

Témoignages de Faits et d'Engins Extraterrestres

Contrôleurs Radar et Pilotes

Introduction

Cette partie de témoignages traite spécifiquement de rencontres avec des pilotes, des cas radars et de cas similaires. On devrait souligner que pendant des décennies, les gens qui étaient sceptiques par rapport au sujet OVNI ont déclaré que si ces objets étaient réels, ils auraient été suivis sur radar. Nous n'avons pas moins de 20 témoins de l'Air Force, des Marines, de la Navy, de l'Army et des autorités civiles des Etats-Unis et de l'étranger et qui sont des contrôleurs aériens qualifiés et des pilotes qui ont vu et suivis ces objets sur radar. Notez s'il vous plaît que ces personnes soulignent bien que ces objets n'étaient pas des ballons météo; ce n'était pas des inversions; ce n'était pas des gaz des marais. C'était des engins structurés volant souvent à des milliers de kilomètres/heure, s'arrêtant soudainement, volant d'une manière non linéaire. Ces objets ont été suivis (au radar, Ndt), parcourant d'un point à l'autre des centaines de kilomètres ou plus durant le temps d'un balayage radar. Ce sont des objets solides. Ils sont métalliques et ils donnent des retours radar forts et non ambigus.

Ce n'est pas une situation où nous avons juste un ou deux témoins, et vous devez considérer cela très sérieusement lorsque vous évaluez l'évidence des faits: avoir plus d'une douzaine de ces témoins sur bande magnétique témoignant que ces objets ont été suivis sur radar, et certaines fois par une douzaine de radars les suivant en même temps, signifie que nous traitons d'engins actuels, réels, physiques et technologiques, pas de quelque-chose d'imaginaire, pas de quelque-chose qui soit une hallucination de masse et pas de quelque-chose qui puisse être décrit comme une sorte d'anomalie. Comme l'a souligné le Colonel de l'Air Force Charles Brown, le projet Grudge ("rancoeur", Ndt) de l'Air Force, depuis 1950 déjà, comportait des confirmations radar de ces objets par des radars au sol, des observateurs au sol, des radars aéroportés et des observateurs en vol, et, "rien de mieux que ça." Beaucoup de ces témoins ont aussi observé ces objets retournant plusieurs nuits de suite sur des zones similaires et ont vérifié leur équipement rigoureusement pour être sûr que ce n'était pas des défauts techniques dans le logiciel ou le matériel.

Ces faits sont bien-sûr explosifs. Le témoignage de ces témoins balaye l'argument que ces objets n'existent pas parce-que nous avons, en plus de leur déposition, les relevés radars; nous avons de la documentation sur ces événements; et nous avons des personnes qui ont participé à de tels événements allant des années 1940 jusqu'au années 1990.

John Callahan

Chef de Division de la FAA, octobre 2000

Pendant 6 ans M. John Callahan était le Chef de Division de la Branche Accidents et Investigations de la FAA (Federal Aviation Administration, Ndt) à Washington DC. Dans son témoignage, il parle du vol d'un 747 de la Japan Airlines en 1986 qui a été suivi par un OVNI pendant 31 minutes dans le ciel de l'Alaska. L'OVNI a aussi suivi un vol d'United Airlines jusqu'à ce que l'avion atterrisse. Il y a eu confirmation visuelle aussi bien que confirmation radar depuis l'avion et depuis le sol. Cet événement a été assez significatif pour que l'Administrateur de la FAA, l'Amiral Engen, tiene un briefing le jour suivant auquel le FBI, la CIA, l'équipe d'étude scientifique du Président Reagan et d'autres ont participé. L'évidence de la bande magnétique radar, les communications du trafic aérien et des rapports papiers ont été rassemblés et présentés. En conclusion de ce meeting, les membres de la CIA ont informé tout le monde présent que "ce meeting n'avait jamais eu lieu" et que "cet incident n'avait jamais été enregistré". Ne réalisant pas qu'il existait d'autres évidences, ils ont

confisqué seulement les évidences présentées, mais M. Callahan a pu sécuriser les évidences audio et vidéo de l'événement.

John Callahan: ...Maintenant dans les 747 ils existe un radar dans le nez qui signale le mauvais temps au-dehors. Donc son radar accroche une cible. Il voit cette cible avec ses yeux. Et la cible, d'après la manière dont il l'a décrite, était une gigantesque boule avec des lumières tout autour. Et je crois qu'il a dit que c'était quatre fois plus gros qu'un 747 !

