

L'Airship, cet ovni qui annonça la soucoupe volante

Etude sur la vague de faux dirigeables de 1897, aux états-Unis, à partir de 1.200 cas d'observation sur lesquels ont été sélectionnés 129 incidents précis.

Il n'est pas inutile de revenir sur la vague de 1897 aux Etats-Unis, loin de là, en effet, Jean SIDER nous apporte ici une documentation absolument unique, dont nos lecteurs apprécieront le contenu.

"Quand vous avez éliminé l'impossible, ce qui reste, même improbable, doit être la vérité."

Sir Arthur Conan Doyle, *Le Signe des Quatre*, 1889.

Les ufologues de la nouvelle vague, qui ignorent bien souvent leurs classiques, ont tenté vainement ces dernières années, de nous proposer des hypothèses intéressantes certes, mais pêchant par de nombreux défauts.

Disons que ce sont en général des chercheurs jeunes, qui, à l'époque des premières observations d'ovnis signalées par la presse, en été 1947, soit n'étaient pas encore nés, soit usaient leurs culottes courtes. Loin de nous l'idée de leur en faire le reproche. Il n'y a pas d'âge pour s'intéresser aux ovnis. Regrettons seulement que parmi eux, certains semblent se moquer éperdument de nombreux faits établis de par le monde, et paraissent même ignorer quelques uns des aspects inhérents au "phénomène".

Parmi les grosses faiblesses notées à propos de leurs hypothèses, lesquelles font appel à des arguments fumeux, ambigus, décousus, évanescents, quand ils ne sont pas absurdes, nous avons relevé celles-ci :

- Absence de références à un nombre important de schémas développés par le "phénomène". Seul l'accent est mis sur certains aspects servant la proposition avancée, tandis que ceux qui la déprécie sont sciemment passés sous silence.

- Ignorance ostensible de nombreux "cas forts", qui réduiraient à néant l'hypothèse présentée.

- Limitation dans l'espace et le temps pour ce qui concerne les cas cités à l'appui de l'argumentation soutenue.

- Insouciance vis-à-vis des sources. Beaucoup de ces personnes ne se fient qu'aux revues et livres spécialisés, éléments contenant pas mal d'erreurs de retranscription, de datation, voire de traduction.

D'une façon générale, les chercheurs qui ont avancé des solutions à partir d'un modèle socio-psychologique, d'un inconscient collectif, d'un phénomène psycho-physique, et autres théories nébuleuses du même style, se sont référés essentiellement à des événements s'étant produits après 1947, et ont négligé, à tort, ceux ayant pris place avant cette date, et quand c'est le cas, nous avons immédiatement constaté qu'ils ignoraient l'essentiel de leur sujet.

Nous n'irons pas jusqu'à citer des noms. La revue qui nous fait l'amitié de nous publier préfère que nous n'entrions pas dans ce genre de détails. Mais les vieux routiers de l'ufologie les connaissent bien et ils pourront se passer d'une telle énumération :

Nous verrons ensemble grâce à cette modeste étude, que le "mythe" du phénomène ovni n'est pas aussi moderne que l'a prétendu le grand psychologue suisse Carl Jung, nous nous faisons fort de le démontrer, en faisant appel à des témoignages émanant de personnes qui appartenaient à des sociétés différentes, des nôtres, et dont le mode de pensée, les processus de raisonnement, ainsi que la notion de l'univers, furent parfois diamétralement opposés aux concepts de nos contemporains.

D'autre part, nous démontrerons que toutes les affaires citées entrent tout à fait dans certains schémas développés par le phénomène ovni de notre époque, relevant d'une forme de gnose apparemment identique.

Nous allons donc vous proposer un parallèle entre le passé et le présent, à presque un siècle d'intervalle, en vous soumettant des "schémas"

L, EN - Feb - 83

que développèrent les "airships" de la fin du siècle dernier. Le lecteur est averti que nous nous sommes arrangé pour obtenir la totalité des versions originales actuellement disponibles, auprès de nos divers correspondants américains. L'étude ci-après a été établie à l'aide d'une sélection opérée sur 1.200 cas environ que nous avons mis en fiches. Il nous en reste encore 500 non encore traduits, et notre principal correspondant aux U.S.A. continue de fouiller les bibliothèques et les collections de journaux, dans une prospection qu'il poursuit depuis sept ans.

Afin de ne pas allourdir ce texte déjà très chargé, nous avons choisi de ne pas citer des cas de notre époque. Le lecteur assidu auquel s'adresse cette prose, n'en a nul besoin, et il pourra très facilement établir le rapprochement avec des affaires de notre temps, compte tenu de l'abondante littérature qui leur a été consacrée jusqu'ici.

Ce parallèle que le lecteur fera de lui-même à partir de ses propres connaissances, lui permettra de se rendre compte très facilement combien il est naïf et puéril d'imaginer de nos jours que de tels événements puissent être imputables à des facteurs psychiques, mythiques ou parapsychologiques. Ces théories ont peut-être présenté quelque intérêt, mais à partir du moment où elles ne s'appliquent pas à Tous les faits établis et qu'elles ignorent délibérément la plus grande partie des "schémas" qui font la particularité des phénomènes ovnis, elles n'ont pas la moindre valeur sur le plan scientifiques pur. Du reste, les solutions présentées jusqu'à maintenant, représentent davantage des exercices intellectuels plutôt que des hypothèses scientifiques, relevant d'une sorte de "philosophie du machin", faisant partie d'un folklore très en vogue depuis quelques années, et qui ont tendance à nous éloigner du mystère au lieu de nous en rapprocher.

A noter que pour ce qui est de 1897, les ouvrages de langue française ne leur consacrent que quelques pages représentant au bas mot une cinquantaine de cas, Michel Bougard ayant été le plus courageux dans ce domaine dans son livre "La Chronique des Ovnis", J.P. Delarge, Paris, 1977.

- Ce qui rend caduque toute étude à partir d'un aussi petit nombre d'affaires constituées, d'ailleurs, de grossiers canulars pour la plupart !

Schéma conditions météo :

L'airship de 1897 fut souvent associé à Vénus par les scientifiques et certains journalistes, ou

encore à des corps célestes tels Alpha d'Orion; Mars, des météores ou autres bolides, etc... Cette explication fut à la base de la négation du phénomène. Et pourtant...

12 AVRIL, Soir, Baraboo, Wisconsin :
"Des cheminots ont signalé avoir vu l'airship à Baraboo... Le ciel était complètement bouché, il pleuvait à verse et aucune étoile n'était visible" (Chicago-Times-Herald, Illinois, 14 Avril 1897, page 2)

12 AVRIL, Soir, Haughville, Indiana : "...
Lumières extrêmement brillantes, ... Ciel couvert d'épais nuages... Aucune étoile en vue... Seule, la lumière mouvante fut visible..." ("The Evening-Republican", Columbus, Indiana, 13 Avril 1897, page 4).

13 AVRIL, Soir, Davenport, Illinois : "*Les passagers du ferry-boat venant de Davenport ont été affirmatifs. Ils ont vu l'airship peu après 20 h 00 hier soir... Comme le ciel était complètement bouché par les nuages cela rend impossible une confusion avec une étoile... Après quelques évolutions erratiques, la lumière s'éleva soudainement et disparût à grande vitesse". ("The Rock-Island-Argus", Rock-Island, Illinois, 14 Avril 1897, page 5).*

13 AVRIL, Soir, Cabery, Illinois : "*L'airship a été vu cette nuit vers 21 h 30. Il se déplaçait très vite dispensant une lumière rouge... L'idée que cela pouvait être un corps céleste est à exclure, car le ciel était couvert, et aucune étoile n'était visible..." ("Galveston-Daily-News", Galveston, Texas, 17 Avril 1897, p. 2).*

Schéma "forme géométrique"

L'airship de 1897 fut souvent décrit comme étant de la forme d'un cigare. C'est le schéma de forme majeur. Mais d'autres formes furent signalées. A noter que nous n'avons pas pu trouver une seule description pouvant être rapprochée du vaisseau imaginé par Jules Verne dans "Robur-le-Conquérant", dont la version anglaise fut publiée aux Etats-Unis en 1886. Désolé, mon cher Bertrand Meheust, mais l'association que vous avez faite dans votre livre "Science-Fiction et Soucoupes Volantes" est inappropriée en ce qui concerne ce point. La forme cigaroïde fut le schéma majeur des appareils vus à très basse altitude. Haut dans le ciel, on voyait souvent... autre chose, jugez-en plutôt :

- 10 Avril, soir, Marshfield, Wisconsin : "... A travers des jumelles, sa forme conique fut discernée, se déplaçant à belle vitesse..." ("Milwaukee-Sentinel", Milwaukee, Wisconsin, 11 Avril 1897, p. 1).

- 11 Avril, midi, Bloomington, Illinois : "... Il se trouvait à haute altitude, de forme plate, un peu comme un gros morceau de toile jaune..." ("Bloomington-Pantagraph", Illinois, 12 Avril 1897).

- 11 Avril, soir, Decatur, Illinois : "... Il se déplaçait à un degré élevé de vitesse, et ressemblait à deux cigares monstrueux munis de trois brillantes lumières..." ("Evening-Republican", Decatur, Illinois, 12 Avril 1897)

- 11 Avril, soir, Emporia, Kansas : "... Il se déplaçait rapidement contre un vent fort, et sa lumière avait la forme de la lettre "A"..." ("St-Louis-Republic", St-Louis, Missouri, p. 10)

- 11 Avril, soir, Lacon, Illinois : "... Il ressemblait à une baleine volante..." ("Marshall-County-Democrat", Lacon, Illinois, 15 Avril 1897)

- 12 Avril, soir, Moline, Illinois : "... Certains déclarèrent avoir pu discerner ses contours en forme d'entonnoir... Il semblait se déplacer à un grand degré de vitesse..." ("Moline-Dispatch", Illinois, 13 Avril 1897).

- 12 Avril, matin, Moline, Illinois : "... Il décrit l'objet comme étant de la forme d'un entonnoir... se déplaçant à haute altitude au-dessus de Rock-River..." ("Moline-Mail", Moline, Illinois, 12 Avril 1897)

- 12 Avril, soir, Williamsville, Illinois : "... coque cigaroïde ailée avec une verrière sur le sommet comme la vitre d'un magasin d'alimentation..." ("Chicago-Times-Herald", Illinois, 14 Avril 1897).

- Mi-Avril, soir, Seattle, Washington : "... Wagon aérien vu volant majestueusement dans l'espace..." ("Times of Warsaw", Warsaw, Indiana, 22 Avril 1897, p. 3). La même source cite l'observation du même "wagon aérien" vu au-dessus de Portland, Maine, peu après qu'il eut été vu au-dessus de Seattle.

- 16 avril, minuit, Bay-City, Michigan : "... Nuage volant de forme conique muni d'une lumière rouge à chaque extrémité..." ("Saginaw-Courier-Herald", Saginaw, Michigan, 16 Avril 1897)

- 19 Avril, soir, Cochranville, Ohio : "... Appareil en forme d'énorme cône muni d'ailes et d'une lumière à l'une de ses extrémités... Puis l'engin survola une partie de la Virginie de l'Ouest." ("Buckhannon-Knight-Errant" Virgini de l'Ouest, 22 Avril 1897, P.1)

- 20 Avril, minuit, Louisville, Kentucky : "... il aperçut une colonne de feu dans le nord du ciel se déplaçant perpendiculairement à l'horizon... Parmi les témoins : un fonctionnaire de la Protection Civile, un cheminot, un lieutenant de police..." ("Louisville-Courier-Journal", Louisville, Kentucky, 22 Avril 1897, p. 9).

- 21 Avril, soir, Ashland, Ohio : "... il s'agissait d'une barre verticale de lumière d'une trentaine de mètres de long qui se déplaçait vers l'ouest..." ("Askland Gazette", Askland, Ohio, 24 Avril 1897).

- 22 Avril, soir, Westerville, Ohio : "... airship vu progressant contre le vent... John Haiwood, professeur d'astronomie au Collège Otterbein put l'observer à travers son télescope, et il distingua un **GRAND DISQUE ROUGE** très brillant." ("Sunday-Morning-Press", Columbus, Ohio, 25 Avril 1897).

- 24 Avril, soir, Lacoste, Texas : "... Un airship fut vu au-dessus de la gare, puis il s'éleva et fila à grande vitesse. Il faisait 40 pieds de long environ, en forme d'acutangle (Triangle à trois angles aigus)..." ("San-Antonio-Daily-Express", San Antonio, Texas, 27 Avril 1897).

- 28 Avril, soir, Cleveland, Ohio : "... Le phénomène apparut sous la forme d'un trait vertical de lumière..." (Cleveland-Plan-Dealer", Cleveland, Ohio, 29 Avril 1897).

Toutes ces formes se retrouvent à notre époque, et parfois dans un passé encore plus reculé, non pas en "vagues" mais épisodiquement. Le lecteur aura noté la "colonne de feu" qu'on peut même trouver... dans la bible !

Schéma "fenêtres" :

Les détails dépeignant des "fenêtres" sont

couramment employés par les témoins d'observation de nos jours. Pourquoi les guillemets ? Parce que ces "fenêtres" n'en sont peut-être pas. Une technologie du genre de celle déployée par le phénomène ovni doit pouvoir se passer de véritables fenêtres pour permettre à d'éventuels occupants de voir. Il s'agit donc probablement de tout autre chose.

- **1^{er} Avril 1897, soir, Wesley, Iowa :** "... *Airship ayant l'apparence d'un cône muni de fenêtres sur le côté, avec des lumières et ne se déplaçant pas aussi vite que les météores... Au moment où il atteignait la ville, il prit de la hauteur...*" ("Algonia-Republican", Algonia, Iowa, 7.4.1897).

- **7 Avril, soir, Wolf-Creek, Iowa :** "... *Long et étroit bâti en forme de carton à corset muni de fenêtres à travers lesquelles on distinguait une lumière étincelante...*" ("Illinois-State-Register", Springfield, Illinois, 11 Avril 1897).

- **9 Avril, soir, Wesley, Iowa :** "... *retour de l'airship à Wesley, toujours muni de fenêtres, et mesurant de 30 à 40 pieds de long, une lumière rouge à chacune de ses extrémités...*" ("Times-Republican", Marshalltown, 13 Avril 1897, p. 3).

- **13 Avril, soir, Orangeville, Illinois :** "... *étrange objet en forme de château muni de lumières à ses nombreuses fenêtres, se déplaçant à une vitesse extraordinaire d'un mouvement marqué d'oscillations...*" ("The Dallas Morning News", Dallas, Texas, 15 Avril 1897, p. 4)

- **14 Avril, soir, Peoria, Texas :** "... *objet noir ressemblant à un wagon de chemin de fer pour voyageurs (Donc muni de fenêtres), brillamment éclairé, muni d'un énorme projecteur, filant à une vitesse très rapide...*" ("The Dallas Morning News", Dallas, Texas, 18 Avril 1897, p. 7)

- **17 Avril, nuit, Ladonia, Texas :** "... *Vu par l'Attorney R.M. Rowland, un étrange objet paraissant être entouré d'un léger brouillard lumineux. En se rapprochant, le brouillard disparût et fit place à une brillante lumière, se déplaçant rapidement. Elle paraissait être émise des fenêtres d'une cabine, et des ailes furent remarquées...*" ("The-Dallas-Morning-News", Dallas, Texas, 19 Avril 1897, p. 5)

- **21 Avril, soir, Atlantic, Iowa :** "... *il ressemblait à un nuage noir très épais, légèrement*

éclairé, et à certains endroits, la lumière semblait sortir d'ouvertures comme des fenêtres, et quelqu'un le compara à un "château aérien". Un grondement accompagnait son déplacement, faisant vibrer les maisons..." ("The Atlantic-Telegram", Atlantic, Iowa, 22.4.1897).

Vous aurez noté que certains de ces cas pouvaient entrer dans le paragraphe précédent, voué aux "formes" (Cône, carton à corset, "château", wagon...)

Schéma "lumières"

Nous vous ferons grâce des nombreux cas où des lumières de couleur furent remarquées. Nous nous en tiendrons seulement au comportement de ces sources lumineuses.

- **8 Avril, soir, Mont-Pleasant, Iowa :** "... *une lumière blanche... qui devint rouge foncé, puis redevint blanche, se déplaçant lentement dans le ciel...*" ("Illinois-State-Register", Springfield, Ill., 11 Avril 1897).

- **10 Avril, soir, Keokuk, Iowa :** "... *Une grosse lumière au moins deux fois plus grosse que la plus brillante des étoiles de nos cieux... qui se changea en lumière rouge, puis verte...*" ("Nauvoo-Rustler", Nauvoo, Illinois, 13 Avril 1897).

- **11 Avril, Chicago, Illinois :** "... *C'était une lumière... qui changeait de couleur par instants : du blanc, elle passa au rouge, puis au vert...*" ("Chicago-Times-Herald", Illinois, 12 Avril 1897).

- **12 Avril, Macomb, Illinois :** "... *A un moment donné la grosse lumière s'éteignit pour se rallumer peu après, comme si quelqu'un, à bord, avait manoeuvré un commutateur... Cela se produisit une 2^e fois, plusieurs témoins l'affirmèrent.*" ("Macomb-Journal", Macomb, ill., 13 Avril 1897).

- **13 Avril, Rock-Island, Illinois :** "... *Dans un ciel nuageux où aucune étoile n'était visible, cette lumière, qui se déplaçait à grande vitesse, de rouge, devint bleue, pour redevenir rouge avant sa disparition...*" ("Rock-Island-Union, Rock-Island, Illinois, 14 Avril 1897).

- **13 Avril, Aberdeen, Sud-Dakota :** "... *La lumière se montra successivement sous une cou-*

leur verte, rouge, puis jaune en alternance..." ("Aberdeen-Daily-News", Aberdeen, Sud-Dakota, 14 Avril 1897, p. 3).

- 15 Avril, Middleville, Michigan : "... Durant son déplacement, les lumières dont l'objet était porteur, changèrent de couleur : rouge, bleu, vert..." ("Lansing-State-Republican", Lansing, Michigan, 16 Avril 1897).

- 20 Avril, Natchitoches, Louisiane : "... Alors que l'objet se rapprochait de la ville, la lumière qui l'illuminait s'affaiblit, comme mise en veilleuse, et ne redevint à son intensité initiale qu'une fois la ville passée..." ("The Austin-Statesman", Austin, Texas, 23 Avril 1897, p. 3).

- 24 Avril, Hillsboro, Wisconsin : "... La lumière progressa de façon régulière jusqu'à ce qu'elle atteigne le village où elle marqua un arrêt semble-t-il, puis repartit en tournant vers l'est avec une grande rapidité..." ("Hillsboro-Sentry", Hillsboro, Wisconsin, 29 Avril 1897, p. 3).

- 25 Avril, San-Antonio, Texas : "... Sous une épaisse couverture de nuages, un objet porteur d'une douzaine de sources lumineuses fut distingué, dont un groupe de lumières vertes sur le côté du vaisseau faisant face à la ville, et un autre groupe d'énormes lumières rouges à l'arrière, indiquant une origine artificielle... L'objet effectua un très net virage sur la droite, et dans son mouvement il y eût des changements de couleur dans les lumières ne laissant aucun doute dans l'esprit de ceux qui le virent : c'était bien un airship..." ("San-Antonio-Daily-Express", Texas, 26.4.1897).

