est unique parmi tous les cas de la vague et ne peut donc pas être tenu pour caractéristique de celle-ci (note de Jacques Scornaux).
29. Voir notamment *Inforespace* n°95, octobre 1997, pp.16-70 et les sites http://meessen.free.fr/AMeessen/Gileppe/, http://adelmon.free.fr/vaguebelge/Gileppe.html et http://ufologie.net/indexe.htm, où les arguments des enquêteurs sceptiques sont malheureusement mal représentés.
30. *Journal für UFO-Forschung*, vol.11, n°5, sept.-oct. 1990, p.140.
31. *VOB 2*, p.162.
32. GUNSTON, Bill, *op. cit.*, pp.124-129.
33. GUNSTON, Bill, *op. cit.*, p. 127 ; GAILLARD, Pierre, *Avions et hélicoptères militaires d'aujourd'hui*, Ed. Larivière, 1999, p.246.
34. HEWISH, Mark, *op. cit.*, pp. 85-89 ; Collectif, *La puissance militaire des USA*, Ed. Elsevier Séquoia, 1979, p. 75.
35. VAN UTRECHT, Wim, communication personnelle du 29 août 2002.
36. *Nord Eclair Hainaut* du 19 décembre 1989.
37. *VOB 1*, pp.43-44.
38. *L'Echo du Centre* du samedi 9 décembre 1989.
39. *La Meuse-La Lanterne* du 1er décembre 1989 ; *La Libre Belgique* du 1er décembre 1989 ; *Le Jour-Le Courrier* du 1er décembre 1989 ; *Le Jour-Le Courrier* des 2-3 décembre 1989.
40. MAGAIN, Pierre et Marc REMY, « Les OVNI : un sujet de recherche ? », *Physicalia Magazine*, vol.15 (1993), p.311.
41. *Raids*, hors série n°6, "Hélicoptères de combat", p.18, 2002.
42. THOUANEL, Bernard, *Objets volants non identifiés. L'enquête, Les témoignages, Les archives, Les faits*, Ed Michel Lafon, 2003, pp.248-250.
43. *La Meuse-La Lanterne* du 25 septembre 1990, citée par M. Bougard dans *Inforespace* n°88, novembre 1993, p.13.
44. Relevés faits par l'Institut Royal Météorologique à Uccle, près de Bruxelles (voir *Inforespace* n°95, octobre 1997, p.31), et en des stations météorologiques allemandes (Idar-Oberstein et Essen) situées non loin de la frontière belge : voir http://weather.uwyo.edu/upperair/sounding.html.
45. Pour plus de détails concernant les techniques de réduction du bruit et l'influence des conditions météorologiques sur le bruit des hélicoptères, voir http://avstop.com/Helicopters/91/.
46. *L'Echo du Centre* du jeudi 14 décembre 1989.
47. *La Dernière Heure* du jeudi 14 décembre 1989.
48. *Le Jour-Le Courrier* du vendredi 22 décembre 1989.
49. MAGAIN, Pierre et Marc RÉMY, op. cit.
50. On peut d'autant moins parler d'un ovni type qu'il y eut en quelque sorte une « autocatalyse » des formes triangulaire et rectangulaire. Au plus fort de la vague, la SOBEPS était tellement débordée que, de l'aveu même d'un de ses proches collaborateurs, elle n'a pas eu le temps d'enquêter tous les cas et a laissé tomber une bonne part de ceux où, à en juger uniquement d'après le message laissé par le témoin sur le répondeur téléphonique de l'association, il ne s'agissait que de boules, taches ou points lumineux, pour se concentrer sur les objets structurés (note de Jacques Scornaux).
51. *La Dernière Heure* du jeudi 22 mars 1990.
52. *Inforespace* n° 78, juin 1990, p.22.
53. *Les Mystères de l'Est (CNEGU magazine), N°3, 1997, p.110.*

Annexe



Aéroports militaires belges

1. Beauvechain
2. Bertrix/Jehonville
3. Brasschaat
4. Chièvres (OTAN)
5. Diest/Schaffen
6. Elsenborn/Bütgenbach
7. Florennes
8. Kleine Brogel (OTAN)
9. Koksijde
10. Liège/Bierset
11. Brussel/Melsbroek
12. Oostmalle/Zoersel
13. SainHubert
14. Sint-Truiden/Brustem
15. Tienen/Goetsenhoven
16. Ursel
17. Weelde

Aéroports militaires allemandes

18. Aachen/Merzbrück
19. Geilenkirchen (OTAN)
20. Bitburg (OTAN)

Carte de Belgique donnant l'emplacement des aéroports militaires, y compris les aéroports allemands proches de la frontière. Nous avons renoncé à y faire figurer les héliports civils – médicaux et autres – pour ne pas surcharger la carte, car on en compte plus de 50 rien que dans le sud-est du pays. Nous y avons en revanche situé les principaux cas évoqués dans cet article, ainsi que la zone basse altitude TRA 28, qui touche presque le lac de la Gileppe. Les TRA (Temporary Reserved Areas) sont des zones d'activité militaire temporaire, où les avions peuvent voler en dessous de 4500 pieds (±1370 m). Il en existait d'autres à l'époque de la vague belge.

Présentation de l'auteur par le CNEGU

Renaud Leclet était membre du CNEGU et du SCEAU/Archives OVNI (1).

Il nous a malheureusement quittés le 17 décembre 2004, à l'âge de 35 ans, après de longues semaines de lutte et d'espoir.

Enquêteur de terrain dans son département des Ardennes, il rejoint le CNEGU en avril 1997, lors de la 56e session, avec la présentation d'une contre-enquête sur le cas avec traces de Gué d'Hossus (2).

Ce passionné d'aéronautique (3) était vite devenu l'un de ses membres les plus actifs, que ses enquêtes, ses catalogues de presse (4) et ses articles, parus dans notre bulletin ou diffusés sur le site Internet du CNEGU, commençaient à faire connaître dans le milieu ufologique. Son étude sur le cas de Kelly-Hopskinville (5), notamment, n'avait laissé personne indifférent, c'est le moins que l'on puisse dire !

Par ailleurs, il avait également bien compris l'importance de l'action de sauvegarde du patrimoine ufologique en signant un contrat avec le SCEAU. Ses archives seront conservées avec le fonds CNEGU aux Archives Départementales de St-Julien-les-Metz (57).

Il avait de nombreux projets en cours et laisse une œuvre inachevée que le CNEGU aura le cœur de mener à terme.

Notes :

(1) - CNEGU : Comité Nord-Est des Groupes Ufologiques.
- SCEAU : Sauvegarde, Conservation des Etudes & Archives Ufologiques.

Liste non exhaustive de ses contributions.

(2) Mystères de l'Est N° 3 pages 4 à 21
« Contact avec un homme vert à Gué d'Hossus »
(3) Mystères de l'Est N° 5 pages 49 à 62
« Evolution du vol de nuit dans l'A.L.A.T. et similitudes avec les observations en ufologie »
(4) Mystères de l'Est N° 8 Journal pages 41 à 73
Catalogue d'articles de presse : « L'Ardennais (08) 1954 ».
(5) Mystères de l'Est N° 6 pages 53 à 71 « Kelly-Hopkinsville : un classique bien trop chouette »
et 79 à 84 « La chouette : histoire de deux cas jumeaux »