Et le militaire a dit quelque-chose comme, oui, je l'ai vu à 35 miles au nord d'Anchorage...

L'OVNI rebondissait autour du 747. Et lorsqu'il disait cela, le militaire le coupait et disait, il est maintenant à 2:00 ou 3:00 et il confirmait la position. Le contrôleur militaire a ce qu'ils appellent un radar sachant l'altitude, et ils ont des radars à longue et courte portée. Donc s'ils ne l'accrochent pas avec un système, ils l'accrochent avec un autre. Et si vous écoutez le militaire, à un moment il dit, je l'ai sur le radar d'altitude ou le radar de distance, ce qui indique qu'ils avaient une cible sur leur système. Ils répètent cela pendant la majeure partie des 31 minutes...

Ensuite le jour suivant, j'ai reçu un appel téléphonique de quelqu'un du Groupe d'Etude Scientifique [du Président Reagan], ou de la CIA, je ne suis pas sûr de qui il s'agissait lors du premier appel. Ils avaient des questions sur l'incident. J'ai dit: "je ne sais pas de quoi vous parlez, vous voulez probablement appeler l'Amiral" [l'Administrateur de la FAA Engen]. Quelques minutes plus tard, l'Amiral m'appella et me dit qu'il a fixé un briefing le lendemain matin à 9:00. "Apporte tout ce que tu as. Amène tout le monde là-bas et donne-leur tout ce qu'ils veulent. Nous voulons sortir de cela. Laisse-les juste faire ce qu'ils veulent". Donc je suis venu avec tous les gens du Centre Technique. Nous avons toutes sortes de boîtes pleines de données que nous avons imprimées; ça remplissait la pièce. Ils ont fait entrer trois personnes du FBI, trois personnes de la CIA, et trois personnes de l'Equipe d'Etude Scientifique du Président Reagan, je ne sais pas qui étaient les autres gens mais ils étaient tous excités...

A la fin, ils ont fait jurer toutes les autres personnes dans la pièce que ce n'était jamais arrivé. Nous n'avions jamais assisté à cette réunion. Et ça n'a jamais été enregistré.

Steven Greer: Qui a dit cela ? Qui disait cela ?

John Callahan: C'était un des gars de la CIA. Ok ? Qu'ils n'avaient jamais été là et que cela ne s'était jamais passé. A ce moment j'ai dit, bon je ne sais pas pourquoi vous dites cela. Je veux dire, il y avait quelque-chose là-bas et si ce n'était pas le bombardier furtif, alors vous savez, c'est un OVNI. Et si c'est un OVNI, pourquoi ne voudriez-vous pas que les gens le sachent ? Oh, ils sont tous devenus excités là-dessus. Tu ne veux même pas dire ces mots. Il a dit que c'était la première fois qu'ils avaient 30 minutes de données radar sur un OVNI. Et ça les démange d'y mettre leurs mains et de découvrir ce que c'est et ce qui se passe réellement. Il dit que s'ils disent au public américain qu'ils sont tombés sur un OVNI là-bas, cela causerait la panique dans le pays. Donc de ce fait, tu ne peux pas en parler. Et ils sont en train de prendre toutes ces données...

Lorsqu'ils ont lu les rapports qui sont arrivés, la FAA a décidé qu'elle devait se protéger elle-même, "tu ne peux pas dire que tu as vu une cible", même si c'est ce qu'il a dit. Donc ils lui ont fait changer son rapport pour dire "symboles de position", ce qui ne fait pas penser à une cible. Bon si ce n'est pas une cible, alors beaucoup d'autres symboles de position que nous repérons [sur radar] ne sont pas non plus des cibles. Et lorsque j'ai lu cela, j'ai pensé "oh, il y a quelque-chose de louche ici, quelqu'un s'inquiète de quelque-chose et ils sont en train d'essayer de dissimuler tout cela".

Lorsque la CIA nous a dit que ce n'était jamais arrivé et que nous n'avions jamais assisté à cette réunion, je pense que c'était parce-qu'ils ne voulaient pas que le public sache que cela continuait. Normalement, nous sortirions une sorte d'annonce comme quoi telle ou telle chose était arrivée...