S'il y a encore des lecteurs pour voir dans ces "jeux de lumières", les facéties de Vénus jouant à cache-cache avec les nuages, alors nous ne pouvons plus rien faire pour eux...

Schéma "Projecteur"

Nous possédons une centaine de cas où il est question d'un, ou de plusieurs projecteurs portés par l'airship de 1897. Nous en citerons quelques-uns parmi les plus intéressants :

- 5 Avril, soir, Wilmington, Nord-Caroline : "... Masse flottante progressant rapidement dans les cieux... il semblait avoir une sorte de projecteur dirigé vers le sol..." ("The Wilmington-Messenger", Wilmington, Nord-Caroline, 6 Avril 1897).

- 8 Avril, soir, Dixon, Illinois : "... Sous une couverture nuageuse, l'objet émit quelques flashes de lumière, disparaissant et réapparaissant comme s'il s'agissait d'un projecteur orientable, qui aurait été dirigé dans plusieurs directions..." ("Dixon-Telegraph", Dixon, Illinois, 10 Avril 1897).

- 10 Avril, minuit, Crete, Illinois : "Le faisceau d'un énorme projecteur a été vu dans le ciel du nord. Il ressemblait à celui qui est utilisé par les bateaux à vapeur..." ("Pike-County-Democrat", Pittsfield, Ill., 13.4.1897).

- 12 Avril, soir St-Louis, Missouri : "... De l'objet, partait un rayon de lumière ressemblant au pinceau d'un projecteur électrique, qui allait et venait dans une sorte de balayage qu'auraient entrepris les voyageurs aériens pour arroser la surface de la terre de rayons lumineux, tout comme le font les navires de guerre sur mer pour localiser des cibles..." ("Beardstone Entreprise", Beardstone, Illinois, 15 Avril 1897).

- 16 Avril, soir, Dallas, Texas : "... M. Griffin, qui s'était installé sur le toit du Palais de Justice avec une lunette d'approche, a vu l'airship. Il avait la forme d'un cigare mexicain, large au centre et mince aux deux extrémités, munis d'ailes, et brillamment illuminé par l'éclat de DEUX puissants projecteurs..." ("The Dallas-Morning-News", Dallas, Texas, 18 Avril 1897, p. 7).

- 17 Avril, soir, Metropolis, Illinois : "... C'était quelque chose d'autre qu'une étoile, qui projeta les rayons d'un projecteur sur le pont d'un bateau sur la rivière, montrant l'équipage au travail..." ("The Paducah-Sun", Paducah, Kentucky, 19 Avril 1897, p. 1).

- 19 Avril, nuit, Atlanta, Texas. "... L'objet descendit vers le sol à une grande vitesse... puis s'arrêta brusquement, comme un corps chutant qui aurait été arrêté par une corde l'ayant retenu en suspension, après quoi il se déplaça vers la ville... et il projeta un puissant rayon de lumière blanche qui fut dirigé vers le sol depuis l'avant du vaisseau à un angle de 45°, éclairant un cercle d'environ 30 pieds de diamètre, plus brillant que le soleil en plein midi. Cette forte lumière d'une formidable intensité, devait être celle d'un projecteur selon les témoins..." ("The Houston-Daily-Post", Houston, Texas, 1897).

- 22 Avril, soir, Lynchburg, Virginie : "... Le fils aîné du directeur de l'usine d'engrais R.T.

Craighill, M. Casey vit dans un ciel pur comme du cristal, un étrange nuage isolé qui s'avéra être, en se rapprochant du zénith, un objet qui dispensa les rayons pénétrants d'un gros projecteur en direction du sol de ses milliers de pieds de haut. Des lumières sur le côté faisaient ressembler l'objet à un wagon de chemin de fer éclairé quand il traverse le pays de nuit. Des ailes furent distinguées, et ce formidable spectacle plutôt ahurissant n'est pas près d'être oublié par ceux qui le virent, le jeune Casey ayant alerté toute sa famille qui sortit pour contempler l'intrus. Alors qu'il s'éloignait, il prit l'apparence d'un nuage blanc..." ("Lynchburg-News", Lynchburg, Virginie, 24 Avril 1897).

- 22 Avril, soir, Flatonia, Texas : "... M. Albert Mott et sa famille ainsi que de nombreuses autres personnes, ont vu le mystérieux airship... De 2000 pieds il descendit à 200 pieds du sol, et à ce moment-là, la puissante lumière d'un projecteur fut allumée, éblouissant tous ceux qui voulurent la fixer des yeux..." ("San-Antonio-Express", Texas, 25.4.1897, p. 12).

- 25 Avril, Nuit, Dull-Creek, Texas : "... Trois jeunes gens qui campaient au bord du lac, furent réveillés vers 03 h 00 par une pluie battante. Ils durent sortir pour consolider les attaches de leur tente et ils aperçurent l'airship. Il dardait les puissants faisceaux de SES projecteurs à intervalles réguliers de quelques secondes. La lumière était quatre fois plus forte que celle des lampes à arc..." ("The Austin-Statesman", Austin, Texas, 26 Avril 1897, p. 3).

A noter le cas de Lynchburg du 22 Avril, où il est dit que l'airship prit l'apparence d'un nuage blanc en s'éloignant. Nous avons d'autres récits où cette apparence de nuage est citée à propos d'airships, mais la phraséologie employée ne permet pas de dire si l'airship était camouflé en nuage ou dans un nuage, ou s'il fut d'abord confondu avec un nuage, en fonction de l'éloignement et de la relative obscurité. Néanmoins il y a souvent l'observation de "nuages" plus ou moins lumineux et plus ou moins mobiles qui reviennent dans les récits d'airships. Par prudence, nous préférons ne pas créer un paragraphe spécial leur étant consacré, car le lecteur aurait été en droit de nous accuser de dénaturer les faits et d'en donner une interprétation abusive.

Schéma "Progression"

C'est certainement le schéma le plus proche des ovnis de notre époque. Le lecteur ne manquera pas d'être surpris par la similitude qu'il peut y avoir entre la façon de progresser de l'airship et

de la "soucoupe volante". Les témoins d'après-1947 n'ont donc rien inventé, TOUT de ce comportement fut déjà observé au moins CINQUANTE ANS avant qu'ils ne fassent connaître leur témoignage !

- 3 Avril, soir, Independence, Kansas : "... L'airship se déplaça d'abord en fonçant droit devant lui, puis vira brusquement au sud... Il était très bas lorsqu'il fut repéré la première fois, mais prit de l'altitude lorsqu'il survola la ville à grande vitesse, pour en perdre après l'avoir dépassée, et après avoir marqué un arrêt parfait durant cinq minutes. Sa progression suivante fut marquée de zig-zags et d'ondulations verticales." ("Nonpareil of Council-Bluffs", Council-Bluffs, Iowa, 5 Avril 1897, p. 1).

- 8 Avril, soir, Marinette, Wisconsin : "... L'objet paraissait faire des crochets vers le haut et vers le bas, puis il fila brusquement vers l'ouest." ("Marinette-Daily-Eagle", Marinette, Wisconsin, 10 Avril 1897, p. 3).

- 8 Avril, soir, Northwood, Iowa : "... Une lumière deux fois plus grosse qu'une étoile qui se déplaçait en zig-zags..." ("Marshalltown-Times-Republican", Marshalltown, Iowa, 9 Avril 1897, p. 3).

- 8 Avril, soir, East-Carroll, Illinois : "... Une lumière aussi grosse que la lune, qui se déplaçait dans un mouvement de vagues..." ("Dixon-Telegraph", Dixon, Illinois, 12 Avril 1897).

- 8 Avril, soir, Evanston, Illinois : "... parcours erratique d'un objet porteur de quatre lumières : une grosse blanche à l'avant comme celle d'un projecteur, suivie d'une plus petite verte, à l'arrière une troisième, verte elle aussi, et une quatrième blanche. Plus de 800 témoins dont d'importantes personnalités firent des témoignages ayant plus de poids que les déclarations du Professeur Hough qui prétend que les gens furent abusés par l'étoile Alpha d'Orion..." ("Chicago-Times-Herald", III., 10.4.1897).

- 8 Avril, soir, Wausau, Wisconsin : "... L'airship vu à Nebraska-City (Nebraska), fut aperçu une demi-heure plus tard à Wausau, autrement dit il a couvert les 430 miles qui séparent les deux villes à 860 miles de moyenne horaire. Et pour autant que nous en sachions, il a accompli cette performance sans le moindre signe de défaillance..." ("Marshalltown-Times-Republican", Marshalltown, Iowa, 10 Avril 1897, p. 3).

- 9 Avril, soir, Britt, Iowa : "... L'airship se déplaçait en une course ondulatoire, quelquefois lentement, quelquefois aussi vite qu'un train, changeant l'orientation de sa progression comme s'il avait un gouvernail." ("Marshalltown-Times-Reporter", Marshalltown, Iowa, 10 Avril 1897, p. 3)

- 9 Avril, soir, Norman, Oklahoma : "... Long et sombre objet qui se déplaça sur un trajet erratique, en zig-zags, et produisant occasionnellement des éclairs rouges sur ses flancs..." ("Enid-Daily-Wave", Enid, Okl., 15.4.1897)

- 11 Avril, soir, Warsaw, Indiana : "... L'airship fut vu se déplaçant en zig-zags..." ("Indianapolis-News", Indianapolis, Indiana, 12 Avril 1897, p. 8)

- 10 Avril, Nuit, Anderson, Indiana : "... Lumière de forte taille vue faisant des cercles dans les airs, qui descendit vers le sol puis remonta à la verticale très haut dans le ciel pour s'éloigner ensuite vers le sud..." ("Indianapolis-Journal", Indianapolis, Indiana, p. 4).

- 11 Avril, soir, Holland, Michigan : "... Grosse masse sombre porteuse de lumières électriques, qui marqua un arrêt pendant plusieurs minutes, et parut sous parfait contrôle même quand elle progressa en zig-zags..." ("Grand-Rapids-Evening-Press", Grand-Rapids, Michigan, 12 Avril 1897).

- 11 Avril, soir, Menomonie, Wisconsin : "... Brillante lumière blanche accompagnée d'éclairs rouges et verts par intermittence, progressant dans une direction générale Nord-Ouest, avec des écarts sur la droite et sur la gauche à des angles aigus, et ce à une telle vitesse, qu'il ne s'agissait pas d'une étoile ordinaire..." ("Dunn-County-News", Menomonie, Wisconsin, 16 Avril 1897, p. 5).

- 12 Avril, West-Superior, Wisconsin : "... Un airship a été vu faisant des cercles au-dessus des lacs..." ("Dallas-Morning-News", Texas, 16.4.1897).

- 13 Avril, soir, Harrison, Nebraska : "... L'appareil qui volait à une vitesse extraordinaire, ralentit, et se mit à faire des cercles pour stopper et demeurer immobile pendant plusieurs minutes comme s'il était suspendu par une corde..." ("Omaha-Wordl-Herald", Omaha, Neb., 14 Avril 1897).

- 13 Avril, soir, Bemidji-Lake, Minnesota : "... L'objet, qui déploya différentes lumières de couleur, montait et descendait apparemment à la volonté de ses occupants. Il fit deux cercles complets au-dessus de la partie supérieure du lac. Il avait la forme d'un entonnoir..." ("Bemidji-Pioneer" Bemidji, Minnesota, 22 Avril 1897).

- 14 Avril, soir, Hope, Arkansas : "... Un opérateur du télégraphe prétend avoir été frappé de plein fouet par le rayon du projecteur de l'appareil. L'airship accomplissait un parcours fait de zig-zags..." ("The Dallas Morning News", Dallas, Texas, 18 Avril 1897, p. 7).

- 15 Avril, soir, Russelville, Kentucky : "... Un étrange "croiseur aérien" tourna autour de la ville pendant 10 minutes avant de s'éloigner vers l'ouest." ("Paducah-Daily-Sun", Paducah, Kentucky, 16 Avril 1897, p. 1).

- Semaine du 18 au 24 Avril, soir, Eureka, Kansas : "... C'était une brillante lumière placée sous une sorte d'arcade constituée d'autres plus petites lumières de couleurs. Ces lumières se déplaçaient de façon erratique et **TOURNAIENT TOUJOURS A ANGLE DROIT.**" ("Topeka-State-Ledger", Topeka, Kansas, 30 Avril 1897, p. 2).

- 20 Avril, nuit, Natchitoches, Louisiane : "... La progression de cet airship était unique en son genre, faite d'un mouvement ondulatoire..." ("Austin-Statesman", Austin, Texas, 23 Avril 1897, p. 3).

- 20 Avril, jour, Denver, Colorado : "... L'objet **CULBUTA** sur lui-même à plusieurs reprises... On aurait dit qu'il roulait sur lui-même, et cette impression était donnée par le fait qu'un de ses côtés, qui était blanc, émettait une sorte d'éclat, comme si le soleil frappait un corps métallique..." ("Rocky-Mountains-News", Denver, Colorado, 21 Avril 1897, p. 8)

L'expression "tourner à angle droit", ou "à angle aigu", ne figure que dans les deux cas repris ci-dessus. Bien que nous ayons une ribambelle de récits d'observations où il est questions de lumières ou d'objets "tournant brusquement" dans une autre direction. On peut donc supposer que parmi ces affaires, des lumières ou objets observés effectuèrent des changements de trajet à 90° et moins. Il ne nous a toutefois pas paru nécessaire d'en citer dans ce texte, afin de ne pas trop le charger davantage, car il est suffisamment pesant comme cela !

Schéma "Intérêt apparent"

Il s'agit ici de cas dans lesquels le phénomène observé semble avoir porté un intérêt à des trains et des voies de chemin de fer :

- 8 Avril, soir, Burlington, Iowa : "... Des rapports d'aiguilleurs en poste sur la ligne qui va de Burlington à West-Liberty, appartenant à la Northwestern Co., indiquent que le voyageur céleste a été visible par intervalles le long de cette voie... L'appareil semblait suivre la voie de chemin de fer, ce qui explique que les témoins furent si nombreux. En effet, ils eurent la possibilité d'être prévenus à l'avance du passage probable de la machine. (par le biais des opérateurs du télégraphe en poste dans chaque gare-N.d.T.-) **Il ne s'agit pas d'une psychose qui se développa chez les télégraphistes, car des journalistes, ainsi que des personnalités connues firent des rapports circonstanciés qui ne peuvent être taxés de fraude quelconque...**" ("Rock-Island-Argus", Rock-Island, Illinois, 9 Avril 1897).

- 12 Avril, matin, Lisle, Illinois : "... Le mécanicien envoya un télégramme... pour indiquer qu'à bord du train qu'il conduisait, en sortant de Chicago, il avait vu un airship dans le ciel progressant dans la même direction que son convoi, puis le dépasser. Compte tenu que son train roulait à 70 miles/heure, il estima que l'airship devait faire du 150 miles/heure..." ("Galesburg-Evening-Mail", Galesburg, Ill., 13 Avril 1897).

- 14 Avril, soir, Portal, Nord-Dakota : "... Après avoir passé au-dessus de Portal et franchi la frontière Canadienne, le vaisseau aérien sembla suivre la voie de chemin de fer de la Canadian Pacific Railroad. Sa vitesse put être calculée de façon approximative compte tenu des heures de signalisation depuis Portal : une distance de 185 miles fut parcourue par l'appareil à une moyenne de 365 miles/heure..." ("Minneapolis Times", Minneapolis, Minnesota, 15 Avril 1897).

- 15 Avril, soir, Jewells, Louisiane : "... Le convoyeur et le serre-frein d'un train de la Texas & Pacific Railway ont vu l'airship. Il était muni d'un énorme projecteur et sa lumière balayait différentes directions. Sa vitesse était supérieure à celle du train..." ("Dallas-Morning-News", Dallas, Texas, 17 Avril 1897, p. 8).

- 15 Avril, soir, West-Alton, Missouri : "... L'airship fut aperçu filant à vive allure parallèlement au train, peu après qu'il eût quitté St. Louis... Selon les passagers, qui étaient surexités, la grosse lumière allait plus vite que le train..." ("Alton-Sentinel-Democrat", Alton, 17 Avril 1897).

- 15 Avril, soir, Perry-Springs, Illinois : "... La course de l'airship fut d'abord parallèle au train et nantie d'un mouvement ondulatoire, le faisant aller de bas en haut et de haut en bas... L'objet se plaça ensuite devant le train... et stoppa sa course lorsque le train stoppa la sienne à Versailles (Illinois), et la reprit quand ce dernier repartit. Tous deux se maintinrent côte-à-côte jusqu'à Hersman, puis l'airship bondit en avant brusquement à une vitesse fulgurante, laissant en quelques minutes le train loin derrière lui... Le chef du train et tous les passagers furent témoins du spectacle..." ("Quincy-Whig", Quincy, Illinois, 16 Avril 1897).

Nous avons encore plusieurs récits de ce style, et en citer d'autres ne servirait pas à grand chose. Nous avons aussi passé outre sur certains commentaires émanant de témoins crédibles, dont des hommes d'affaire, des officiers, des fonctionnaires, etc... et qui ne font que répéter ce que nous avons résumé en quelques mots ou phrases, et aussi exprimer leur ferme conviction d'avoir été confrontés à un vaisseau aérien.

Schéma "Bruits"

L'airship cigaroïde ailé ou non fut généralement silencieux. Mais des relations font état de bruits divers. En voici quelques exemples :

- 4 Avril, jour, Iola, Kansas : "... Deux amis en train de pêcher furent soudain mis en émoi par une sorte de bruit de grondement au-dessus de leurs têtes. Levant les yeux, ils aperçurent l'airship aussi bien qu'on peut voir une maison située à 300 ou 400 pieds. Il était en forme de cigare muni d'une énorme roue de turbine à l'arrière..." ("Larned-Eagle-Optic", Larned, Kansas, 7 Mai 1897, p. 3).

- 6 Avril, soir, Belle-Plaine, Iowa : "... Le sifflement de l'airship fut entendu, et il se déplaçait avec des oscillations en une progression faite d'allées et venues, de plongées et de remontées subites, toutes ces manoeuvres étant effectuées avec facilité, l'appareil paraissant sous parfait contrôle..." ("Chicago-Times-Herald", Illinois, 8 Avril 1897).

- 15 Avril, soir, Muncie, Illinois : "... Bruit de crissement fait par un airship estimé se déplaçant à au moins 100 miles par heure de moyenne..." ("Danvill-Weekly-Press", Danville, Illinois, 21 Avril 1897).

- 15 Avril, soir, St-Louis, Missouri : "... L'airship émettait un bruit de bourdonnement..."

("Alton-Evening-Telegraph", Alton, Ill., 16 Avril 1897).

- 16 Avril, soir, Tioga, Texas : "... Le témoin prétend que l'airship émettait un bruit de ronflement..." ("The Dallas-Morning-News", Texas, 18.4.1897).