Les seuls qui voient un OVNI dans les programmes TV sont les "rednecks" qui vont chasser les alligators la nuit. Tu ne trouves pas d'initiés ou de professionnels qui disent "hey, laisse-moi te raconter ce que j'ai vu la nuit dernière". Ils ne montrent pas ça aux Etats-Unis. Donc si tu dis que tu as vu un OVNI, tu te mets toi-même dans la catégorie des simples d'esprit. C'est probablement une des raisons pour laquelle tu n'en entends pas parler. Mais aussi loin que je suis concerné, j'ai vu un OVNI chasser un 747 japonais à travers le ciel pendant plus d'une demi-heure sur radar. Et c'est plus rapide, d'après ce que je connais, que n'importe quel appareil que nous possédons.

Bon j'ai été impliqué dans beaucoup de camouflages avec la FAA. Lorsque nous avons fait le rapport au staff Reagan, j'étais derrière le groupe qui était là-bas. Et lorsqu'ils parlaient aux gens présents dans la salle, ils ont fait jurer à tous ces gens que cela n'était jamais arrivé. Mais ils ne m'ont jamais fait jurer que ce n'était jamais arrivé. Et cela m'ennuie toujours que nous ayons ces choses qui continuent et, lorsque tu vois quelque-chose à la TV ou que tu entends quelque-chose à la radio, les news, c'est dénigré comme si ce n'était pas là. Cela a été dur de ne rien dire.

Cela m'ennuie encore d'avoir vu tout cela, je sais tout cela, et je traîne cela, et personne ne veut poser la question pour avoir la réponse. Et cela m'irrite quelque peu. Et je ne pense pas que notre gouvernement devrait être établi de cette manière. Je pense que lorsque nous avons quelque-chose comme cela, nous pouvons probablement découvrir plus sur ce qu'il se passe dans le monde [mais pas le dissimuler]. S'ils [les OVNI] peuvent voyager aussi loin, cette distance avec ce type de machines, qui sait ce qu'ils pourraient faire ici pour la santé de la nation, des gens, la nourriture qu'ils pourraient leur donner, les cancers qu'ils pourraient guérir. Ils doivent savoir plus de choses que nous pour voyager à cette vitesse.

Pour les gens qui disent que si ces OVNI existaient, ils seraient un jour sur les radars et il y aurait des professionnels qui les verraient, je peux leur dire qu'en 1986 il y avait assez de professionnels qui l'ont vu. Cela a été apporté aux quartiers généraux, les quartiers généraux de la FAA, à Washington D.C. L'administrateur a vu la cassette de cela. Les gens qui ont été débriefés, ils ont tous vu. L'Equipe d'Etude Scientifique du Président Reagan, trois de ces professeurs, docteurs, ils l'ont vu. Ce sont eux qui ont vérifié mes propres pensées au sujet de cela. Ils étaient très, très excités au sujet des données. Ils ont dit que c'était la seule fois qu'un OVNI avait été enregistré sur radar pendant une durée de quelques 30 minutes. Et ils avaient toutes ces données à regarder...

Ce que je peux vous dire, c'est ce que j'ai vu de mes propres yeux. J'ai une cassette vidéo. J'ai la cassette des enregistrements radio. J'ai les rapports qui ont été remplis qui confirmeront ce que je vous dis. Et je suis un de ceux que vous appelez les "hauts officiels du gouvernement" dans la FAA. J'étais Chef de Division. J'étais seulement trois ou quatre rangs après Amiral...

Document

Observation d'un trafic non-identifié par le vol 1628 de Japan Airlines

le 18 novembre 1986

BROUILLON

ANC ARTCC

Annexe 1 Index

Annexe 2 Chronologie des Evènements

Annexe 3 Transcription

Annexe 4 Graphique du plan de vol

Annexe 5 Rapports du personnel

Annexe 6 Rapport opérationnel quotidien

Formulaire de la FAA 7230-4

Annexe 7 Enregistrements de position, Formulaire FAA 7230-10

Annexe 8 Enregistrement Continu de Données ZAN EARTS (données de suivi radar)

Document

Departement du Transport des USA Administration Fédérale de l'Aviation Memorandum

Anchorage ARTCC, Alaska

Date: 9 janvier 19??

Sujet: INFORMATION - Transcription concernant un incident impliquant le vol 1628 de Japan Airlines le 18 novembre 1986 à approximativement 0218 UTC

Quentin J. Gates,
Air Traffic Manager
ANC ARTCC

Cette transcription couvre la période entre le 18 novembre 1986 0214 UTC et le 18 novembre 1986 0259 UTC (soit 45 minutes).

Entités ayant effectué des transmissions:

- Vol 1628 de Japan Airlines (JL1628)
- Secteur Combiné R/D15 de l'ARTCC d'Anchorage, Alaska (R/D15)
- Secteur D15 de l'ARTCC d'Anchorage (D15)
- Secteur R15 de l'ARTCC d'Anchorage (R15)
- Centre de Commande des Opérations Régionales (ROCC)
- Vol 69 de United Airlines (UA69)
- TOTEM71 (TOTEM71)
- Contrôle d'Approche de Fairbanks (APCH)

Je certifie par le présent memorandum que ce qui suit est une transcription exacte des conversations entendues sur le présent sujet.

Signé Anthony M. Wylie
"Quality Assurance Specialis"
ARTCC d'Anchorage

Document

Departement du Transport des USA Administration Fédérale de l'Aviation Memorandum

Date: 18 décembre 1986

Sujet: INFORMATION - Observation d'un trafic non-identifié par Japan Airlines

De: Responsable du Trafic Aérien de l'ARTCC d'Anchorage, ZAN-1

A: Directeur - Division du Trafic Aérien, AAL-500

A l'attention de: Spécialiste de l'Evaluation, AAL-514

La chronologie ci-jointe résume les communications et actions du vol 1628 de Japan Airlines le 18 novembre 1986.

Les données radar enregistrées par le Centre d'Anchorage ne confirment pas la présence d'un trafic tel que celui mentionné par le vol 1628. Aucune autre information n'a été reçue de sources militaires ou civiles depuis ces observations.

Le Major Johnson du Centre de Commande des Opérations Régionales d'Elmendorf (ROCC) vérifie les enregistrements et se renseigne auprès des membres du personnel opérationnel pour de plus amples détails. Il nous fera parvenir, dès que possible, toute information supplémentaire en provenance du centre d'Anchorage.

N'hésitez pas à contacter Tony Wylie, spécialiste assurance qualité, au 169-1162 si vous avez des questions ou désirez de plus amples informations.

Original signé par Quentin J. Gates

Document

Ce qui suit est un résumé chronologique des prétendues observations d'un avion (plutôt un objet volant) par le vol 1628 de Japan Airlines le 18 novembre 1986.

Toutes les heures mentionnées sont des heures UTC approximatives, sauf mention contraire.

0219 - Le pilote du JL1628 demanda une information sur le trafic aérien au contrôleur du secteur ZAN-15. Quand le contrôleur lui renseigna qu'il n'y avait pas de trafic dans les alentours, JL1628 répondit qu'il y avait un trafic dans la même direction à approximativement 1 mile en face de lui, et qu'il semblait être à leur altitude. Quand on lui a demandé de donner des identifications de l'objet, le pilote a répondu qu'il ne pouvait

voir que des lumières blanches et jaunes.

0225 - ZAN contacta le ROCC et leur demanda si ils avaient reçu des retours radars près de la position de JL1628. Le ROCC répondit qu'il recevait un retour radar faible à la position 10 heures de JL1628 à 8 miles.

0227 - Le ROCC contacta ZAN pour lui signifier qu'il ne recevait plus de retour radar dans le voisinage de JL1628.

0231 - JL1628 mentionna que "l'avion" était "assez grand", au moment-même où le contrôleur de ZAN approuva les changements direction nécessaires afin d'éviter le trafic.

0232 - JL1628 demanda et obtenu l'autorisation de descendre de palier FL350 à FL310. Quand on a demandé au pilote si l'objet volant descendait aussi, le pilote répondit qu'il descendait "en formation".

0235 - JL1628 demanda et obtenu un changement de cap au deux un zéro (210). L'avion était alors dans le voisinage de Fairbanks et le ZAN contacta le Contrôle d'Approche de Fairbanks et leur demanda si ils avaient un retour radar autour de JL1628. Le Contrôle de Fairbanks répondit qu'il n'avait rien.

0236 - On demanda à JL1628 de faire un 360° et de dire si l'objet était toujours avec lui.

0238 - Le ROCC appela ZAN et le renseigna qu'il avait confirmé un "vol de deux" à la position de JL1628. Il mentionna qu'il avait "d'autres équipements en train de voir ça", et que c'était seulement une cible banale.

0239 - JL1628 dit à ZAN qu'il n'a plus l'objet en vue.

0242 - Le ROCC mentionne que c'est comme si l'objet avait basculé du côté arrière droit de JL1628, bien qu'il ne puisse plus le suivre sur écran.

0244 - JL1628 avise que l'objet est maintenant à 9 heures.

0245 - Le ZAN demanda à un vol United Airlines situé plus au nord, et après avoir discuté avec le pilote, de faire un virage de 10° afin de confirmer l'objet.