- 20 Avril, Nuit, Sabinal, Texas : "... Son passage dans l'air était accompagné d'un bruit de ronronnement, et non pas de bourdonnement comme le font les moteurs électriques..." ("Galveston-Daily-News", Galveston, Texas, 23 Avril 1897).

- 23 Avril, jour, Burton, Michigan : "... Terrible bruit de grondement puis de bourdonnement, émis par un objet sombre qui volait dans les airs à une rapidité foudroyante..." ("Saginaw-Globe", Saginaw, Michigan, 26.4.1897).

Ce n'est là qu'un échantillonnage sur un lot de récits plus nombreux. Bien que l'airship silencieux ait été plus souvent observé. A ces bruits "classiques", il faut en ajouter un autre :

- 11 Avril, soir, Pavilion, Michigan : "... Deux témoins virent un appareil illuminé à ses deux extrémités passer dans le ciel à grande vitesse. Une explosion fut entendue puis l'objet disparut. Le bruit de projectiles fendait l'air suivit celui de l'explosion. M. et Mme Wallace, autres témoins de ce violent bruit prétendirent que le lendemain, ils trouvèrent à deux miles de la maison d'un certain Scott, dans le même secteur, un rouleau de fil épais (ou une bobine) ainsi qu'une pale d'hélice quel que peu fondue objets censés appartenir à l'airship qui émit l'explosion le soir précédent. Dans le village de Comstock, non loin de là, et à proximité de Kalamazoo, trois hommes occupés à couvrir le toit d'une grange, affirmèrent que le matin suivant l'incident ci-dessus décrit, ils découvrirent la partie du toit qu'ils avaient mise en place la veille, recouverte de minuscules fragments métalliques dont certains avaient pénétré dans la couverture du toit et parfois dans les bardeaux du dessous." ("Chicago-Times-Herald", Chicago, Illinois, 14 Avril 1897, page 2).

La bobine de fil et la pale d'hélice n'ont pas obligatoirement un lien avec l'explosion, mais pour ce qui est des petits fragments dans le toit, il semblerait que si.

Schéma "Mothership" : Schéma très rare en 1897. Nous n'avons que deux cas :

- 17 Avril, soir, Elmer, Missouri : "... Une procession de source lumineuses suivant un corps porteur de la principale lumière a été signalée par un habitant d'Elmer... Déjà, précédemment, trois lumières avaient été aperçues sur cette ville, lumières qui se fondirent en une seule." ("Linneus-Bulletin", Linneus, Missouri, 21 Avril 1897, page 8)

- 20 Avril, soir, Bartlett, Texas : "... Des habitants de Bartlett ont vu l'airship hier soir... C'était une très grosse boule, comme une boule de feu, qui lâcha trois boules plus petites... spectacle qui émut beaucoup la population noire au point que ses représentants tiennent maintenant réunion sur réunion, parlant de la fin du monde par le feu" ("The Houston-Post", Houston, Texas, 25 Avril 1897, page 5).

Dans le premier cas, des engins semblent avoir rejoint le vaisseau-mère. Dans le second, ils en sortent.

Shéma "Vol groupé"

Bien que très rares, des formations d'airships paraissent avoir été observées :

- 12 Avril, soir, Duluth, Minnesota : "... Un des observateurs a pu voir distinctement TROIS airships déployés comme un vol d'oies sauvages..." ("St-Paul-Pioneer-Press", St-Paul, Minnesota, 13 Avril 1897)

- 14 Avril, soir, Orange, Texas : "... La femme du marshall Ed. M. DAVIS a vu ce qui lui parût être une comète munie de brillantes lumières à l'avant, suivie d'une procession de plus petites, de plus faible intensité, et ce sur plusieurs centaines de pieds de longueur. Le phénomène, dans sa progression, garda constamment une trajectoire rectiligne... Il y eut d'autres témoins qui confirmèrent ce qu'avait vu Mme Davis..." ("Galveston-Daily-News", Galveston, Texas, 22 Avril 1897, page 4).

- 16 Avril, midi, Danvers, Illinois : "... De nombreux habitants ont vu l'airship, et il est question d'un engin suiveur se trouvant très près du premier, mais beaucoup plus petit. Comme l'observation eût lieu en plein midi, il y eût de nombreux témoins... Les objets semblaient être faits d'un matériau ressemblant à de l'aluminium..." ("Boomington-Pantagraph", Bloomington, Illinois, 17 Avril 1897, page 5).

Suite bas de page 28

1896-97 JEAN SIDER

L'Airship, cet ovni qui annonça la soucoupe volante

(2 - Suite)

Etude sur la vague de faux dirigeables de 1897, aux états-Unis, à partir de 1.200 cas d'observation sur lesquels ont été sélectionnés 129 incidents précis.

Schéma "Effets secondaires"

Ce sont bien entendu les réactions animales qui sont les plus intéressantes, car, cela, nous doutons que les témoins de 1897 aient eu l'idée de l'inventer :

- 4 avril, soir, Wolf-Creek, Iowa : "... Le fermier Dick Butler rentrait chez lui en voiture hippomobile... quand il demeura saisi de stupeur à la vue d'une masse noire éclairée d'une lumière étincelante posée au sol dans un champ de blé lui appartenant, alors qu'il était presque rendu à destination. Il n'eut guère le temps de pouvoir détailler l'objet davantage, car les chevaux devinrent subitement fous au point de précipiter le fourgon dans le fossé. Le temps que M. Butler se dégage, voilà l'engin qui décolle et s'éloigne vers le sud sur une trajectoire à 45°..." ("Cherokee-Democrat", Cherokee, Iowa, 14 avril 1897, p. 8)

- 15 avril, soir, Hillsboro, Texas : "... L'homme de loi J.S. Spencer a aperçu l'airship alors qu'il conduisait sa voiture à cheval. L'animal se serait emballé, effrayé par l'apparition... Le témoin devait déclarer au Juge J.M. Hall et à l'Attorney W.E. Spell que son cheval, très agité, s'était mis à reculer, tremblant comme une feuille..." ("The Dallas-Morning-News", Dallas, Texas, 17 avril 1897, p. 8).

- 15 avril, nuit, Paris, Texas : "... Un gardien de nuit de l'usine appartenant à la Paris Oil and Cotton Co, au cours d'une ronde, vit un nuage de brouillard lumineux qui se rapprochait du lieu où il se tenait... En compagnie d'un noir terrorisé qu'il avait réveillé pour la circonstance, il distingua bientôt un navire aérien. Nuit claire avec une belle lune. Alors que l'appareil arrivait au-dessus des témoins, le chien du gardien se mit à pousser d'étranges gémissements qui durèrent jusqu'à ce que l'étonnant visiteur soit perdu de vue..." ("The Dallas-Morning-New", Dallas, Texas, 18 avril 1897, p. 7).

- 18 avril, soir, Columbus, Indiana : "... Le maître des postes RUSH, qui revenait d'Edinburg en diligence a vu l'airship et n'en a pas gardé un bon souvenir. L'appareil surgit si brusquement que les chevaux en furent effrayés au point de provoquer un accident. La voiture fut renversée et se brisa, et les passagers furent jetés à terre..." ("Columbus-Evening-Republican", Columbus, Indiana, 19 avril 1897, p. 1).

- 28 avril, nuit, Austin, Texas : "... M. Otte F. PORSCHE, grainetier, fut réveillé par les aboiements de ses chiens. Par sa fenêtre, il vit une lumière... Son plus jeune chien était épouvanté au point qu'il en bouscula son maître. Le vieux chien se tenait au milieu de la cour et aboyait vers quelque chose se tenant en l'air. C'était une lumière mobile aveuglante se déplaçant lentement au-dessus de la ville. Lorsque l'effet d'éblouissement disparut, le témoin discerna une forme à ailes battantes qui s'éloignait en augmentant sa vitesse..." ("Austin-Statesman", Austin, Texas, 29 avril 1897, p. 3).

Jusqu'ici, nous n'avons pas encore lu de livre consacré à la socio-psychologie des chiens et des chevaux, ni à l'inconscient collectif des animaux domestiques... A quand la théorie de la psychose

L'Airship de 1897

Contribution à l'étude socio-historique de la vague de dirigeables-fantômes aux Etats-Unis

Tel est le titre de l'ouvrage de Jean SIDER, qu'il m'a chargé de publier en souscription. Il s'agit d'une édition fabriquée artisanalement comportant 373 pages. Pour réunir cette documentation inédite, Jean SIDER a dû contacter de nombreux organismes spécialisés (Public Libraries, Muséums, Universités, etc...), et même payer des étudiants américains qui ont procédé à des fouilles dans divers journaux de l'époque.

La date ultime de souscription est fixée au 15 juillet 1987. L'ouvrage devrait paraître courant août. Son prix est fixé à 110 ff + 20 ff de port (soit un total de 130 ff).

Modalités de paiement :

Pour les lecteurs résidant en France : par chèque bancaire à l'ordre de Thierry PINVIDIC à expédier à l'adresse suivante : 7, Hameau de la Florida, 91800, BRUNOY. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : par mandat-carte international (International money-order) de 815 francs belges, à l'ordre de M. Henri SCORNAUX, à adresser au 55, rue des Cultivateurs, B-1040, BRUXELLES, Belgique. □

Thierry Pinvidic

LDLN,
MARZO - ABRIL 1983

chez les bêtes ? Les toutous et les dadas rêvent-ils éveillés ! Voilà des points que nos détracteurs inconditionnels feraient bien d'étudier...

Il est vraiment dommage que les voitures automobiles aient été très rares à cette époque. On se déplaçait surtout à cheval à la campagne et en bicyclette dans les villes, ainsi qu'en véhicule hippomobile. Nous n'avons donc pas de récit de mécanisme stoppé par le passage d'un airship à vous proposer. Ouais... Quoique en cherchant bien, nous avons pu dénicher un cas assez amusant, pas très évident certes, mais que nous ne résistons pas au plaisir de vous présenter avec les réserves qui s'imposent :

- **17 avril, presque minuit, Wabash, Indiana :** "... L'horloge de la ville s'est arrêtée à 23 h 51, samedi soir. Des personnes se trouvant tard dehors, déclarent avoir entendu un bruit particulier et insolite aux alentours de la coupole du Palais de Justice (où se trouvait l'horloge Ndt-). Et comme M. Janitor LINES est prêt à jurer que l'horloge repartit ce matin sans être remontée, on a pensé que l'airship était passé par là samedi soir, et qu'un des hommes à longs favoris s'était penché pour tripoter le mécanisme". (*"Wabash Plain-Dealer", Wabash, Indiana, 19 avril 1897, p. 3*).

Rien d'extraordinaire bien sûr, mais sait-on, jamais ? Nous n'avons pas trouvé d'effets secondaires sur témoins rapprochés, sauf un cas malheureusement entaché de quelques exagérations manifestes. Un fermier qui aurait perdu connaissance suite au passage d'un airship au dessus de son ranch. Mais comme il est dit que l'airship heurta et endommagea le bâtiment principal de la ferme, nous supposons qu'il ne s'agit que d'une blague.

Schéma "Odeur de soufre" :

Voilà qui va sûrement faire sourire de nombreux lecteurs. Pourtant, les vieux renards de l'ufologie ne rient plus depuis longtemps à propos de cette particularité que l'on retrouve à toutes les époques de notre histoire concernant des incidents inexplicables ou inexplicés s'étant réellement produits, pas forcément liés à un phénomène ovni, mais ayant une possibilité de relation avec l'Intelligence manipulant les ovnis et qui semble pouvoir manipuler bien autre chose que des disques volants, entre nous soit-dit...

- **14 avril, soir, Andalusia, Illinois :** "... L'air était si chargé de soufre, que la respiration en devenait difficile. Des bruits inquiétants provenaient des nuages au milieu desquels se trouvait le vaisseau, et certaines personnes superstitieuses se ruèrent chez elles pour s'y barricader, persuadées que le Diable en personne était présent dehors, effectuant un de ses voyages périodiques".

(*"Washington Court-House Cyclone", Washington Court-House, Ohio, 22 avril 1897*).

- **16 avril, soir, Salem, Illinois :** "... L'appareil était en forme de cigare, muni d'un phare de lumière rouge à l'avant et de lumières vertes à l'arrière. Il y avait une trainée d'étincelles dans son sillage et un témoin prétendit avoir senti une odeur de soufre quelques instants après le passage de l'appareil..." (*"Marion-Country-Republican", Salem, Illinois, 22 avril 1897*).

Curieux et amusant n'est-ce pas ?

Schéma "Nuts and Bolts"

Ce paragraphe va en réjouir plus d'un car il tend à démontrer que l'airship ne fut pas une "projection d'hologramme", ou une manifestation inconsistante du même type. Les témoins furent toujours convaincus, dans ces cas précis, d'avoir eu à faire à l'apparition d'un Véhicule tridimensionnel fait d'un matériau quelconque :

- **9 avril, Storm-Lake, Iowa :** "... L'appareil n'était pas très haut, ce qui permit à l'observateur de distinguer les contours d'un véhicule..." (*"Dixon-Telegraph", Dixon, Illinois, 10 avril 1897*).

- **9 avril, soir, Chicago, Illinois :** "... La partie inférieure du vaisseau aérien était étroite et faite d'une sorte de métal couleur blanc aluminium..." (*"Chicago-Journal", Chicago, Illinois, 10 avril 1897*).

- **10 avril, Jefferson-City, Missouri :** "... Par moments, il fut si près du sol qu'on put le distinguer de façon tout à fait correcte... C'était un long corps mince en forme de cigare fait de quelque brillant métal sur lequel les rayons de la lune scintillaient..." (*"Quincy-Whig", Quincy, Illinois, 1 avril 1897*).

- **12 avril, Jacksonville, Illinois :** "... Le vaisseau aérien ressemblait à un cigare fait de feuillards en fer blanc..." (*"Quincy-Herald", Quincy, Illinois, 13 avril 1897*).

- **26 avril, midi, Trenton, New-Jersey :** "... L'objet fut dépeint de forme conique... paraissant fait d'un matériau léger et brillant pouvant être de l'aluminium... Nombreux témoins, vu l'heure, dont certains qui purent observer l'appareil à l'aide de jumelles..." (*"Trenton-Evening-Times", Trenton, New-Jersey, 27 avril 1897*).

La grosse majorité des observations étant faites de nuit, les témoins n'ont donc pas pu donner de descriptions précises relatives à la "coque" de l'airship. La silhouette fut assez souvent dépeinte comme celle d'un cigare, parfois nantie d'ailerons, et

porteuse de lumières diverses. Mais plus fréquentes furent les observations de sources lumineuses mobiles, sans qu'aucune structure ne soit aperçue, à cause de l'obscurité d'une part, et du fait que la lumière principale. (Du "phare" ou du "projecteur") était si éblouissante, qu'elle rayonnait au point de créer une sorte de "halo" de luminosité masquant l'objet porteur de cette source lumineuse intense, d'autre part.

Schéma "Fumées, condensations"

Ces cas sont d'une telle rareté que nous n'en disposons que de deux. Ils nous ont cependant paru intéressants :

- **15 avril, soir, Middleville, Michigan** : "...// avait la forme d'un grand ballon muni d'un habitacle... Une trainée de fumée s'effilochant fut observée derrière l'appareil." ("*Detroit-Free-Press*", *Detroit, Michigan, 16 avril 1897*).

- **27 mars, après-midi, Brenham, Texas** : "...Un météore flanboyant a été vu à environ 15° au-dessus de l'horizon, laissant derrière lui une épaisse trainée de substance blanche, qui n'était pas de la fumée, car en plus du fait qu'elle ne se dissipait pas, elle resta stationnaire entre 15 et 20 minutes... Elle ressemblait à un voile blanc de 6 à 8 pieds de long. Puis elle se contracta pour former une boule et descendit lentement dans la direction prise par le météore, lequel était caché par le sommet des arbres." (*The Houston-Daily-Post*", *Houston, Texas, 29 mars 1897*).

Schéma "réactions humaines violentes" :

Les êtres humains sont violents de nature. Et aux Etats-Unis sans doute plus qu'ailleurs, on a la "gachette facile". Les films de cow-boys "rois du revolver" ont certes exagéré la réputation des pionniers, mais l'histoire de la conquête de l'Ouest, d'une part, et celle des Etats-Unis en général, d'autre part, regorge de réglemens de comptes divers à grand renfort de "Winchester long rifles" et de "Colts". Alors quoi de plus "normal" si on tira sur l'airship ?

- **16 avril, soir, Granbury, Texas** : "...Une unité de tirailleurs de la milice locale a fait feu sur l'airship, qui avait fait son apparition... et disparut rapidement vers le Pic Comanche." ("*The Dallas Morning New*", *Dallas, Texas, 19 avril 1897, P.5*)

- **16 avril, soir, Cadmus, Michigan** : "...Un témoin, qui avait vu un airship qu'il dépeignit comme étant un dragon volant, tira dessus un coup de fusil..." ("*Adrian-Evening-Telegram*", *Adrian, Michigan, 17 avril 1897*).

- **24 avril, soir, Robinson, Illinois** : "...L'airship a été vu soit-disant samedi soir... Quelqu'un éprouva assez de malice jusqu'à décharger sa Winchester dessus..." ("*Robinson-Argus*", *Robinson, Illinois, 28-4-1897*).

Schéma "réaction des population analphabètes"

Peu de blancs manifestèrent de la peur en observant l'airship. Et quand ce fut le cas, il s'agissait de personnes revenant de réunions religieuses, très impressionnables, d'autant qu'il y avait toujours un révérend quelconque pour profiter de cette situation et évoquer l'arrivée du Diable à cause des péchés nombreux commis par les hommes !

C'est la population noire qui fut véritablement terrorisée, avec quelques exceptions.

- **12 avril, soir, Adairville, Kentucky** : "... Des reflets sur un corps métallique étaient visibles, et l'objet était muni d'un phare puissant comme celui d'une locomotive... A noter que les Noirs furent terrorisés par cette apparition. Beaucoup d'entre eux se mirent à crier, d'autres à prier, comme si c'était la fin du monde..." (*Louisville-Courrier-Journal*", *Louisville, Kentucky, 15 avril 1897, p.5*).

- **16 avril, soir, Stafford, Texas** : "Un vieux Noir nommé Mose FLETCHER a vu l'airship qu'il a appelé "monstrueuse vermine"... Il était allé dans son écurie pour apaiser ses chevaux qui s'agitaient, lorsqu'il aperçut l'objet brillant dans le ciel. Il en fût si terrifié qu'il se rua chez lui... Mose est un vieux Noir sans malice et illétre et paraît sincère dans ses déclarations." (*Morning News*", *Dallas, Texas, 19 avril 1897, P.5*)

- **18 avril, soir, Laurinburg, Nord Caroline** : "... Une sorte d'énorme panier muni d'ailes et diffusant une brillante lumière, a été vu dans le ciel... Des noirs furent à deux doigts de quitter la ville lorsque la lumière qu'il émettait éclaira le sol..." ("*Rockingham-Rocket*", *Rockingham, Nord-Caroline, 29 avril 1897*).