0248 - JL1628 dit au ZAN que l'objet est maintenant à 7 heures, à une distance de 8 miles.

0250 - Le vol United Airlines situé au nord, mentionna qu'il avait le vol Japan Airlines en vue, à contre-jour, et ne pouvait voir aucun autre trafic.

0253 - JL1628 mentionna qu'il n'avait plus de contact visuel avec

l'objet.

Une profonde analyse des données de suivi radar de l'ANC ARTCC ne révéla aucune cible dans le voisinage proche de JL1628.

Document

RAPPORT DU PERSONNEL

ADMINISTRATION FEDERALE DE L'AVIATION

Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage

Ce qui suit est un rapport sur l'incident impliquant l'avion JL1628 le 18 novembre 1986 à 0230 UTC.

Mon nom est Carl E. Henley (HC), je suis employé par l'Administration Fédérale de l'Aviation en tant que Spécialiste du Contrôle du Trafic Aérien au Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage (ARTCC), Alaska.

Durant la période entre le 17 novembre 1986 à 2030 UTC et le 18 novembre 1986 à 0430 UTC j'étais de service à l'ARTCC d'Anchorage. J'ai travaillé à la position D15 du 18 novembre 1986 à 0156 UTC au 18 novembre 1986 à 0230 UTC.

A approximativement 0225Z, alors que je suivais JL1628 sur le radar du secteur D15, l'appareil nous a demandé une information sur l'objet. Je lui ai répondu qu'il n'y avait aucun objet dans ce voisinage. L'avion mentionna qu'il y avait du trafic à 12 heures à la même altitude. J'ai demandé à JL1628 si il voulait une altitude plus élevée ou plus basse et le pilote a répondu négativement. J'ai vérifié avec le ROCC pour voir si ils avaient du trafic militaire dans la zone et pour voir si ils avaient des cibles radar dans cette zone. ROCC avait des cibles dans cette zone à la même position rapportée par JL1628. Plusieurs fois, j'ai eu de brefs retour radars quand JL1628 me mentionnait qu'il avait du trafic. JL1628 me demanda plus tard pour pouvoir descendre à 210°, j'ai accepté les déviations nécessaires de JL1628 afin de pouvoir éviter l'objet. L'objet est resté avec JL1628 tout au long du virage et est descendu dans la zone de FAI, j'ai demandé à JL1628 de faire un 360° pour voir si il pouvait identifier l'appareil, il perdit le contact momentanément, à ce moment-là j'ai observé un contact radar à la position 6 heures 5 miles. J'ai alors dirigé le vol UA69 situé plus au nord, et après avoir reçu leur accord, vers Anchorage afin de vérifier si ils pouvaient identifier l'appareil, mais il ne mentionèrent aucun autre objet, à ce moment JL1628 avait perdu le contact avec l'objet. De plus, un C-130 militaire situé plus au sud mentionna qu'il avait le plein de carburant et qu'il pouvait aller jeter un coup d'oeil, je l'ai dirigé vers le vol et l'ai fait monter à FL240, lui non plus n'avait pas de contact.

Note : j'ai demandé à JL1628 de renseigner le type ou marquages

l'appareil. Il ne pouvait pas l'identifier mais rapporta qu'il voyait des lumières blanches et jaunes. J'ai demandé à JL1628 de me donner les conditions de vol et me répondit qu'il faisait clair et sans nuage.

Signé : Carl Henley
19 novembre 1986

Document

RAPPORT DU PERSONNEL
ADMINISTRATION FEDERALE DE L'AVIATION
Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage
9 janvier 1987

Ce qui suit est un rapport sur l'incident impliquant l'avion JL1628 le 18 novembre 1986 à 0218 UTC.

Mon nom est Samuel J. Rich (SR), je suis employé par l'Administration Fédérale de l'Aviation en tant que Spécialiste du Contrôle du Trafic Aérien au Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage (ARTCC), Alaska.

Durant la période entre le 18 novembre 1986 à 0035 UTC et le 18 novembre 1986 à 0835 UTC j'étais de service à l'ARTCC d'Anchorage. J'ai travaillé à la position D15 du 18 novembre 1986 à 0230 UTC au 18 novembre 1986 à 0530 UTC.