- **22 avril, soir, Comté de Comberland, Virginie** : "... Le monstre aérien a été vu par deux nègres du comté. Comme ce sont deux noirs plutôt crédibles, il ne serait pas honnête de ne pas accorder de crédit à leurs déclaration. Ils ne savaient rien du vaisseau, et ne pouvaient pas par conséquent, avoir été influencés par les comptes rendus faits par les journaux au sujet de pareils incidents... La descriptions qu'ils firent correspond à celles données par les journaux dans tout le pays..." ("*Lynchburg-News*", *Lynchburg, Virginie, 2 mai 1897*).

JEAN SIDER

"L'AIRSHIP"

Juba. Un deuxième témoin verra 3 occupants et les entendra chanter : "Plus près de toi, mon Dieu !!" ("The Dallas Morning News", Texas, 18 avril 1897). A Pine-Like, Michigan, un témoin livra des sandwiches à des occupants d'airship qui le payèrent en monnaie canadienne ! Ils réclamèrent même un tire-bouchon ! ("Lansing-State-Republican", Michigan, 17/4/1897).

A Chambers Creek, Texas, des aéronautes prétendirent venir du Pôle Nord et être les survivants d'une des dix tribus d'Israël renforcés par les descendants de différentes expéditions naufragées ! ("Dallas Morning News", 19 avril 1897). A Nora, Illinois, un cheminot qui aida des occupants d'airship à réparer leur appareil, reçut en récompense un perroquet noir vivant "parlant dans une langue étrangère" ! ("Warren-Sentinel", Illinois, 21 avril 1897). A Mc Kinney, Texas, on entendit un occupant s'exclamer : "Nom d'un chien, William J., il faut mettre la gomme" et prononcer une phrase où il était question d'une "couronne d'épines" !! ("Galveston-Daily-News", Texas, 22 avril 1897). A Winamac, Indiana, un occupant donna 15 dollars au témoin pour lui acheter une miche de pain et des rafraichissements ! ("Wimamac-Democrat-Journal", Indiana, 30 avril 1897).

A Conroe, Texas, les occupants d'un airship entrent dans un restaurant pour y prendre un repas ! ("Galveston-Daily-News", Texas, 24 avril 1897). Enfin, pour terminer ce tour d'horizon dans ce genre, la meilleure de toutes ces histoires : à Prairieburg, Iowa, le propriétaire d'un airship atterri effectua des démarches auprès d'hommes d'affaires en vue de la vente de billets valables pour une excursion sur la planète Mars !!! ("Central-City-Newsletter", Iowa, 22 avril 1897).

Afin de ne pas décevoir nos "supporters", nous leur soumettrons toutefois quelques cas pouvant à la rigueur entrer dans un certain schéma développé par les occupants d'ovnis de notre époque :

- Mi-avril, soir, Beaumont, Texas : "... Un reporter du "New-Orleans-Picayune" interviewa le rabbin A. LEVI, à propos de l'atterrissage d'un airship à Beaumont, Texas, l'autre jour. Il cite sa déclaration avec toute la solennité que lui confère sa position de ministre du culte et sa réputation sans tache... Le rabbin, qui habite Beaumont, a vu le vaisseau aérien d'une part, et a bavardé avec ses passagers d'autre part. Il a raconté ce qui suit : "Le vaisseau avait atterri sur un domaine situé près de mon domicile un soir il y a environ 15 jours. Apprenant la nouvelle de cette arrivée, je me rendis sur place où j'appris par des gens que le vaisseau était descendu pour refaire sa provision d'eau. Il faisait noir comme de la poix, et je ne pus le voir que difficilement, excepté ses contours. Il faisait 150 pieds de long... avec d'immenses ailes

sur les côtés. Il semblait fait d'un matériau léger... J'ai parlé avec l'un des hommes lorsqu'il vint au bâtiment principal de la ferme, et lui ai serré la main. L'engin fonctionne à l'électricité... J'ai bien entendu dire l'homme où il avait été construit, mais je ne me rappelle plus le nom de l'inventeur... JE SUIS ENCORE STUPEFAIT DE N'AVOIR PU LUI POSER UNE QUESTION INTELLIGENTE, et à cause de cela je ne peux vous donner que peu de détails..." ("Pike-Country-Democrat" Pittsfield, Illinois, 7 mai 1897).

Cette affaire ne semble pas liée à celle qui prit place au même endroit le 19 avril, dans laquelle un sieur LIGON aurait bavardé avec un occupant nommé WILSON, cas très suspect d'ailleurs.

Nous pensons que l'intelligence manipulant le phénomène ovni désire PAR DESSUS TOUT, ne pas être identifiée. A la lumière de ce que nous avons pu tirer comme enseignement à travers les différents événements relatifs aux R.R.3. qui prirent place dans le monde depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, il nous est apparu clairement que cette intelligence solutionnait le problème des témoins d'atterrissages de deux façons :

- 1) Les témoins sont encore suffisamment loin permettant une fuite rapide afin de ne pas permettre à ceux-ci de livrer un témoignage comportant des détails précis pouvant faciliter une éventuelle identification.
- 2) Les témoins sont trop près pour permettre une telle manœuvre et il est pratiqué alors une occultation de leur cerveau (Effacement de souvenirs visuels, annihilation de la volonté parfois accompagnée de paralysie physique, etc... Le cas de Valensole -M. Maurice MASSE- étant un des cas extrêmement rares, où la faculté de penser du témoin ne fut pas totalement bloquée -il VIT et ENTENDIT deux petits êtres après avoir été paralysé-).

Ceci étant ETABLI par des preuves testimoniales multiples dont certaines sont d'une crédibilité indiscutable, du fait d'enquêtes très poussées. Il y a une troisième solution qui est proposée par des chercheurs sérieux : le leurre au niveau du mental des témoins. C'est tout à fait possible, mais à partir de là, n'importe qui peut raconter n'importe quoi. Nous préférons nous désintéresser de certaines affaires pouvant entrer dans ce schéma, plutôt que de risquer d'accorder du crédit à des récits imaginaires pouvant leurrer... les ufologues !

Nous avons quelques cas de "fuite d'occupants" :

- 17 avril, soir, Laketon, Indiana : "...L'airship a atterri sur la terre ferme près d'une pompe à

L'Airship, cet ovni qui annonça la soucoupe volante

(3 - Suite)

Etude sur la vague de faux dirigeables de 1897, aux Etats-Unis, à partir de 1.200 cas d'observation sur lesquels ont été sélectionnés 129 incidents précis.

Schéma "Enlèvements"

Nous avons trois cas d'enlèvement dans notre fichier. L'un est un canular manifeste monté par des jeunes gens. Le "Kidnappé" fait un certain parcours en airship et revient au pays le lendemain après avoir été déposé au sol à quelques dizaines de miles plus loin. La relation de cet incident contient trop d'éléments suspects pour la rendre crédible. Nous n'en parlerons pas. Par contre, nous avons obtenu une histoire ahurissante pour ne pas dire démentielle, et qui, malgré quelques interprétations fantaisistes du témoin, contient quelques facteurs pouvant entrer dans un certain schéma développé par les enlèvements de notre époque. Voici cette incroyable narration, livrée ici in extenso, sans perdre de vue le fait qu'il ne s'agit peut-être que d'une affabulation :

4 Avril, 14 h 00, St Louis, Missouri : "... Ce fut le dimanche 4 avril que Mr JOSLIN quitta son domicile sis au 1747 Mississipi Avenue, selon ses propres dires, avec l'intention de faire une promenade à pied à travers Forest Parck. Il prétend avoir atteint le parc vers 14 h 00, et une demi-heure plus tard, alors qu'il se trouvait cheminant sur Skinker Road il éprouva une étrange sensation. C'était comme si **des milliers d'aiguilles s'étaient mises à le piquer**, selon Mr JOSLIN, lequel **tomba à la renverse**, tellement la douleur était atroce.

"Au bout de quelques minutes, le mal s'évanouit et il put se relever. Comme il ouvrait les yeux **qu'il avait involontairement gardés fermés pendant la durée de son supplice d'une façon inexplicable**, il aperçut **une extraordinaire créature non loin de lui, étendue sur le sol**. C'était un énorme animal de forme bizarre, et complètement différent de ce qu'il avait pu voir jusqu'ici, ou appris par la lecture vu qu'il lisait beaucoup. Le seul animal qu'il put trouver comme point de comparaison fut le dragon chinois. Il faisait environ 100 pieds de long et était très large, de couleur rouge mat et muni de grandes ailes, comme celles d'une chauve-souris. Sa tête était hors de proportion avec le corps, et il avait six yeux, deux blancs, deux verts et deux rouges. La bouche était énorme, et au-dessus des naseaux noirs de la créature, de terribles cornes se dressaient.

"Mais le plus extraordinaire de tout, selon Mr JOSLIN, c'était les créatures qui s'activaient sur le sommet de cette monstruosité. Il s'agissait de **bipèdes, mais plus petits qu'un homme moyen**, et leur peau était d'un rouge prononcé, un peu comme celle de l'animal sur lequel ils se tenaient. Leur petite tête était noire et paraissait sans yeux, bien qu'ils eussent une attitude indiquant qu'ils observaient Mr JOSLIN. L'une de ces créatures sauta sur le sol en souplesse, s'avança vers lui et **fit un geste**. Mr JOSLIN eut l'impression d'être hypnotisé et suivit l'être, lequel resta à lui faire face tout en reculant vers le dragon. **Contre sa volonté**, Mr JOSLIN fut ainsi obligé de monter à l'arrière de l'animal. Puis, l'une des étranges créatures bipèdes parut donner un signal et tout à coup, le dragon étendit ses ailes énormes et prit son essor, laissant Forest Park loin derrière lui.

"Pendant près de trois semaines, Mr JOSLIN fut comme un prisonnier à bord de l'étrange appareil, et ses souffrances furent horribles, selon ce qu'il prétend. **Il fut fréquemment torturé** par les créatures, et fut incapable de résister vu leur nombre. Il estime qu'elles étaient au moins mille et qu'elles s'employèrent à le brûler avec leurs mains qui étaient chauffées au rouge. Mr JOSLIN a raconté beaucoup de choses sur son voyage et sur les étranges spectacles auxquels il assista, **mais il ne sait pas comment il revint sur terre**. La première chose qu'il apprit lorsqu'il sortit d'une période d'inconscience, fut qu'il se trouvait à l'hôpital de la ville, salle n° 9. Son cas a été mis sur le compte de l'alcoolisme." ("St-Louis-Globe-Democrat", St-Louis, Missouri, 23/4/1897, p. 12).

Nous avons souligné les passages qui pourraient laisser penser à un incident entrant dans le schéma que développent les enlèvements de notre époque. La description faite est naïve et relève d'un esprit simple, mais nous possédons d'autres cas où l'airship est décrit comme un "dragon volant". Le journaliste qui interrogea le témoin avoue en tête d'article qu'il eut beaucoup de mal à convaincre Mr JOSLIN de lui faire ses confidences. A noter que l'alcool fut rendu responsable de nombreux récits même moins "délirants" !

L, Mayo - Ju 83

3P

Nous allons maintenant évoquer un cas assez délicat car il est relatif à un enlèvement apparemment sans restitution. Ca n'est pas dit textuellement, mais cela est suggéré. Il demeure intéressant, bien qu'altéré par quelques allusions malheureuses, mais émanant de Noirs, lesquels, à l'époque, n'avaient pas pour habitude de plaisanter avec ce genre d'évènements. Nous vous le présentons dans ses grandes lignes.

18 avril, après-midi, Caldwell, Texas : "... Il y a eu une certaine agitation et de nombreuses discussions ici durant les quelques jours venant de s'écouler, concernant l'airship. On dit, de sources crédibles chez les Noirs, que l'airship a été vu dans les champs de coton des Brazos hier après-midi. Il fit son apparition dans le ciel et se posa sur les bords de la rivière pour faire une provision d'eau (!). Deux des marins du bord capturèrent un Noir qui sarclait des plans de coton non loin de là, et l'emmenèrent avec eux à bord du vaisseau parce qu'il travaillait un dimanche (!!). L'appareil fila vers l'est et fut bientôt perdu de vue. Le reporter du News n'a pas pu vérifier ceci, car il n'avait pas suffisamment de temps pour le faire, afin de retrouver des gens qui le virent... (Le reste est sans intérêt)" ("Galveston-Daily-News", Galveston, Texas, 20 Avril 1897.)

Les explications données, et que nous avons ponctuées de points d'exclamations, sont des SUPPOSITIONS bien entendu, compréhensibles pour les Noirs de l'époque. Il est évident que nous ne prendrons pas ce récit pour argent comptant et que nous avons conscience qu'il peut être une cabale, montée par des Noirs qui en avaient assez de travailler le dimanche, "Jour du Seigneur". Il faut rappeler que les Noirs américains de cette époque, du moins ceux qui étaient évangélisés, étaient encore plus croyants que les Blancs ! (Ou plus naïfs diront les mauvaises langues !)

Voici maintenant un schéma encore plus "trapu", relatif à ce qui est dit "phénomènes connexes". Le cas que nous citerons pour l'illustrer est UNIQUE dans nos 1200 fiches actuelles sur 1897. Il est relatif à des "hommes volants", et les habitués des revues ufologiques savent que des cas d'hommes volants ont été enregistrés un peu partout dans le monde, même en France :

Schéma "Phénomènes connexes" :

1è quinzaine Avril, Jour, Abbott, Texas : "... Un fermier, Mr Eugène APLING, prétend qu'un nommé BROWN, résidant à cinq miles à l'est d'Hillboro, lui a raconté une singulière histoire d'hommes volants vus par deux fermiers installés près d'Abbott, qui étaient en train de travailler dans leurs champs respectifs situés côte à côte. Les deux hommes auraient vu tomber du ciel des

corps, qui se posèrent sur le sol aussi gracieusement que des oiseaux. Il y aurait eu SEPT HOMMES VOLANTS, un homme d'âge mûr et six jeunes garçons. Ils atterrirent à 50 yards des deux témoins, restèrent sur place quelques secondes, puis repartirent vers les cieux. Le jour était clair, et le ciel sans nuages..." ("Dallas-Morning-News", Dallas Texas, 18 Avril 1897, p. 7)

Nous avons également un cas de bestiaux morts dans des conditions mystérieuses, mais comme il n'y a pas de descriptions détaillées des dépouilles, nous estimons insuffisants les éléments plaidant en faveur d'une divulgation. Il est aussi dit que des battues organisées par de nombreux chasseurs, en vue de tuer la "bête" responsable de ces tueries, ne donnèrent aucun résultat.

Schéma "crashes"

Mr Jacques Scornaux va encore se plaindre qu'ils ne prennent place qu'aux Etats-Unis... Mais 1897, ne concerna QUE les USA, et Mr Léonard STRINGFIELD, cette fois-ci, n'y est pour rien !

Nous savons que ce type d'informations est à manipuler avec précautions, mais nous ne les avons pas inventées, et si elles font partie d'un certain "folklore", nous sommes le premier à le déplorer.

Nous savons maintenant que le crash d'Aurora, Texas, qui fit couler beaucoup d'encre ufologique et remuer bien de la terre du côté du cimetière de la Ville, n'était qu'un canular. Nous éviterons donc d'en parler :

Début avril, ? Bethany, Missouri : "... Crash d'airship signalé à Bethany -Pas d'autres détails connus-" ("Clinton-Daily-Democrat", Clinton, Missouri, 8 Avril 1897 p. 2.)

10 avril, ? Moberly, Missouri : "... On prétend que près de Moberly, Missouri, l'épave d'un airship vient juste d'être découverte, dans laquelle on aurait trouvé les restes méconnaissables et mutilés de deux hommes..." ("Rockford Republic", Rockford, Illinois, 12 Avril 1897.)

10 avril, soir, Rhodes, Iowa : "... Une grosse foule se rassembla dans les rues lorsqu'apparut dans le ciel une très brillante lumière... L'objet semblait perdre de l'altitude, et il fut bientôt si près du sol que le bruit de sa machinerie put être entendu, au point de devenir aussi fort que celui d'un train. A un moment donné, le monstre aérien fit un brusque plongeon, et s'enfonça dans le plan d'eau de la Cie du Chemin de Fer, une sorte de lac couvrant environ 8 acres en surface. Aucune plume ne peut décrire ce qui s'en suivit. La lave écumante du Vésuve se précipitant dans les flots

peut seulement égaler ce qui se passa. La lumière était si grosse et produisait tant de chaleur, qu'un horrible sifflement se fit entendre quand le monstre pénétra dans le lac-réservoir, audible à plusieurs miles alentour et l'eau devint si chaude qu'on ne pouvait plus y plonger le bras sans se brûler. Aussitôt que le naufragé aura fait surface, un description de la machine sera envoyée. Signé : John BUTLER. ("Marshalltown-Times-Republican", Marshalltown, Iowa, 13 avril 1897, p. 3).

A noter que ce même 10 avril, un crash fut enregistré à Lanark, Illinois, mais il fut rapidement prouvé qu'il ne s'agissait que d'un canular perpétré par un employé du télégraphe.

12 avril, Winamac, Indiana : "... Un rapport Winamac, Indiana, dit que l'airship a atterri dans les marais de Pink Mink, à 300 pieds de 3 chasseurs, et aujourd'hui, 5 pieds de ce qui semble être une aile, dépassent du marais, montrant l'endroit où il s'est enlisé. "Parkersburg-Daily-State-Journal", Parkersburg, Virgine-de-l'Ouest, 14 avril 1897, p.4.

15 avril, Jefferson, Iowa : "... Un journal local de ce matin a publié une histoire corsée concernant un airship qui aurait été vu s'écrasant à terre au nord de la ville. Bientôt un nombre consistant de personnes devaient se rendre sur les lieux du crash présumé, pour voir le trou où l'objet avait disparu". ("Chicago-Times-Herald", Chicago, Illinois, 17 Avril 1897).

Nous vous laisserons le soin de décider si oui ou non toutes ces informations furent sérieuses, ou si quelques météorites capricieuses choisirent de se mêler à la "saga" des airships. Pour notre part, peu nous importe si ces chutes d'objets se produisirent et si elles concernèrent des engins. Il est beaucoup trop tard pour vérifier ce genre d'incident et ils ne resteront, pour la postérité, que de simples anecdotes.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'il y a là un schéma qui s'est perpétué cinquante ans plus tard très exactement et de façon autrement plus convaincante si nous en jugeons par un document émanant du F.B.I. enregistré en mars 1950, faisant état d'une information obtenue par un agent de la célèbre agence auprès d'un agent des services de renseignements de l'U.S. Air Force, relative à la récupération par l'armée de l'air américaine, de TROIS soucoupes volantes écrasées, ainsi que de leurs équipages décédés, décrits comme de petits êtres humains de trois pieds de haut. Ici il ne s'agit plus d'un élément issu d'une simple rumeur, mais d'UN DOCUMENT OFFICIEL. Ce document a été obtenu par la voie légale, suite à des actions en justice, dans le cadre du "Freedom of Information Act" (FIOA), par Mr Bruce Maccabee, Directeur du Mufon pour le Maryland.

(H)

Pour en terminer avec le schéma "crashes", voici une histoire pratiquement inconnue de l'ufologie francophone, mise à jour en 1973, aux Etats-Unis (Agaçants ces Yankees avec leurs crashes, n'est-ce pas mon cher Jacques ?) et que Jérôme CLARK, ufologue qui est en train de retourner lentement mais sûrement sa veste, a identifié immédiatement comme étant un canular de belle trempe, car dit-il, "en ce temps-là, les journaux imprimaient n'importe quoi". Nous laisserons à Mr CLARK la responsabilité de son jugement hâtif et partial, pour passer à la narration de ce fait :

"Un bien étrange phénomène.

A peu près à 35 miles au nord-est de Benkelman, Comté de Dundy, le 6 Juin, s'est produit un phénomène qui a provoqué une vive émotion. Il semble que John W. ELLIS et trois de ses hommes étaient en train de procéder au rassemblement du bétail, lorsqu'ils furent soudain mis en émoi par un terrible bruit de ronflement au-dessus de leurs têtes, et en levant les yeux, ils virent un corps flamboyant tombant comme un trait vers le sol. L'objet chuta au-delà du point où ils se tenaient, en un lieu qui était caché à leur vue par une dépression de terrain. Le nommé WILKS se rendit à cheval sur les lieux supposés de la chute de l'objet céleste, et il prétendit avoir vu des fragments de roues dentelées et d'autres pièces de machinerie répandues sur le sol, éparpillées sur la trajectoire parcourue par le visiteur du ciel, rayonnant d'une chaleur si intense que l'herbe était grillée sur de larges portions de sol dans l'entourage immédiat des objets en question, et il était impossible de s'y approcher. Allant au bord du profond ravin dans lequel l'objet était tombé, l'homme entreprit d'examiner de quoi il s'agissait. Mais la chaleur était si élevée que l'air était carrément embrasé aux alentours et la lumière émise si aveuglante que les yeux ne pouvaient être gardés ouverts bien longtemps. L'intensité de la chaleur était telle qu'un cow-boy nommé WILLIAMSON tomba sans connaissance pour avoir voulu s'approcher de trop près du lieu où se trouvait l'objet. Son visage se couvrit d'ampoules et ses cheveux roussirent. Son état fut jugé si critique que l'homme brûlé fut amené chez M. ELLIS et soigné du mieux que l'on put. Un frère de la victime qui vit à Denver ainsi qu'un médecin, furent prévenus. L'objet se trouvait à 200 pieds du lieu où fut brûlé WILLIAMSON.

"Voyant qu'il était impossible d'approcher le mystérieux visiteur, les gens qui étaient avec WILLIS remontèrent la trace qu'il avait laissée sur le sol. Là où le corps flamboyant fit impact avec le sol, pour la première fois, la terre était sablonneuse et comportait des parcelles d'herbes. Le sable avait fondu dès l'impact, sur une épaisseur non déterminée et sur une surface d'environ 30 pieds sur 80, et un magma encore bouillonnant et fumant subsis-

tant. Entre ceci et le reste de la trace, il y avait encore d'autres endroits similaires où l'objet avait été aussi en contact avec le sol, mais aucun n'était autant marqué que le premier cité. Il fut impossible de faire de plus amples recherches à ce moment-là, et les curieux vinrent de tous les ranchs environnants pour contempler l'étrange spectacle ce soir-là. La lumière émise par l'objet était flamboyante, aussi flamboyante que les rayons du soleil, et trop forte pour être regardée par l'œil humain. Le 7 au matin, une autre visite fut faite pour satisfaire la curiosité locale. Parmi les gens qui se rendirent sur place, il y avait E.W. RAWLINS, Inspecteur des Elevages pour le district, qui se trouvait à Benkelman au moment des faits. Il procéda à une plus ample vérification de l'objet, et selon lui, les plus petits morceaux de la machine avaient refroidi et pouvaient être approchés, mais pas saisis. Une pièce de métal, d'environ 16 pouces de large, 3 d'épaisseur et 3,5 de long (Sic !) ressemblant à une pale d'hélice propulsive, put être ramenée à l'aide d'une bêche. La pièce ne pesait pas plus de cinq livres mais semblait aussi résistante et aussi compacte que n'importe quel métal connu. Un fragment de roue à bords crénelés, ayant un diamètre apparent de 7 à 8 pieds, fut également récupéré. Il paraissait être du même matériau et possédait la même remarquable légèreté.

"L'aérolithe ou quoi que ce soit, semblait cylindrique, faisant environ 50 ou 60 pieds de long, et peut-être de 10 à 12 pieds de diamètre. Une grande effervescence a pris place dans la contrée et le rassemblement du bétail est suspendu tandis que les cow-boys attendent que la merveilleuse machine refroidisse, afin de pouvoir l'examiner de plus près. Mr ELLIS se rendra au bureau du cadastre pour essayer d'acquérir le terrain sur lequel se trouve l'étrange chose de façon que sa découverte ne lui soit pas disputée. La région concernée par cet évènement est plutôt sauvage et accidentée, et les routes qui y accèdent sont davantage de simples traces qu'autre chose."

Nous allons vous mettre à l'aise tout de suite. Cette affaire ne prit pas place en 1897 et cela peut-être vaut-il mieux, car les éternels sceptiques auraient pu faire la moue et nous auraient proposé de la faire entrer dans le "schéma" réservé aux canulars qui foisonnèrent dans la période qui délimite ces évènements.

Nous aimons penser que les lecteurs sauront nous pardonner de l'avoir reprise dans le cadre de cette étude, mais à la lecture de cette prose extraordinaire, nous avons été incapables de résister au plaisir de vous la présenter. D'autant que l'incident se trouve isolé dans l'espace comme le temps.

Ce récit pour le moins insolite et qui rend compte d'un soi-disant crash, fut enregistré le 6 Juin... 1884 s'il vous plaît, et si vraiment c'est un canular, alors il faut élever une statue à l'homme qui l'a conçu. Car, à notre humble avis, il ne contient aucun élément démentiel pouvant faire déboucher toute cette affaire sur une affabulation. Les détails sont nombreux, et ce qui arriva au témoin "brûlé" alors qu'il se tenait à 200 pieds de l'objet, a un petit air de radiations. Un petit air nous disons bien. Mais avouez que cette narration est assez extraordinaire si on la place dans un contexte temporel qui nous ramène à presque un siècle en arrière !

Ce texte fut publié dans un petit hebdomadaire provincial, "The Nebraska Nugget", imprimé à Holdrege, et qui cessa de paraître au début de notre siècle, dans un numéro de Juin 1884. Il fut divulgué la première fois après la deuxième guerre mondiale, dans un numéro de Décembre 1973 de "Beyond Reality" à la fin d'un article de Hayden C. HEWES, consacré à la vague de 1897. Il lui fut envoyé par un certain E.S. SUTTON, habitant Benkelman, Nebraska, lors d'une campagne organisée par "Newsweek" et d'autres médias, sur l'initiative de HEWES, pour retrouver des témoins d'observations d'airship en 1897. Parmi les lettres que l'ufologue américain reçut, figurait celle de Mr Sutton qui lui envoyait une photocopie de l'article en question. Des recherches furent entreprises, et il s'avéra que l'unique collection du "Nebraska Nugget" existant encore ne possédait plus le numéro qui suivait celui reprenant cette information. D'autre part, le numéro qui venait après, publié 15 jours plus tard, ne parlait plus de cet incident.

Autrement dit, cette histoire ne restera qu'une simple anecdote, qui en fera peut-être rêver certains et sourire quelques autres. (Nous avons tenté, sans succès jusqu'ici, d'obtenir une photocopie du texte original).

En guise de conclusions :

Nous vous avons présenté dans ce texte, 129 références PRECISES relatives à des FAITS étonnants, s'étant produits ou, pour ne pas heurter la susceptibilité des personnes pointilleuses, s'étant soi-disant produits, dans une période comprise entre le 1er et le 30 avril 1897, si l'on excepte le cas de 1884 qui termine cette étude.

Ces 129 incidents représentent une sélection opérée sur un lot de 1.200 fiches établies à partir de documents ORIGINAUX n'ayant strictement rien à faire avec des livres ou revues consacrés aux ovnis. Tout a été prélevé AUX SOURCES, et sans le concours de MM. Robert G. NEELEY, de Decatur, Illinois, et George W. EBERHART, de Chi-

cago, Illinois, et de plusieurs librairies d'Universités américaines, jamais ces informations n'auraient pu être divulguées.

Nous avons également pris contact avec différents organismes d'état américains spécialisés parmi lesquels : la Smithsonian Institution qui abrite le National Air et Space Museum, la Federal Aviation Administration, l'U.S. Air Force, ainsi que des historiens en aéronautique tels que : Mr Merrill STICKLER, d'Hammondsport, New-York ; Mr A.D. TOPPING, de Slidell, Louisiane ; M. Henry PALMER, de Stonnington, Connecticut ; M. Robert H. STEPANEK, du Bradley Air Museum Windsor Locks, Connecticut, etc...

Grâce à ces organismes et historiens, nous avons pu réunir des informations formelles sur l'histoire du dirigeable aux U.S.A. jusqu'en 1897, et obtenir des précisions sur les travaux des chercheurs suivants : S. ANDREWS, S. CAIRN-CROSS, P. CAMPBELL, A. DE BAUSSET, T. EDISON, W. GUSTAFSON, H.J. HADDAN, H. HEINTZ, N. HELMER, A. KINSELLA, R.W. LAKE, F. MARRIOTT, J. MONTEITH, C.H. MORGAN, C.E. MYERS, G. PARKINSON, E.J. PENNINGTON, J.H. PENNINGTON, C.W. PETERSEN, R. PORTER, A. REICKERT, W.N. RIDDLE, C.F. RITCHELL, D.L. RHONE, S. SPAETH, C. SPIEGLER, E. STEPMAN, R. THAYER, J. WORMS, etc...

Tous ces documents tendent à prouver on ne peut mieux, et plusieurs lettres émanant d'organismes officiels américains le disent noir sur blanc, qu'en 1897 AUCUN DIRIGEABLE MOTORISE ET PILOTE NE VOLAIT. Seuls, trois inventeurs furent en mesure d'effectuer quelques courts vols à bord d'engins propulsés par la force musculaire : A.W. BARNARD (En mai seulement), Carl E. MYERS, et

Charles F. RITCHELL. De bien modestes apparens en vérité, et qui ne sortirent que de jour. Et il est très facile de constater en prenant connaissance des particularités propres à ces trois ballons, que de tels aérostats n'ont pu être à l'origine des multitudes d'observations qui furent enregistrées. A noter que Carl MYERS, qui vit voler un petit ballon affublé de courtes ailes qu'il actionnait comme des rames, se trouvait à l'œuvre dans l'état de New-York au moment de la vague d'airships, état qui n'enregistra aucune observation à notre connaissance, si nous en jugeons par les articles des journaux new-yorkais que nous avons dans nos archives et qui ne parlent que des cas s'étant produits dans d'autres états.

Ceci étant dit pour vous montrer que nous avons pris toutes les précautions nécessaires en vue d'assurer nos arrières.

Nous avons choisi de ne pas évoquer ici deux "schémas" qui n'auraient pas intéressé grand monde. L'un est relatif aux cas de "messages écrits", l'autre concerne des "inventeurs bidons". En fait, il ne s'agit ni plus ni moins que de mystifications dans lesquelles se mêlent aussi bien les plaisanteries, les canulars, les coups montés en vue d'escroqueries, et peut-être aussi quelques cas de "debunking" mis sur pied par des gens qui auraient subodoré quelque chose d'énorme, d'trop gros pour être accepté par les mentalités de cette époque. En effet, nous avons relevé des narrations fort bien conçues et assez équilibrées parmi le fatras de nouvelles de ce type qui fleurirent dans les journaux du Middlewest au moment des faits qui nous intéressent ici. On ne peut pas dire qu'il y eût une campagne d'intoxication, mais plutôt quelques efforts désordonnés et disparates - peut-être de religieux - visant à "banaliser cette situation".

(à suivre)



Courrier



Si l'ufologie doit être un domaine de recherche scientifique, il a ceci de particulier qu'il suscite (je le soupçonne), d'immenses réserves d'énergie et de passion qui jusque là, sommeillaient, semble-t-il, depuis longtemps peut-être, pour nous, depuis que le glas des grandes croyances religieuses, sous leur ancienne forme métaphysique, a été sonné en occident.

En tous cas, l'on peut constater que l'intérêt qu'on lui porte, coïncide pour nous avec une sorte de besoin "religieux" au cœur même de la réalité physique. Il est, en celà, à rapprocher de notre engouement pour les religions orientales, aussi

bien que pour les multiples sciences de l'homme et les politiques qui ont toutes en commun, d'essayer de nous faire atteindre par une approche systématique voire scientifique des réalités, un degré supérieur de réalisation, d'épanouissement de notre être physique, mental, social.

Le phénomène OVNI, lui, par ses manifestations multiples, allant du phénomène physique, brut, jusqu'à une apparence intelligente bien développée, constitue une mine de suggestions pour nous, dans le domaine du plus total inconnu.

Pour moi, son intérêt se situe justement en ce qu'il nous attire hors de nous-mêmes en quête d'une réalité tout à fait nouvelle, tant sur le plan purement scientifique par la recherche d'une interprétation de la réalité physique, différente, que sur le plan purement humain par ce qu'il nous suggère de possibilités enfouies en nous-mêmes, (mentales, intellectuelles) jusque dans nos comportements dont nous entrevoyons soudainement les limites présentes.

le phénomènes OVNI me semble précieux en ce qu'il permet de relativiser notre connaissance. Il nous révèle, en négatif, et de manière imaginative, l'étendue de notre ignorance, que la

Suite p. 22

L'Airship, cet ovni qui annonça la soucoupe volante

(4 - Suite et Fin)

Etude sur la vague de faux dirigeables de 1897, aux Etats-Unis, à partir de 1.200 cas d'observation sur lesquels ont été sélectionnés 129 incidents précis.

Il y a enfin un "schéma" que nous avons gardé pour la fin, car il ne souffre d'aucune comparaison possible avec les ovnis de l'après deuxième guerre mondiale. Il s'agit du "schéma" **ailes battantes**. Il faut entendre par "ailes battantes", des ailes comme celles des oiseaux, non pas petites et rigides comme les minables "rames-aillées" de Carl MYERS, mais énormes, gigantesques, pour reprendre la terminologie employée. Ces ailes s'incurvaient, aussi bien dans un sens que dans un autre, exactement dans des ailes d'oiseaux. Nous avons de nombreuses fiches relatives à l'observation de ces ailes, moins cependant, où leur mouvement est précisé. Si vous vous reportez au croquis fait à partir d'un dessin publié dans un journal américain d'époque, vous aurez une meilleure idée de ce que furent ces ailes. A noter que la queue des airships fut également décrite assez souvent "comme celle d'un oiseau", "comme celle d'un poisson", "en éventails", "comme des nageoires", etc...

Nous pouvons donc conclure sans grand risque de choquer le lecteur ayant l'esprit largement ouvert à toutes les propositions, que le phénomène ou l'intelligence qui manipula les airships en 1897, semble s'être beaucoup inspiré de notre faune ailée, y compris l'exocet, et ne paraît pas avoir puisé dans les structures mentales de l'homme pour se manifester.

Nous avons aussi noté au cours des opérations de traduction qui furent nécessaires pour la mise en fiche, qu'il n'y avait qu'un nombre pratiquement insignifiant de cas où une nacelle classique (suspendue par des cordages et maintenue par des haubans) était décrite. Nous pouvons même affirmer qu'ils furent rarissimes. Ceci est très important dans la mesure où tous les ballons libres et captifs qui purent être lancés au printemps 1897 répondaient à cette caractéristique, de même que les premiers dirigeables motorisés et pilotés qui apparurent aux Etats-Unis à partir de 1902.

D'autre part, nous pouvons vous affirmer de la façon la plus catégorique qui soit qu'aucun feu de position ou de signalisation ne fut apposé sur

les aérostats ayant pu évoluer à cette époque. Le vol de nuit était inutile, et dangereux surtout au-dessus des grands espaces américains, et bien peu d'aérostats se risquèrent à se lancer dans une telle entreprise. Idem pour le "phare" ou "projecteur", qui n'apparut qu'avec la prise en main des dirigeables par l'Armée à compter de 1910. Et si les dessinateurs et rêveurs du siècle dernier représentèrent parfois sur leurs croquis un tel équipement, pour des besoins de publicité ou d'illustration quelconques, cela ne correspondait absolument pas à la réalité. Un phare ou un projecteur aurait obligé l'aérostat à embarquer des batteries au volume et au poids tels que l'envol de l'appareil aérien aurait été impossible, étant donné le niveau développé par la technique du pays et du moment.

Pour ce qui est de l'influence de la littérature de science-fiction sur les mentalités, nous avons pu constater qu'elle fut nulle. Du reste, cette forme d'expression était embryonnaire au moment où ces événements prirent place. Les livres de Jules Verne étaient connus, mais il faut noter ici que les vaisseaux aériens dépeints par l'auteur français n'eurent strictement rien à faire avec l'airship de 1897, je crois l'avoir déjà signalé. Pour ce qui est de H.G. Wells, l'auteur anglais, Loren CROSS l'ufologue américain s'étant penché sur la petite vague de 1896 en Californie, a prétendu que "la Guerre des Mondes" aurait été publié en 1897 sous forme de feuilleton dans un quotidien américain. L'ennui, c'est que CROSS ne dit pas de quel journal il s'agit, d'une part, ni à quelle date précise, commença cette série. Personne parmi nos correspondants U.S. n'a pu nous renseigner sur ce point. Quoi qu'il en soit, il apparaît à l'étude de cette vague, que l'hypothèse extra-terrestre fut très loin d'être l'obsession des foules, au point que les rares allusions faites à des martiens furent émises sous forme de boutades, comme le font des gens du midi en France, dont l'habitude de l'exagération relève davantage du trait d'esprit que du mensonge.

La science fiction américaine, qui devait devenir si riche à partir de 1912 avec le fameux pionnier Edgar Rice BURROUGHS qui se lança dans ce

genre avec "Under the Moons of Mars", eut toutefois son petit Jules VERNE si nous osons dire, en la personne de Luis Philip SENARENS, ou lu SENARENS, qui n'était âgé que de 15 ans lorsqu'il fut choisi pour mener à bien la poursuite d'un feuilleton d'aventures comico-mirobolantes d'un personnage nommé Franck READE dans un hebdomadaire pour enfants, "Boys of New-York". Il avait commencé à écrire ses textes et même à les vendre, dès l'âge de 14 ans ! Son héros, Frank READE, était un inventeur de génie fantasque, à qui il arrivait des aventures naïves et grotesques, que seuls les adolescents appréciaient. Lu SENARENS fit voler son personnage favori dans un vaisseau aérien qui ressemblait un peu à l'Albatros de Jules Verne avec beaucoup moins d'hélices horizontales toutefois. Selon Sam MOSKOWITZ, qui fait autorité en matière d'histoire de science-fiction, les textes de Lu SENARENS auraient été publiés au début des années 1880 dans "Boys of New-York", et reprises en 1884 et 1885 dans "Wide Awake Library". Comme "Robur-le-Conquérant" fut publié en 1886, les américains estiment maintenant que Verne s'inspira de LU SENARENS !