Je suis revenu de ma pause vers 0218 UTC pour relever Mr. Henley au secteur R/D15. Durant la procédure pour relever Mr. Henley j'ai entendu le pilote du JL1628 demander si nous avions du trafic près de sa position. J'ai continué à suivre sur radar JL1628 pendant que Mr. Henley me donnait un rapide briefing de la situation. J'ai suivi sur écran la situation pendant approximativement 12 minutes pendant lesquelles j'ai supposé que la position D15 et Mr. Henley avait bougé pour la position R15. Pendant la période de 12 minutes, j'ai entendu le pilote de JL1628 rapporter que les lumières étaient blanches et jaunes. Après que l'échelle du radar ait été réduite à approximativement 20 miles j'ai observé un retour radar à la position que le pilote avait mentionnée.

Après avoir déduit la position D15, j'ai appelé le ROCC à approximativement 0230 UTC pour demander si ils avaient du trafic aérien militaire en opération près de JL1628. Le ROCC répondit qu'ils n'avaient aucune opération militaire dans cette zone. Je leur ai alors demandé si ils pouvaient voir du trafic près de JL1628. Le ROCC mentionna qu'ils n'avaient aucun trafic près de JL1628 à la position où nous l'avions eu.

J'ai demandé au ROCC si ils avaient un appareil qui pouvait aller à la rencontre de JL1628, ils me répondirent qu'ils me rappelleraient. Je n'ai reçu aucune réponse à ma demande de

vérification.

Signé Samuel J. Rich
Spécialiste du Contrôle du Trafic Aérien
à l'ARTCC d'Anchorage

Document

RAPPORT DU PERSONNEL ADMINISTRATION FEDERALE DE L'AVIATION Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage

9 janvier 1986 (??)

Ce qui suit est un rapport sur l'incident concernant le vol Japan Airlines 1628 (JL1628), au nord de Fairbanks, Alaska le 18 novembre 1986 à 0218 UTC.

Mon nom est John L. Aarnink (AA), je suis employé par l'Administration Fédérale de l'Aviation en tant que Spécialiste du Contrôle du Trafic Aérien au Centre de Contrôle du Trafic Aérien de la Route d'Anchorage (ARTCC), Alaska. Durant la période entre le 17 novembre 1986 à 2230 UTC et le 18 novembre 1986 à 0630 UTC, j'étais de service à l'ARTCC d'Anchorage. J'ai travaillé à la position C15 du 18 novembre 1986 à 0218 UTC au 18 novembre 1986 à 0250 UTC, approximativement.

J'étais en chemin pour prendre ma pause quand j'ai remarqué une activité inhabituelle sur les positions du secteur 15. Je me suis branché sur la position C15 et les ai assisté en répondant au téléphone avec le système "mains libres" et en prenant les actions nécessaires. En ce qui concerne spécifiquement l'incident, j'ai suivi sur écran les transmissions des appareils et observé sur le radar que les informations coïncidaient avec les informations que le pilote du JL1628 avaient rapportées. J'ai coordonné avec le ROCC sur les lignes BRAVO et CHARLIE. Ils confirmèrent qu'ils avaient aussi eu des données à la même position. Aux alentours de l'intersection CAWIN, je n'ai plus eu les informations et le pilote mentionna qu'il ne voyait plus le trafic. J'ai appelé le ROCC et ils rapportèrent qu'ils avaient perdu la cible. Je me suis ensuite débranché de la position et suis parti en pause.

Signé John L. Aarnink
Spécialiste du Contrôle du Trafic Aérien
à l'ARTCC d'Anchorage

Sgt. Chuck Sorrells
US Air Force (retraité), décembre 2000

Chuck Sorrells était militaire de carrière de l'Air Force en poste à la base de l'Air Force d'Edwards en 1965 lorsque non pas un, mais au moins sept OVNI sont apparus au-dessus de celle-ci, bougeant

de manière extraordinaire à des vitesses énormes, faisant des virages à angle droit et d'autres manoeuvres qu'aucun avion connu ne pouvait faire à l'époque. Ils sont apparus sur de multiples radars, ont été observés visuellement par plusieurs personnes, et un officier spécial OVNI a autorisé un jet à aller intercepter ces objets. Cet événement a duré cinq ou six heures. Une transcription éditée de la cassette audio de cet événement suit son témoignage.

M. Michael W. Smith

US Air Force, novembre 2000

Michael Smith était contrôleur aérien de l'Air Force dans l'Oregon et, de ce fait, au Michigan. Sur ces deux installations, lui et d'autres ont été témoins d'OVNI pistés sur radar et bougeant à des vitesses extraordinaires. Il confirme aussi que le personnel devait maintenir le secret concernant ces observations, et que le NORAD, le North American Air Defense Command, était parfaitement au courant de ces événements. En fait, lors d'un événement au Michigan, le NORAD était pleinement engagé, et dirigeait des B-52 retournant à la base entourés d'OVNI.

Commandant Graham Bethune

US Navy (retraité), novembre 2000

Le Commandant Graham Bethune est un commandant pilote en retraite de la Navy avec une autorisation top-secret. Il a été commandant d'un avion VIP qui transportait des officiers et des civils de hauts rangs de Washington D.C. Dans son témoignage il explique qu'il transportait un groupe de VIP et d'autres pilotes jusqu'à Argentia, Terre-Neuve, lorsqu'ils ont tous été témoins d'un OVNI de 300 pieds (100m, Ndt) qui a parcouru 10'000 pieds (3'000m, Ndt) tout droit en une fraction de seconde en direction de leur avion et il était sur le radar. Il a abondamment documenté cet événement.

M. Enrique Kolbeck

Contrôleur aérien senior, octobre 2000

M. Enrique Kolbeck est contrôleur aérien à l'aéroport international de Mexico City. Dans son témoignage, il parle des fréquentes observations d'OVNI qui sont observés visuellement sur radar. Ils sont chronométrés à des vitesses énormes et ils font des virages en épingle à cheveux presque instantanément. Sur les 140 contrôleurs aériens de l'aéroport, il estime que plus de 50 ont vu ces phénomènes. Lors d'une observation, 32 contrôleurs ont simultanément vu la même lumière rouge et blanche volant autour d'un avion conventionnel qui atterrissait. Il y a eu des rapports des quatre centres de contrôle aérien à Mexico sur ces OVNI.

Dr Richard Haines

novembre 2000

Le Dr Haines a été chercheur scientifique de la NASA depuis le milieu des années 60. Il a travaillé sur les programmes Gemini, Apollo et Skylab ainsi que sur d'autres. Pendant ces 30 dernières années, le Dr Haines a compilé plus de 3'000 cas d'observations visuelles et radars inhabituelles de phénomènes aériens inexplicables. Il note que beaucoup de cas étrangers apparaissent aussi dans la littérature et sont très similaires dans leur nature aux rapports américains. Dans un cas ici en Amérique, un capitaine de B-52 lui a dit que lui et son équipage avaient vu cinq sphères apparaître juste à côté de chaque bout d'aile, derrière leur avion, au-dessus et en dessous de celui-ci et elles l'ont accompagné à son altitude et à sa vitesse de croisière. Le capitaine a essayé de faire fuir les sphères avec des manoeuvres évasives mais chaque sphère a gardé sa position exacte. Il y a d'autres cas où des pilotes ont regardé à travers la coupole transparente de certains OVNI et des détails ont été vus à l'intérieur.

M. Franklin Carter

US Navy, décembre 2000

M. Carter a été entraîné comme technicien radar électronique de la Navy dans les années 50 et 60. Il parle d'un incident où il a été témoin d'un contact radar clair et non ambigu se déplaçant à la vitesse de 3'400 miles par heure (5'500 km/h, Ndt). Il y avait d'autres opérateurs radars qui, plusieurs fois en 1957 et 1958, ont aussi été témoins de ces objets inhabituels volant vite. A cette époque, l'avion terrestre le plus rapide atteignait 1'100 miles par heure (1'700 km/h, Ndt). Lors d'un cas, un opérateur de l'Air Force a pisté un de ces OVNI jusqu'à 300 ou 400 miles dans l'espace (500 à 600 km, Ndt). Lorsque ces rapports ont été connus de General Electric qui a construit le radar, leurs techniciens sont arrivés et ont modifiés l'électronique de telle sorte que le radar ne porte plus qu'à 12 ou 15 miles dans l'espace (20 à 25 km, Ndt).

Neil Daniels

Pilote de ligne, novembre 2000

M. Daniels est pilote avec plus de 30.000 heures de vol en 59 ans. Il a rejoint l'Air Force et est devenu pilote de B-17, réalisant 29 missions de combat. Après avoir quitté l'Air Force, il travailla pour United Airlines pendant 35 ans. Il parle de mars 1977, lorsqu'il volait sur un vol commercial de San Francisco à Boston. L'avion était sur pilote automatique lorsque par lui-même il a commencé à virer à gauche. Il a regardé à travers le hublot et a remarqué une lumière brillante. Le premier et le second officier l'ont vue aussi. Ils étaient perplexes car les trois compas affichaient des indications différentes.