Ce qui nous paraît curieux, dans cette affaire, c'est que notre source d'information ("The Great Airship Mystery", de Daniel COHEN, Dood, Meed & Co, 1981, New-York), ajoute ceci : "En 1897, alors que Lu SANARENS avait 15 ans..." Sans doute une confusion...

Quoi qu'il en soit, il ne nous paraît pas probable que les récits de Lu SENARENS, Jules VERNE, et H.G. WELLS aient influencé les témoins d'observations de 1897. Nous n'en n'avons relevé aucune trace.

Tout ceci nous conduit donc à dire que les quelques chercheurs français ou anglo-saxons qui ont tenté d'identifier l'airship à l'invention d'aéronautes locaux de génie (tel Louis WINKLER, consultant en Astronomie pour le MUFON, dans The Mufon Ufo Journal n° 169 et 172, et Jean GIRAUD dans INFO-OVNI n° 6), des abus journalistiques (Daniel COHEN, op. cit.), ou des mauvaises interprétations - Vénus - provoquées par une psychose collective (Michel MONNERIE, "Le Naufrage des Extra-Terrestres. Editions Rationnalistes, Paris), SE SONT FOURVOYÉS. A noter que ces quatre personnes n'ont pas effectué d'étude approfondie sur cette vague et que certaines n'avaient à leur disposition que des données fragmentaires et très insuffisantes pour leur permettre d'émettre un jugement. Aucune d'entre elles n'a cherché à se procurer des textes originaux et l'astronome Louis WINKLER va jusqu'à accorder du crédit aux R.R.3 texanes où un aéronaute prétend se nommer WILSON, alors que dans un texte publié dans Infospace n° 56, j'ai montré avec preuve à l'appui que

ces incidents n'étaient que des canulars ! Non seulement Louis WINKLER n'a pas œuvré sur des données originales, mais de plus il ne semble pas avoir effectué de recherches sérieuses sur l'état de l'aéronautique de son pays en cette fin de 19^e siècle, considérant ce WILSON comme un aéronaute américain !

Il nous faut signaler également une anomalie de taille, concernant l'attitude plus qu'étrange des scientifiques de l'époque qui nièrent l'existence de l'airship DES LES PREMIERES OBSERVATIONS, sans même s'inquiéter de savoir si un génial bricoleur américain était parvenu à ses fins. Car l'idée de maîtriser l'art de la navigation aérienne, comme on se plaisait à dire en ce temps-là, était déjà dans les esprits depuis fort longtemps. Nous avons pu exhumer une cinquantaine de projets de dirigeables conçus par des américains entre 1850 et 1897, la grosse majorité étant des utopies pures ! Il faut l'avouer. Deux ou trois aboutirent seulement à un modèle réduit et un seul effectua un unique vol en plein air, sans passager, maintenu par des cordes aux mains d'assistants au sol qui plus est !

Le fait que ces scientifiques ne cherchèrent même pas à mener des vérifications sur la possibilité de l'existence d'inventeurs locaux alors qu'il y avait au moins deux dirigeables à force musculaire qui opéraient de petits vols diurnes (Voir mon étude résumée sur l'histoire du dirigeable U.S., qui viendra après cet article), nous donne l'impression d'un blocage psychique artificiel, auquel nous avons fait allusion dans LDLN n° 217/218. C'est pratiquement impossible à prouver, mais il va falloir que nous commençons à envisager sérieusement cette hypothèse, car elle rend compte de façon plus compréhensible, un comportement de ces scientifiques n'ayant aucun rapport, même lointain, avec la curiosité naturelle que manifeste tout homme normalement constitué quand il est confronté à quelque chose qu'il ne comprend pas ou qu'il s'explique mal.

Quant à nous, qui prétendons avoir mené des investigations en profondeur sur cette fameuse vague ainsi que sur l'histoire de l'aéronautique américaine, nous nous permettons de dire ceci :

En dépit des farces, des coups montés pour faciliter des escroqueries, des mauvaises interprétations, et de certains abus journalistiques évidents, représentant le déchet classique relevé dans toutes les vagues du passé comme du présent, il y eut en 1897, plusieurs appareils aériens non identifiés qui sillonnèrent les cieux d'une grande partie des Etats-Unis.

Ces ovnis, puisque nous ne pouvons les définir autrement, étaient probablement les produits d'une technologie n'ayant strictement rien à voir avec celle des sociétés humaines de l'époque, et

en conséquence, ne peuvent appartenir qu'à une intelligence extra-humaine.

Nous savons que nous pouvons nous tromper et nous sommes conscient que nous pouvons être leurré par quelque chose de différent de ce que nous supposons. Car nos convictions n'ont pas été forgées par des fantômes ou une mystique quelconque mais par une multitude d'éléments jugés d'une façon discursive et non pas intuitive.

L'étude de la vague de 1897 nous a convaincu de l'existence, parmi la panoplie de phénomènes qui semblent dispensés par cette intelligence étrangère à nos sociétés, de véritables VEHICULES AERIENS, dont le comportement se rapprocha singulièrement des ovnis observés depuis 1947, soit un demi-siècle plus tard.

Nous n'avons pas la prétention de dire QUI fut derrière tout cela, ni POURQUOI. Nous n'en avons ni la possibilité, ni la capacité, malheureusement... Nous préférons laisser ce soin à des chercheurs plus compétents et mieux armés que nous. Pour notre part, nous avons préféré démontrer cette présence étrangère dans un passé relativement peu reculé, à une époque où les mentalités et les concepts des populations étaient différents des nôtres. Nous avons choisi de faire ce travail sur-

tout parce que nous étions animé du désir de rétablir une réalité qui était maltraitée inconsidérément depuis quelques années. Nous osons espérer avoir réussi dans notre entreprise, et nous irons jusqu'à émettre le vœu de voir dorénavant des chercheurs courageux aller aussi loin que nous sommes allé, et même au delà si possible, lorsqu'ils s'attaqueront à une autre vague du passé avant de la dégingoler en flammes. Cela leur coûtera probablement quelque argent, mais de nos jours, chaque chose a un prix qu'il faut accepter de payer pour la posséder.

Et s'il y a encore parmi vous des gens estimant qu'il n'y a aucune raison pour qu'un humble passionné de phénomènes inexplicables puisse montrer autant d'impertinence à vouloir contester les explications de scientifiques vivant à la fin du siècle dernier, qu'il nous soit permis de proposer à leur méditation le texte suivant, dont Pierre Teilhard de Chardin est l'auteur :

"Anatomiquement, c'est vrai, l'homme ne paraît pas avoir appréciablement changé depuis quelque trente mille ans. Mais psychologiquement, est-il certain que nous soyons les mêmes ? C'est-à-dire sommes-nous bien sûrs, par exemple, de ne pas naître aujourd'hui avec la faculté de percevoir et d'accepter certaines évidences qui échappaient à nos devanciers" (l'apparition de l'homme, Chap. 7, Le Seuil)

Précisions sur l'histoire du ballon dirigeable aux U.S.A. par Jean Sider

Parallèlement à mes recherches de documents originaux sur la vague de 1897, j'ai pris la précaution d'établir différents contacts avec des organismes spécialisés et des experts en histoire de l'aéronautique américaine.

Disons tout de suite que ce n'est pas en France, malheureusement, qu'on a été capable de me renseigner. Sur quatre historiens contactés dans l'hexagone, trois n'ont pas daigné répondre, l'autre m'a conseillé de m'adresser à la Smithsonian Institution, Washington D.C., ce que j'ai fait.

Le Musée de l'Air à Paris, bien que possédant 30.000 ouvrages divers consacrés à l'aviation, n'a AUCUN renseignement précis sur les premiers chercheurs en matière de ballon dirigeable. J'ai passé un nombre formidable d'heures à feuilleter des dizaines et des dizaines de volumes et de revues sans succès. Du reste, dans une lettre datée du 8 Janvier 1981, cet organisme, par l'intermédiaire de Mr A. Degardin, chargé de Recherches, me faisait savoir que : "... les nombreux ouvrages consultés ne font malheureusement pas état des renseignements qui vous intéressent".

Quant au Service Historique de l'Armée de l'Air au Château de Vincennes, il m'a pondu une missive pour me dire que la seule information qu'il avait découverte était relative au ballon de Morell en 1908...

C'est dire combien il importait de s'informer aux Etats-Unis mêmes, et c'est ce que j'ai fait. Cela m'a coûté environ une centaine de lettres, mais j'ai réussi à obtenir les réponses à toutes les questions que j'ai pu poser.

On peut diviser la recherche des américains sur les dirigeables en trois groupes bien distincts : les visionnaires, les précurseurs, et enfin les pionniers.

Les visionnaires

Il y eut un grand nombre de soit-disant chercheurs qui publièrent en leur temps, des plans de "machines volantes" basés sur l'emploi d'une enveloppe de gaz plus ou moins volumineuse devant soulever une nacelle, machines censées être propulsées, s'il fallait les en croire, par différentes forces motrices : vapeur, jets d'air chaud, électricité, gaz, etc...

Nous pouvons être certains dès à présent que ces plans ne furent que des projets, qui n'existerent que sur papier, tout du moins en ce qui concerne ceux qui furent divulgués avant la vague d'airships-fantômes de 1897.

La lettre de la Smithsonian Institution, que j'ai traduite dans mon article est suffisamment claire là-dessus, et vous en trouverez une seconde du même organisme, mais signée d'un autre fonctionnaire, qui me conforte dans mes affirmations. C'est également ce que me dit une lettre de la Federal Aviation Administration du 21 mai 1981, signée de Mr. N.A. Kommons, Washington, D.C. ainsi que Mr. Henry Palmer, historien en aéronautique, Stonnington, Connecticut qui m'écrit ceci, entre autre : "... J'ai des coupures de presse émanant de nombreux magazines américains tels le "Scientific American" et "Harpers", décrivant différents airships dessinés par PORTER, KINSELLA, PENNINGTON, STEDMAN, PETERSON, AYERS, etc... Certaines d'entre elles indiquent que des vaisseaux ont volé, mais en fait AUCUN NE FUT D'AILLEURS JAMAIS CONSTRUIT". (lettre du 13 Juin 1981).

Mr. Henry Palmer est un des historiens les mieux documentés des Etats-Unis sur les dirigeables. Il a écrit, entre autre, un remarquable article sur les plus légers que l'air aux U.S.A. à partir de 51 sources : 39 ouvrages d'historiens de langue anglaise, 9 revues américaines et 3 articles d'historiens U.S. spécialisés en aéronautique !

Parmi ces visionnaires, nous pouvons citer : Andrew Solomon. Toute sa carrière, il fit croire qu'il avait fabriqué des ballons propulsés "par la gravitation", selon ses propres termes. Il construisit deux appareils. L'un, l'Aereon, était constitué de trois cigares accolés, l'autre en forme de gigantesque citron. Mais aucun d'eux ne fut pourvu du moindre moteur. Il fonda une société pour soutenir son action et tenta d'intéresser l'Armée à ses projets. Mais il fût éconduit et lorsqu'il réussit à rencontrer Abraham Lincoln, celui-ci, soupçonnant une entourloupette, le mit à la porte de son bureau. C'est en 1849 qu'il commença ses travaux et en 1866 qu'il les stoppa, complètement ruiné.

CAMPBELL Peter : Pionnier de l'aérostation pendant 20 ans. En 1888, ce joaillier de Brooklyn, fit voler un appareil cigaroïde piloté par J. Allen. Il avait envisagé une propulsion par force électrique, mais dut renoncer à cause du poids considérable du matériel qu'il aurait dû emporter. Son ballon était en fait mû par la force musculaire à l'aide d'un système de pédales actionnant des hélices. Campbell avait déjà tenté d'autres vols depuis 1877, mais sans grands succès. En 1889, son engin, piloté par un certain E.D. Hogan, disparaît corps et biens sur l'Atlantique. Campbell arrête là ses travaux. A

noter que lui aussi fonda une société d'actionnaires... ("Lighter-Than-Air Flight In America", 1784-1910, article de Mr. Henry Palmer publié dans le JOURNAL de l'American Aviation Historical Society, Automne 1979, pages 178 et 179. Et "The Scientific American", 1889, Vol. 61, pages 47 et 54).

MARRIOTT Frederick : En 1866 il fonde la "Aerial Steam Navigation Company", pour soutenir son projet de "dirigeable" à vapeur qu'il avait baptisé "Avitor Hermes Jr.," Il le fait voler le 2 Juillet 1869 à Shell Mound près de San Francisco, sur un peu plus d'un mile. Deux jours plus tard, devant la presse, il tente la même expérience, mais sous hangar, le vent soufflant trop fort. C'était en fait un petit ballon SANS PASSAGER, muni de deux petites ailes à l'avant, lesquelles supportaient chacune une hélice. Une mini-chaudière chauffée par un réchaud à alcool était installée sur une partie de l'appareil, fournissant la vapeur qui actionnait un système de chaînes et d'engrenages jusqu'aux hélices. Des cordes étaient tenues par des assistants au sol, reliées les unes à l'avant, les autres à l'arrière, pour effectuer les diverses manœuvres destinées à faire évoluer l'engin. Ce gros cerf-volant pour adulte n'eût pas de suite et termina sa carrière là où il l'avait commencée. Marriott mourut en 1883 sans avoir réussi à faire mieux. ("Marriott and his Flying Avitor", article de Mr Marvin MARTIN dans "Popular Aviation", Novembre 1935, pages 289 à 291).

PENNINGTON John H. En 1850, il publie un dessin d'un projet de dirigeable censé être propulsé à la vapeur. Curieusement (et dangereusement), il faisait passer la cheminée de la chaudière à travers l'enveloppe du ballon laquelle devait être gonflée d'hydrogène ! Il fonda une société et vendit des actions boursières pour soit-disant "construire un appareil de 70 pieds de long, et qui coûterait 10.000 dollars". Mais on n'entend plus parler de lui une fois la somme récoltée ! ("The First Century of Flight In America", J. MILBANK, Princeton N.J., 1943, Page 78, - Et "Dirigeables", Henry BEAUBOIS, Edita S.A. Lausanne, 1973, page 43).

PORTER Rufus : en 1849, il fait voler un modèle réduit de dirigeable à vapeur dans l'Eglise du Tabernacle à New-York. En 1851, il fonde la "Aerial Navigation Compagny", financée par des actions boursières. Porter envisageait de construire un vaisseau de 800 pieds de long capable d'emporter plusieurs centaines de passagers ! Chaque fois qu'on lui demandait où en étaient ses travaux, il répondait invariablement : "Ils sont presque terminés". En fait, jamais il ne les commença. Il fonda ensuite sa propre société : Porter et cie. Ce fut une chimère de plus. Ruiné, il abandonne son entreprise onirique, la crise qui suivit la guerre civile, précipitant sa fin. ("A Yankee Inven-

Pour sa part, M. A. D. TOPPING, lui aussi historien en aéronautique, déjà cité, me signale dans une lettre datée du 25 juin 1981, n'avoir découvert aucun élément relatif à des feux de position qui auraient été portés par les plus-légers-que-l'air d'avant 1900, de même qu'il n'a strictement rien trouvé non plus indiquant que ces appareils aient été équipés de phares ou de projecteurs. Non seulement l'adjonction d'un tel équipement ne s'imposait pas, mais le poids des batteries ou de la dynamo qu'il aurait fallu emporter aurait rendu tout envol impossible.

M. Henri PALMER, historien en aéronautique de très grande réputation, quant à lui, me confirme l'absence de sources lumineuses sur les ballons d'avant 1900, dans une lettre datée du 13 juillet 1981.

Conclusions :

Ces différentes données, obtenues auprès d'experts américains et d'organismes officiels spécialisés, seront donc à prendre en considération par le lecteur pour qu'il puisse se forger une idée plus précise sur les événements de 1897 aux Etats-Unis.

Il aura pu se rendre compte que les élucubrations de certains démolisseurs appartenant au domaine de la pure fantaisie, aussi bien celles faisant état d'inventeurs géniaux locaux qui auraient disparu en mer par accident, que celles avançant l'hypothèse "socio-psychologique" relative à une psychose de masse.

Le tort de ces personnes de mauvaise foi (qui ne savent pas l'anglais, d'ailleurs), fut de survoler le problème au lieu de le pénétrer le plus en profondeur possible. Pour cela, il fallait OBLIGATOIREMENT remonter aux SOURCES, ce à quoi je me suis employé. Je possède dorénavant 700 pages de textes dactylographiés relatifs à des versions originales d'articles consacrés aux observations d'airships de 1897. De plus, j'ai collecté jusqu'ici environ 200 photocopies d'articles publiés dans les journaux de cette époque, relatifs à des affaires de "dirigeables-fantômes".

Bien entendu le cortège traditionnel de canulars divers se retrouve pour accompagner cette vague, mais d'une façon générale ils sont assez faciles à déceler, de même que les mauvaises interprétations.

De l'avis de tous les organismes que j'ai contactés et qui n'ont pu m'apporter de précisions sur l'histoire de l'aéronautique U. S., c'est le National Air & Space Museum, chapeauté par le Smithsonian Institution, Washington D. C., qui est le plus qualifié des Etats-Unis pour répondre aux points que j'avais soulevés. Parmi les nombreuses lettres

reçues me précisant cette information, figurent celles émanant des organismes suivants :

- U. S. Air-Force, Air Force Museum, Wright-Patterson, Ohio, du 20/08/1981
- U. S. Air-Force Academy, Colorado-Springs, Colorado, du 14/09/1981
- Secretariat of Transportation, Washington D. C., du 01/09/1981
- New-York Hall of Science, Flushing, New-York, du 20/08/1981
- National Academy of Science, Washington D. C., du 21/08/1981
- National Science Foundation, Washington D. C., du 17/09/1981
- Air Transport Association of America, Washington D. C., du 24/08/1981

Ainsi, il est prouvé de la façon la plus OFFICIELLE qui soit, que les appareils aériens observés au printemps de 1897 aux Etats-Unis, n'étaient pas issus des mains de chercheurs de génie du pays, ce qui d'ailleurs était assez évident. A noter au passage que les ufologues américains ont eux-mêmes procédé à cette vérification depuis longtemps, et qu'il n'y a plus personne aux Etats-Unis pour contester ce point d'histoire.

A bon entendeur, salut !

Suite de page 19 : **NOS ACTIVITES**

Toute personne intéressée par ce domaine très particulier peut écrire au Siège du Réseau.

Tous les résultats d'expériences, de Veillées ou de documents photographiques relatifs aux O.V.N.I. seront publiés dans la revue. N'oubliez pas que les fruits de vos recherches serviront à tous les Chercheurs de L.D.L.N. Publiez-les !

Toute correspondance sérieuse aura une réponse assurée. (Timbre réponse S.V.P.).

Responsable National du Réseau : **M. Benéteau Gérard - Le Bourg - 85200 St Martin de Fraigneau**

**LA PÉRIODE DES VACANCES ESTIVALES EST IDÉALE POUR FAIRE CONNAITRE NOTRE REVUE AUTOUR DE VOUS !
MERCİ D'Y PENSER.**

- **16 avril, soir, Dallas, Texas** : "... Mme Bins GEORGE, la cuisinière noire de M. MIDDLETON, a vu... C'était une chose en forme de bateau, illuminée, et se déplaçant plus vite qu'un train... Elle rapporta son observation à son patron le lendemain matin et lui dit qu'elle n'avait pas peur qu'on se moque d'elle. M. MIDDLETON a dit que c'était une femme intelligente et de bonne foi."

(*"Dallas-Morning-News"*, Dallas, 18 avril 1897, p.7).

Témoignages intéressants, car les Noirs de cette époque étaient illétrés à 95 %. De plus, ils n'avaient pas pour habitude de se mêler des affaires des blancs. Pour qu'ils aient le courage et l'audace de faire de tels témoignages aux Blancs, c'est qu'ils avaient été effectivement confrontés avec quelque chose qu'ils redoutaient. Les relations entre Blancs et Noirs, à la fin du siècle dernier, étaient loin d'être cordiales, hélas, et moins les Noirs parlaient aux Blancs, mieux ils s'en portaient.

Nous allons maintenant aborder la partie la plus délicate de cette étude, car elle est relative à des schémas très contestables et très contestés. Nous avons longuement hésité avant de vous les présenter, mais finalement nous avons opté pour la divulgation. En effet, il n'aurait pas été honnête de notre part de les passer sous silence, ou d'en faire seulement une vague allusion en prétendant péremptoirement qu'ils n'étaient pas à considérer comme valables. Car au fond ce n'est pas à nous d'être juge. Nous ne sommes que collecteur d'informations et nous présentons seulement le résultat de nos recherches.

Schéma "photographies"

S'il faut en croire certains récits que nous avons glanés, des photos d'airship auraient été réalisées. Cela peut paraître risible, mais les lecteurs qui connaissent leurs classiques doivent se rappeler que la première photographie relative à un ovni (Et tout à fait authentique, celle-là !), fut prise le 12 août 1883 par l'astronome Bonilla, sur fond solaire, à partir de l'observatoire de Zacateras au Mexique. Elle fut même publiée dans le périodique "L'Astronomie" de 1885 page 347. (Les rationalistes n'ont JAMAIS contesté ce document, ni le témoignage de l'astronome qui compta 283 corps inconnus traversant son objectif braqué sur le soleil).

- **11 avril, matin, Roger Parks, Chicago, Illinois** : "...Un airship a été photographié, par M. Walter Mac Cann très tôt le matin. La photo, examinée par des experts, a été déclarée authentique..." (*Chicago-Times-Herald*, 12 avril, 1897, p.1)

Nous possédons la photocopie grandeur nature de la première page du Chicago-Times-Herald citée ci-dessus. Elle comporte, à l'appui de l'article voué à cette affaire de photo d'airship, un croquis reproduisant le cliché réalisé par Mac Cann. L'airship est constitué de DEUX corps cylindriques superposés de même taille et de même largeur, réunis par des montants placés à chaque extrémité. L'espace libre entre ces deux corps est faible, deux fois moins large que la largeur des deux corps. L'article, qui est long, explique que les experts en photo cautionnent le cliché après avoir scruté le négatif avec minutie et qu'ils n'ont décelé aucun trucage.

Mais d'autres organes de presse, tel le "Chicago-Evening-Post", du 12-4-1897, prétendirent qu'il ne s'agissait que d'une maquette suspendue à un fil (Déjà ?!) après avoir soumis le cliché à d'autres experts qui affirmèrent que c'était une entourloupette !!! Il y a aussi une histoire de témoin qui soutint Mac Cann au début, puis se rétracta. Affaire assez suspecte nous l'avouons et nous préférons ne pas nous y attarder davantage. Ajoutons que l'ufologue Wendelle C. Stevens prétend dans "True Flying Saucers UFOs Magazine" n° 5, qu'une autre photo d'airship fut faite une heure après celle de Mac Cann, à Grand-Rapids, Michigan. Nous avons des articles émanant de journaux du Michigan des 12, 13 et 14 avril 1897, dont un émanant du "Détruit-Evening-News" du 13 avril, qui dispense une abondante prose sur la photo prise par Mac Cann à Roger-Parks, mais ne dit pas un mot sur celle de Grand-Rapids. Suspect aussi, donc.

- **12 avril, 19 h 45, Lincoln, Illinois** : "...Airship vu à Lincoln hier soir... le journaliste Ira Paisley prit une photographie du phénomène. Compte tenu de la relative obscurité et de la pluie qui tombait, sans compter les éclairs de la foudre qui zébraient le ciel, cela constitue un véritable exploit..." (*"Lincoln-News"*, Lincoln, Illinois, 13 avril 1897, p.5)

- **1ère quinzaine avril, Schaller, Iowa** : "...M. C.B. Wallace a écrit à notre journal pour nous décrire son observation de l'airship. Dans sa lettre, il joignait une photo de l'appareil qui ne fut pas publiée (en croquis) car l'éditeur trouva que l'airship allégué ressemblait davantage à un oiseau..."

(*"Marshalltown-Times-Republican"*, Marshalltown, Iowa, 17 avril 1897, p.3).

- **25 avril, Nuit, Sunbury, Ohio** : "...M. W.F. Whittier, éditeur du "Sunbury-News-Item", avait installé son appareil photographique dans l'imprimerie de son quotidien dans le but de prendre quelques clichés d'éclairs, la nuit étant particulièrement orageuse. En développant l'une des plaques,

(H)

il eût la surprise de constater qu'à côté d'un magnifiquement éclair, on apercevait la silhouette de ce qui paraissait bien être le fameux dirigeable inconnu... M. Whittier avait installé son appareil devant une fenêtre du 2^e étage de son imprimerie... Notre correspondant a pu se procurer un exemplaire de la photo qu'on peut voir à côté d'un éclair, le soit-disant airship haut dans le ciel. ("Dayton-Daily-Journal", Dayton, Ohio, 28-4-1897).

Wendelle C. STEVENS, toujours dans "True F.S.UFOs Magazine N° 5, prétend que le 26 avril 1897, une photo d'airship aurait été prise à Baring-Cross, Michigan, et à Little-Rock, Arkansas. Nous n'avons rien de tout cela dans notre fichier. Il est vrai que nous ne prétendons pas tout posséder sur cette vague.

L'histoire la plus vraisemblable est la dernière citée. Hélas, il faudrait avoir une photo en mains pour juger, et avoir en outre la possibilité de faire analyser son négatif. Ces documents, s'ils ont existé, sont probablement perdus à tout jamais.

Schéma "Atterrissages avec ou sans occupants remarquables"

Jacques Vallée ("Passport to Magonia") et Michel Bougard ("La Chronique des Ovnis") ont abondamment disserté sur de tels cas s'étant produits en 1897. Il est donc inopportun de les reprendre, d'autant que nous avons pu localiser de nombreux canulars et coups montés parmi les affaires qu'ils ont citées. Nous avons évoqué dans un article publié dans "Inforespace" n° 56, l'atterrissage d'Uvalde, Texas, du 20 avril, qui fut démenti par son principal "témoin", le shériff Baylor, dans un journal du 8 mai.

A Bartonville, Illinois, des cheminots à bord d'un train prétendirent avoir vu un airship posé près de la voie qu'ils suivaient et bavardé avec ses occupants 3 hommes et une femme, vêtus d'uniformes d'officiers de l'armée U.S. L'histoire est très longue et abonde en détails. Or, un reporter du "Peoria Times" fit une enquête, et elle déboucha sur une grosse blague. Sur place il ne découvrit aucune trace ni le moindre témoin. Le mécanicien du train, un nommé SCHEME lui affirma n'avoir rien vu. Il apparait que seul, un nommé HARDINBURG aurait inventé toute l'histoire pour épater ses collègues.

A Northwood, Iowa, un fermier nommé CARSON prétendit (Selon une lettre envoyée au journal par un certain F.A.KERR), avoir vu un airship posé dans un champ et bavardé avec ses deux occupants qui déclarèrent se nommer Théodore DEVON et Charles GUNDERSON originaires de Glennville, Iowa.

Le journal fit une enquête et il s'avéra que les deux personnes en question étaient inconnues à Glennville. La lettre ayant été postée à Northwood, on fit des recherches dans cette localité et elles s'avèrent également négatives. Quant au prétendu F. A. KERR, il était totalement inconnu dans ces deux villes, tout comme le fermier CARSON !

Nous avons des fiches relatives à des histoires de ce genre certaines étant franchement démentielles. Les cas où les occupants se désignent par des noms (Typiquement anglo-saxons) sont à considérer comme des coups montés en vue d'escroquerie. Bien souvent, dans ces affaires, les "occupants" sont tout à fait disposés à montrer la "machinerie" de leur appareil aux "témoins" et des explications sommaires sur son fonctionnement sont données. Les performances de l'engin sont mises en évidence, et des allusions à la possibilité d'utiliser l'airship pour aller bombarder les armées espagnoles à Cuba (Où une guerre faisait rage), sont souvent faites. Combien d'escrocs réussirent à soutirer de l'argent à de hommes d'affaires éblouis par la perspective d'avoir le monopole de la navigation aérienne ? Nul ne le saura jamais. Mais un de ces jours, il faudra que nous nous décidions à raconter les exploits extraordinaires du nommé Edward Joel PENNINGTON, génial excroc que de nombreux américains considèrent toujours comme un authentique pionnier du dirigeable ! E.J. PENNINGTON, passa TOUTE SA VIE, à escroquer son prochain et réussit même à faire croire qu'il était l'inventeur de l'airship vu en 1897, alors qu'il avait quitté les Etats-Unis depuis 1895 pour aller filouter les anglais !

Nous pourrions vous citer un cas d'occupants de 10 à 11 pieds de haut, parlant chinois (Langue comprise du témoin, distingué linguiste !), venant en droite ligne de Mars et absorbant en guise de nourriture une pillule PAR MOIS ("Parkensburg-State-Journal", Virginie de l'Ouest, 17/4/1897). Ou encore celui-ci, relatif à des individus parlant par gestes et montrant la Lune du doigt pour indiquer qu'ils en étaient originaires, et munis d'une courte queue ! ("Cumberland Advocate", Wisconsin, 15/4/1897). Et celui-là, censé s'être produit à Gas-City, Indiana, repris les yeux fermés par Jacques Vallée sans vérification : un témoin (**Prévenu par un télégramme envoyé par un ami !**), voit un airship et ses six occupants qui l'invitent à monter à bord, mais il refuse parce qu'il a peur que se femme l'engueule !! ("Wabash-Plain-Dealer", Indiana, 17 avril 1897).

La rigolade n'est pas terminée. Des occupants d'airship sont vus par un marshall à Farmersville, Texas. Ils sont deux en compagnie d'un chien de race Terre-Neuve. Ils ressemblent à des espagnols et le témoin estime qu'il s'agit d'espions venus de

L, M2-AB 83

3P

11

Cuba. Un deuxième témoin verra 3 occupants et les entendra chanter : "Plus près de toi, mon Dieu !!" ("The Dallas Morning News", Texas, 18 avril 1897). A Pine-Like, Michigan, un témoin livra des sandwiches à des occupants d'airship qui le payèrent en monnaie canadienne ! Ils réclamèrent même un tire-bouchon ! ("Lansing-State-Republican", Michigan, 17/4/1897).

A Chambers Creek, Texas, des aéronautes prétendirent venir du Pôle Nord et être les survivants d'une des dix tribus d'Israël renforcés par les descendants de différentes expéditions naufragées ! ("Dallas Morning News", 19 avril 1897). A Nora, Illinois, un cheminot qui aida des occupants d'airship à réparer leur appareil, reçut en récompense un perroquet noir vivant "parlant dans une langue étrangère" ! ("Warren-Sentinel", Illinois, 21 avril 1897). A Mc Kinney, Texas, on entendit un occupant s'exclamer : "Nom d'un chien, William J., il faut mettre la gomme" et prononcer une phrase où il était question d'une "couronne d'épines" !! ("Galveston-Daily-News", Texas, 22 avril 1897). A Winamac, Indiana, un occupant donna 15 dollars au témoin pour lui acheter une miche de pain et des rafraichissements ! ("Wimanac-Democrat-Journal", Indiana, 30 avril 1897).

A Conroe, Texas, les occupants d'un airship entrent dans un restaurant pour y prendre un repas ! ("Galveston-Daily-News", Texas, 24 avril 1897). Enfin, pour terminer ce tour d'horizon dans ce genre, la meilleure de toutes ces histoires : à Prairieburg, Iowa, le propriétaire d'un airship atterri effectua des démarches auprès d'hommes d'affaires en vue de la vente de billets valables pour une excursion sur la planète Mars !!! ("Central-City-Newseller", Iowa, 22 avril 1897).

Afin de ne pas décevoir nos "supporters", nous leur soumettrons toutefois quelques cas pouvant à la rigueur entrer dans un certain schéma développé par les occupants d'ovnis de notre époque :

- **Mi-avril, soir, Beaumont, Texas** : "... Un reporter du "New-Orleans-Picayune" interviewa le rabbin A. LEVI, à propos de l'atterrissage d'un airship à Beaumont, Texas, l'autre jour. Il cite sa déclaration avec toute la solennité que lui confère sa position de ministre du culte et sa réputation sans tache... Le rabbin, qui habite Beaumont, a vu le vaisseau aérien d'une part, et a bavardé avec ses passagers d'autre part. Il a raconté ce qui suit : "Le vaisseau avait atterri sur un domaine situé près de mon domicile un soir il y a environ 15 jours. Apprenant la nouvelle de cette arrivée, je me rendis sur place où j'appris par des gens que le vaisseau était descendu pour refaire sa provision d'eau. Il faisait noir comme de la poix, et je ne pus le voir que difficilement, excepté ses contours. Il faisait 150 pieds de long... avec d'immenses ailes

sur les côtés. Il semblait fait d'un matériau léger... J'ai parlé avec l'un des hommes lorsqu'il vint au bâtiment principal de la ferme, et lui ai serré la main. L'engin fonctionne à l'électricité... J'ai bien entendu dire l'homme où il avait été construit, mais je ne me rappelle plus le nom de l'inventeur... **JE SUIS ENCORE STUPEFAIT DE N'AVOIR PU LUI POSER UNE QUESTION INTELLIGENTE, et à cause de cela je ne peux vous donner que peu de détails...**" ("Pike-Country-Democrat" Pittsfield, Illinois, 7 mai 1897).

Cette affaire ne semble pas liée à celle qui prit place au même endroit le 19 avril, dans laquelle un sieur LIGON aurait bavardé avec un occupant nommé WILSON, cas très suspect d'ailleurs.

Nous pensons que l'intelligence manipulant le phénomène ovni désire **PAR DESSUS TOUT, ne pas être identifiée**. A la lumière de ce que nous avons pu tirer comme enseignement à travers les différents événements relatifs aux R.R.3. qui prirent place dans le monde depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, il nous est apparu clairement que cette intelligence solutionnait le problème des témoins d'atterrissages de deux façons :

- 1) Les témoins sont encore suffisamment loin permettant une fuite rapide afin de ne pas permettre à ceux-ci de livrer un témoignage comportant des détails précis pouvant faciliter une éventuelle identification.
- 2) Les témoins sont trop près pour permettre une telle manœuvre et il est pratiqué alors une occultation de leur cerveau (Effacement de souvenirs visuels, annihilation de la volonté parfois accompagnée de paralysie physique, etc... Le cas de Valensole -M. Maurice MASSE- étant un des cas extrêmement rares, où la faculté de penser du témoin ne fut pas totalement bloquée -il VIT et ENTENDIT deux petits êtres après avoir été paralysé-).

Ceci étant ETABLI par des preuves testimoniales multiples dont certaines sont d'une crédibilité indiscutable, du fait d'enquêtes très poussées. Il y a une troisième solution qui est proposée par des chercheurs sérieux : le leurre au niveau du mental des témoins. C'est tout à fait possible, mais à partir de là, n'importe qui peut raconter n'importe quoi. Nous préférons nous désintéresser de certaines affaires pouvant entrer dans ce schéma, plutôt que de risquer d'accorder du crédit à des récits imaginaires pouvant leurrer... les ufologues !

Nous avons quelques cas de "fuite d'occupants" :

- **17 avril, soir, Laketon, Indiana** : "...L'airship a atterri sur la terre ferme près d'une pompe à

3P

essence (!?) et y demeura pendant quelques instants. Quand les habitants des lieux s'approchèrent, le propriétaire du vaisseau grimpa à bord et fila loin dans la profondeur de la nuit..." ("Wabash-Plain-Dealer", Wabash, Indiana, 23 avril 1897, p.3).

- 20 avril, 14h00, Smithville, Texas : "...L'airship se posa sur le sol... Nos chevaux donnèrent des signes de frayeur au point que nous préférâmes stopper pour les attacher, et nous nous dirigeâmes vers l'appareil. Mais à notre approche, il s'envola et fila vers l'ouest. Au moment où nous l'avons vu au sol, il y avait 4 ou 5 hommes autour de lui qui réintégrèrent l'appareil à notre vue et s'envolèrent. Les témoins sont MM. E.F. Mc CLENDON, physicien, et John BAKER un des associés de la Craddock & BAKER Cie." ("San-Antonio-Daily-Express", San-Antonio, Texas, 24 avril 1897).

- 21 avril, soir, Vallée de Symmes, Ohio : "...Des témoins aperçurent l'airship près de la vieille église de la petite vallée de Symmes, et ils tentèrent de s'en approcher furtivement... Ils entendirent des gens à l'intérieur qui parlaient dans un caquetage inintelligible. Puis ils virent la chose s'élever et étendre ses ailes pour s'éloigner..." ("Ceredo-Advance", Ceredo, Virginie de l'Ouest, 22 avril 1897).

Nous n'avons pas réussi à nous procurer la version originale de l'affaire de Mc Kinnay Bayou (Arkansas) du 25 avril, où un certain Juge A. BYRNE aurait vu trois hommes ressemblant à des japonais dans un airship atterri qui décolla rapidement sans attendre l'arrivée du témoin. Mais elle est bien connue des ufologues avertis.

Par contre nous avons obtenu un cas qui, dans les débuts de sa narration, nous promettait une magnifique R.R.3. Malheureusement, nous avons par la suite déchanté. Toutefois, pour ne pas avoir l'air de "censurer" cette information, nous vous livrons la partie qui nous a chagriné :

- 20 avril, soir, Clarksburg, Virginie de l'Ouest : "...Il y avait trois personnes à bord, et comme leurs visages étaient dans l'ombre, je n'ai pas pu distinguer leurs traits. Ce qui me stupéfia, fut le fait qu'ils avaient de grandes robes et de longs cheveux flottant sur leurs épaules. Leur apparence était bizarre... et cela me laissa penser que les occupants du vaisseau devaient venir d'un autre monde et ont peur d'atterrir sur terre, mais effectueraient des reconnaissances... Le témoin estime que l'airship a pu être attiré par les lumières dispensées par les nombreuses manufactures de la région..." ("Pittsburg-Leader", Pittsburg, Pennsylvanie, 24 avril 1897, p.8).