Sgt. Robert Blazina

Retraité, août 2000

M. Robert Blazina est militaire retraité avec une autorisation top-secret. Il transportait des armes nucléaires tout autour du monde. Il a personnellement observé un OVNI manoeuvrant dans la nuit claire à une vitesse incroyable. Une autre fois lui et un avion civil 747 ont tous les deux vu sur leurs écrans radars un objet volant à environ 10'000 miles par heure (16.000 km/h, Ndt) directement sur eux.

Lieutenant Frederick Marshall Fox

US Navy (retraité), septembre 2000

Le Lieutenant Fox était dans la Navy dans les années 60, pilotant des avions d'attaque. Il avait une autorisation top-secret et a servi au Vietnam. Il est pilote retraité avec 33 ans de vol avec American Airlines. Dans son témoignage, il révèle qu'il y a une publication appelée JANAP 146 E contenant une section stipulant que personne ne doit partager des informations sur le phénomène OVNI sous peine de 10'000 dollars d'amende et 10 ans de prison. Lors d'un incident fin 1964, alors qu'il volait un A4 Skyhawk, il raconte que soudain un objet sombre en forme de soucoupe d'environ 30 pieds (10m, Ndt) de diamètre est apparu sur son côté gauche. Il y avait beaucoup d'autres événements pendant sa carrière où il a observé des OVNI en forme de soucoupe et de cigare au-dessus d'installations militaires, et une fois il a vu deux lumières rouges traverser le ciel nocturne d'horizon à horizon en trois secondes. Il avait peur de rapporter ces événements à cause du ridicule inhérent au sujet.

Capitaine Massimo Poggi

septembre 2000

Le Capitaine Poggi est capitaine senior de 747 pour Alitalia. Il raconte un événement où, lorsqu'il volait de Rome à Sao Paulo en juillet 1999, il a été témoin d'un halo vert éclatant montant dans les airs juste 500 pieds (150m, Ndt) en dessous de son 747. L'avion a fait un saut lorsque l'OVNI est passé en dessous. Beaucoup de bruit statique a résonné dans son casque durant cette expérience. Une autre fois, lorsqu'il volait au-dessus de Turin en 1992, il a vu une sphère elliptique maintenant une position statique par rapport aux nuages comme si elle était stationnaire. Il a vu cet OVNI sur

son scope (radar, Ndt). Après avoir regardé ailleurs pour parler brièvement à son copilote, il a de nouveau regardé et c'était parti.

Lt. Bob Walker

US Army, septembre 2000

Le Lieutenant Walker était second Lieutenant dans l'Army. Après la Seconde Guerre mondiale, lors d'une journée "portes ouvertes" à la NASA (alors NACA), il a vu un engin en forme de soucoupe de 30 pieds (10m, Ndt) de diamètre qui avait été ramené d'Allemagne pour étude. Lors d'une autre occasion, il pilotait un avion pour une station TV lorsqu'un objet en forme de disque est arrivé de l'ouest. Il avait sa caméra et a grimpé à 12'000 pieds (4'000m, Ndt) pour prendre des photos de celui-ci. Après avoir atterri, il a immédiatement fait développer et élargir les photos. L'objet s'est révélé être argenté en forme de ballon de football avec des points à chaque extrémité. Son film a ensuite été pris dans des circonstances inhabituelles. Dans son témoignage il parle aussi d'un dîner tard la nuit près de Fort Campbell dans le Kentucky où il a entendu des conversations de MP (membres de la police militaire, Ndt) faisant référence à une soucoupe volante qui avait atterri près d'une ferme et les MP étaient là-bas sécurisant la zone. Des créatures étaient présentes et elles ont été abattues par le fermier apeuré.

M. Don Bockelman

US Army, septembre 2000

M. Bockelman était technicien électronique sur zone de lancement pour l'US Army. Il a aussi été entraîné comme analyste de systèmes et a travaillé sur les missiles Nike Hercules. Pendant deux ans il a travaillé pour Honeywell en fabriquant des torpilles à charge nucléaire. M. Bockelman a entendu de nombreux témoignages de première main de la part d'opérateurs radars disant qu'ils voyaient des cibles extrêmement rapides volant à 3'500 miles par heure (5'600 km/h, Ndt). Certaines de ces cibles faisaient des virages impossibles. Une fois, il a été témoin d'une tentative de destruction d'une cible avec un missile sol-air près de Mont Vernon, WA.