Nous éviterons le piège de la dissertation sur ce cas. Il comporte des éléments n'entrant dans

↓ ↓
aucun schéma vraiment solide, hormis peut-être celui des "anges" de l'imagerie populaire...

Nous en terminerons avec les R.R.3 par un cas assez extraordinaire, difficile à classer définitivement comme authentique, qui peut n'être qu'un canular, mais qui comporte un ou deux éléments pouvant le faire entrer dans un schéma "contactés", et que nous incluons volontairement (et provisoirement) dans le schéma faisant l'objet de ce paragraphe :

- 13 avril, nuit, Osage, Iowa : "...Je revenais de Stacyville en voiture hippomobile lorsque mon cheval s'arrêta et s'ébroua. J'aperçus un long cigare en forme de tube muni d'ailes sur les côtés, immenses comme celles d'un dragon. Il se tenait au milieu de la route, mais à peine étions-nous arrêtés qu'il s'éleva gracieusement dans les airs et nous survola à la verticale, si près, que j'aurais pu le toucher de la main si j'avais voulu. Le vaisseau était occupé par les deux plus belles créatures que j'aie jamais vues, lesquelles communiquèrent avec moi par la pensée, me faisant savoir qu'elles étaient les agents d'un autre monde envoyées ici pour chercher un nonhête homme (!?). Bien entendu j'étais déconcerté de leur choix, et je leur promis de tout faire pour leur être agréable. Ils m'ordonnèrent de dire à tous "les dadais stupides d'en dessous, qu'ils habitaient un monde de gadoue", et qu'eux avaient été chargés d'un travail de surveillance, avec l'intention d'acquiescer la Terre et d'en faire une colonie d'esprits. Comme ils ne sont pas matériels, ils dirent qu'ils n'interféreraient pas avec la vie des habitants, et cesseraient de nous déranger lorsque nous essaieront de distinguer leurs formes, lesquelles sont une combinaison de néant et d'esprit (!). Une fois ces informations divulguées, ils appuyèrent sur un levier, et avec un joli balancement, le grand vaisseau s'éleva et s'éloigna..." ("Mitchell-Country-Press", Osage, Iowa, 15 avril 1897, p.6).

Vraiment étonnant, n'est-ce pas ? Qu'un américain de 1897 ait pu inventer un tel incident est aussi dur à avaler que ses allégations !

(à suivre)

PRECISION

Un lecteur, M. Robert Durieux nous signale à propos de l'article de F. Lagarde "l'insolite qui dérange" (LDLN 217-218 page 18 ligne 7 que le restaurant est "La boîte à Bouffe" (et non "La Grande Bouffe"), et lignes 8 et 9 que le véhicule était une NSU R080 (et non une DS 21).

MESSAGE, Continued

the new chart which you may insert into your F.I. Manuals as page 78a. A copy of page 79 is also included, titled "Dial-A-Map Selector," which you may cut out and construct your own dial per the instructions provided to show the sky at any time of the year on the monthly maps on pages 80 through 91.

With the promotion of **Dan Wright** to Deputy Director of Investigations on the MUFON Executive Committee, a vacancy now

exists for Central Regional Director on the MUFON Board of Directors. Dan will continue to fill the position of Investigative Coordinator in his new capacity. An election will be conducted in early 1988 to elect a Central Regional Director by the members in the Central States, composed of the following states: ND, SD, NE, KS, OK, TX, MN, IA, MO, AR, LA, WI, IL, IN, MI, KY, TN, AL and OH. Any current member desiring to be a candidate should contact your own State Director so that he/she

may submit your name in nomination. All candidates' names must be received by MUFON headquarters by January 30, 1988. A primary election will be held if over six candidates are nominated with the ballot being enclosed in the MUFON UFO Journal. The term of the new Board Member will be 4 years. (State Directors may nominate themselves if they so desire.) Nominations are now being accepted.

The MUFON 1988 UFO Symposium will be held at the University of Nebraska in Lincoln on June 24, 25, and 26, 1988 hosted by MUFON of Nebraska (Fortean Research Center). **Ray W. Boeche**, State Director for Nebraska and **Scott Colburn**, Asst. State Director will chair the host committee. **Walt Andrus**, in conjunction with the host committee, will extend invitations to the featured speakers.

In another item of business at the MUFON Annual Board of Directors meeting in Washington, DC, **Richard H. Hall** volunteered to revise the 1982 edition of the MUFON Corporate Bylaws and submit same to the Board for their approval or further revisions.

Mr. Jean Sider, 17 rue Ferdinand Buisson, 92110 Clichy, France has published a booklet (380 pages) softbound on the famous "1897 Airship Wave in USA". Anyone interested in obtaining a copy of his ten year study of the mysterious airships should contact Mr. Sider directly.

George D. Fawcett, 602 Battleground Road, Lincolnton, NC 28092 has published a four-page listing of 58 sources for UFO information from the USA, Canada, England and Australia as part of a special project during the "3rd Annual National UFO Information Week" observances on August 10-17. This list may be obtained from Mr. Fawcett by mailing him a long self-addressed envelope with a 39¢ stamp attached plus a check for \$2.00 to help defray the cost of printing for this service.

Dan Wright, 228 South Fairview, Lansing, MI 48912 still has a supply of his 23-page, 8000-word booklet titled "Interviewing the UFO Witness" for

(continued on page 22)

STATEMENT OF OWNERSHIP, MANAGEMENT AND CIRCULATION

- 1. Title of publication: MUFON UFO JOURNAL (USPS 002970) (ISSN 0270-6822)
- 2. Date of filing: Oct. 20, 1987
- 3. Frequency of issue: Monthly
- 4. Location of known office of publication: 103 Oldtowne Road, Seguin, Guadalupe, Texas 78155
- 5. Address of the headquarters: 103 Oldtowne Road, Seguin, TX 78155-4099
- 6. Names and complete addresses of publisher, editor, and managing editor:
 Publisher: Walter H. Andrus, Jr., 103 Oldtowne Road, Seguin, TX 78155-4099
 Editor: Dennis W. Stacy
 P.O. Box 12434, San Antonio, TX 78212
 Managing Editor: Walter H. Andrus, Jr. 103 Oldtowne, Rd., Seguin, TX 78155-4099
- 7. Owner: MUTUAL UFO NETWORK, INC. (MUFON), 103 Oldtowne Road, Seguin,

A not-for-profit corporation incorporated under the State Laws of Texas.

The Mutual UFO Network, Inc. is exempt from Federal Income Tax under Section 501(c)(3) of the Internal Revenue Code. MUFON is a publicly supported organization of the type described in Section 509(a)(2).

8. Known bondholders, mortgagees, and other security holders owning or holding 1 percent or more of total amount of bonds, mortgages or other securities: NONE

9. For completion by nonprofit organizations authorized to mail at special rates: Publication is issued by an organization eligible for these rates in accordance with Section 423.12 DMM.

10. Extent and nature of circulation:

	Average No. copies each issue during preceding 12 months	Actual No. copies of single issue published nearest to filing date
A. Total No. copies printed	1267	1400
B. Paid circulation		
1. Sales through dealers and carriers, street vendors and counter sales	0	0
2. Mail subscriptions	1070	1216
C. Total paid circulation	1070	1216
D. Free distributions by mail, carrier or other means: samples, complimentary, and other free copies	67	67
E. Total distribution	1137	1283
F. Copies not distributed		
1. Office use, left over, unaccounted, spoiled after printing	130	117
2. Returns from news agents	0	0
G. Total	1267	1400

(signed) Walter H. Andrus, Jr.
 Publisher

NIGHT SKY, Continued

revolving about each other almost in our line of sight. Periodically the larger and fainter companion partly eclipses the visible one, causing the 9-hour change in brightness. This gradual effect can be noticed with the naked eye or binoculars.

Algol is located between the "W" of Cassiopeia and the Pleiades cluster; it normally is the second brightest star in Perseus and is about 10° above the constellation's brightest luminary, Mirfak or Algenib.

M. N-87

LES NOUVELLES

A QUAND, UN "5 NOVEMBRE" A 2,80 F?

M. Bonnefon nous communique ce court extrait du *Monde* du 3 septembre 1994. On notera les guillemets, absolument indispensables, autour de "dignes de foi". Si ce n'est pas de l'ironie, c'est au moins de la prudence.

• Extraterrestres. - Incroyable série de huit timbres et six blocs émis par le Nicaragua, le 25 mai, sur les manifestations extraterrestres, textes en deux versions, anglaise et espagnole ! Soucoupes volantes, formes étranges lumineuses, etc., décrites par des témoins « dignes de foi » aux Etats-Unis, en Argentine, aux Canaries.

ANTIGRAVITATION

M. Poirier recherche un, ou de préférence plusieurs exemplaires du livre du Dr Pagès, *Le défi de l'antigravitation*, publié vers le début des années soixante-dix par les éditions Chiron. Ecrire à LDLN, qui transmettra.

Y EN AURA PAS POUR TOUT LE MONDE

Il y a une dizaine d'années, vous avez raté le gros fascicule de Jean Sidor sur la vague de dirigeables-fantômes aux Etats-Unis en 1896 et 1897. Et il est depuis longtemps introuvable...

Mais tout cela n'est pas grave, car Colette Vlérick s'appête à publier, en souscription, la version complète de cette étude, nettement plus étoffée. Le nombre de pages sera de l'ordre de 250, et la chose coûtera aux environs de 300 F. Le tirage sera limité, donc: pas de temps à perdre ! Passez les commandes à Colette Vlérick, 16 rue du Chevallier de la Barre, 75018 Paris.

ÇA TOURNE...

Dans LDLN 327, p. 15, nous signalions une contradiction entre le récit écrit et le schéma qui l'accompagnait, à propos de l'observation du Boréon, le 7 août 1994. Patrick Boutonnet nous signale qu'il s'est trompé en réalisant son croquis. C'est donc le texte qui est juste, et le dessin qui comporte une erreur.

Nos fidèles lecteurs se souviennent probablement de la très fraternelle controverse qui nous avait opposés à nos amis Jean-Pierre Calmel et Denis Alarcon, de l'association Magonia, au sujet du film de Saint-Firmin (voir notamment LDLN 312, pp. 23 à 30, 313, p.40, 316, pp.18 à 22, 317 pp.42 et 43, etc.). Après un long silence, Magonia vient de sortir un numéro double (12/13) de *Trait d'Union*, dans lequel on trouve un très long article (pp. 29 à 40) qui innocente apparemment notre satellite naturel.

En fait, cette histoire est devenue tellement compliquée qu'elle demandera autant d'attention que d'aspirine, à qui voudra en faire la synthèse.

Hormis cette ténébreuse affaire d'ovni déguisé en lune qui imiterait un ovni (à moins que ce ne soit l'inverse), on trouve quantités de choses très instructives dans ce numéro 12/13 de *Trait d'Union*. Rappelons donc l'adresse de Magonia: groupe Les Faienciers, bât.A1, 13011 Marseille. Téléphone: 91.88.16.67 à Marseille, ou 79.75.20.75 à Chambéry. Fax (à Marseille): 91.87.47.97. Abonnement à quatre numéros: 160 F.

SUSPENSE...

Les négatifs originaux des photos publiées dans notre numéro 326 ont été remis, pour analyse, à un laboratoire qui a de bonnes chances d'être le mieux équipé, en Europe, pour ce genre de travail.

Cela prendra "un certain temps", et il est inutile de spéculer sur les résultats éventuels. Il faut malgré tout savoir une chose: l'analyse fine peut, dans les circonstances les plus favorables, permettre de déceler un éventuel trucage. Il lui est plus difficile de mettre en évidence une absence de trucage, pour la simple raison que certains types de trucage sont difficilement décelables, même à l'aide des matériels les plus performants. Il ne faut donc pas s'attendre à une conclusion du genre: "pas de doute: c'est une vraie soucoupe volante" (même si c'en est effectivement une). Le résultat ufologiquement le plus positif qu'on puisse espérer serait plutôt: "Nous n'avons pu déceler aucun trucage".

Nous verrons bien. Restons calmes...

Profitons de l'occasion pour signaler une erreur concernant le cliché 12 (LDLN 326, p.15): par mégarde, nous avons publié un tirage retravaillé, utilisé pour l'étude de la trajectoire. Sur ce tirage, l'objet a été artificiellement blanchi, pour que sa position et son contour soient plus aisément repérables. Sur un tirage normal, l'objet apparaît avec un contraste beaucoup moins bon, et ses contours sont "nettement moins nets". Ce vrai tirage (qui n'est pas le meilleur du lot), nous le publierons en temps utile, si les résultats de l'analyse ne sont pas négatifs.

LUMIÈRES DANS LA NUIT

le centenaire d'une grande vague: 1897 aux Etats-Unis

LDLN, N° 346, Jul-Août 1997



Jean Sider

Le 29 août 1995, à 20 h 40, la chaîne Arte modifiait son programme en extrême urgence, prétextant avoir obtenu un document cinématographique « venu clandestinement d'URSS », pour reprendre les propres termes de Michel Polac, animateur de l'émission, qui précisa en outre que cet élément « éclairait d'une lumière nouvelle le crash de Roswell ».

Il s'agissait en fait d'une pitrerie de bas étage, d'un canular avoué au cours même d'un débat réunissant autour d'une table en pleine nature un aréopage de rationalistes.

Mon propos n'est pas de disserter sur cette émission d'un goût douteux, destinée à tourner le crash de Roswell en dérision. Toutefois, au cours de la discussion, un certain Paul Veyne, professeur au Collège de France, devait dire en substance ceci: « *Il est quand même curieux de constater que c'est précisément au moment où l'homme envoie des fusées dans le cosmos, que les gens commencent à voir des ovnis* ».

Paul Veyne est probablement un excellent professeur dans sa spécialité, mais cette réflexion démontre qu'en ufologie, il lui reste beaucoup à apprendre.

cinquante ans avant Kenneth Arnold

En effet, si les premières « soucoupes volantes » ont fait la une des journaux pour la première fois fin juin 1947, on connaît bon nombre d'incidents du même type survenus depuis au moins ... deux mille ans ! Les *clipei ardentes* (boucliers de feu) observés sous l'Empire romain, par exemple, démontrent que Paul Veyne a encore beaucoup de choses à apprendre en ufologie... et en histoire ancienne.

Pour avoir étudié les phénomènes OVNI antérieurs à 1947, je crois pouvoir affirmer que la première grande parade céleste d'objets volants non-identifiés se situa au début de

l'année 1897, sur la moitié ouest des Etats-Unis. Quelques semaines auparavant, essentiellement fin novembre et début décembre 1896, une mini-vague d'*airships* (nom donné à l'époque aux ballons dirigeables par les Américains) avait déferlé sur la Californie, mais les quelque cinquante observations signalées dans la presse locale ne constituent qu'une petite curiosité ne permettant aucune étude approfondie.

Par contre, la vague de 1897, beaucoup plus riche en comptes-rendus publiés dans la presse de l'époque, représente incontestablement une somme de données qui mériterait d'être passée au crible.

Après avoir pris divers contacts, dès le début des années quatre-vingts, afin de réunir un maximum de documents originaux (copies de coupures de presse originales, articles sur l'histoire de l'aérostation et de l'aéronautique aux Etats-Unis, etc), j'ai été en mesure de publier, à compte d'auteur, une étude artisanale en 1987. Huit ans plus tard, en 1995, j'ai réussi à intéresser un petit éditeur débutant dans la profession, qui a proposé en souscription un travail beaucoup plus élaboré, imprimé à un très petit nombre d'exemplaires, dont certains sont encore disponibles, au prix de 360 F, à l'adresse suivante: Mme Colette Vlérick, le Spis, 29880 Plouguerneau. Les derniers risquent de partir très vite, en cette année du Centenaire !

un engin plutôt bizarre

En 1897, aucun ballon dirigeable motorisé ne circulait dans les cieux américains. Le premier du genre n'apparut qu'en 1904: j'ai pu vérifier ce point d'histoire aux meilleures sources. De plus, les quelques modestes réalisations connues, propulsées par la force humaine (manivelles ou pédalier actionnant une hélice) ne faisaient que de courtes apparitions en plein jour, tant leur utilisation était délicate.

Les airships non identifiés furent essentiellement observés de nuit, mais, comme lors de la vague de 1954 en France, des apparitions en plein jour (et notamment des atterrissages avec vision d'occupants: RR3) ont été rapportées par des témoins de toutes conditions sociales, dont des médecins et des hommes de loi. Bien entendu, la majorité des observateurs étaient de condition plus modeste, mais dans l'ensemble, les témoignages de bonne foi apparaissent beaucoup plus nombreux que les récits fantaisistes. Il y eut des canulars, certes, mais en général, ils se distinguent facilement des comptes-rendus sincères.

Les descriptions concernent généralement une forme oblongue noire, pouvant évoquer celle d'un dirigeable comme il en apparaîtra quelques années plus tard. Le problème est que les rapports font mention d'ailes, de voiles, et autres équipements grotesques sans aucun lien avec la technologie, alors en gestation, des plus-légers-que-l'air. Les ailes, pour un ballon dirigeable, sont inutiles, puisque c'est la force d'Archimède qui permet au vaisseau de vaincre la pesanteur. Quant aux voiles, leur présence est tout aussi déplacée.

Des témoins apparemment dignes de foi ont même signalé la présence d'une ancre, comme celle des bateaux, alors que les ballons de l'époque étaient plutôt équipés de simples grappins. De plus, des sources lumineuses, et notamment un puissant projecteur, ont été décrites lors d'observations nocturnes. Or, aucun ballon libre (et pas davantage les deux ou trois petits dirigeables qui volaient en 1897) n'était équipé de lampes, ni de phares. Non seulement ces équipements étaient inutiles, le vol de nuit n'étant pas pratiqué, mais le poids des batteries qu'il aurait fallu embarquer dans la nacelle aurait pratiquement empêché l'appareil de décoller.

D'autre part, les airships furent souvent vus accomplissant un trajet fait de manœuvres curieuses, incompatibles avec le vol d'un vrai ballon: des ondulations verticales faites de plongeurs et de remontées subites, des zigzags, des bonds successifs, etc...

On signala des fenêtres éclairées, mais le terme « hublots » ne fut jamais utilisé. L'aspect matériel de ces phénomènes ne fit aucun doute dans l'esprit des observateurs. Ils signalèrent souvent des détails tels que ceux-ci: « une coque de métal scintillant », « le soleil (ou les rayons de la lune) se reflétant sur l'objet »,

« le corps de l'engin fait d'un métal brillant comme de l'aluminium », etc...

Des bruits divers, supposés être ceux d'un moteur, furent notés: ronflements, vrombissements, ronronnements, sifflements, etc. Mais le plus souvent, les airships se déplaçaient silencieusement.

On vit aussi des « vaisseaux-mères » et leurs « baby-airships », aussi incroyable que cela puisse paraître, tout comme des processions de sources lumineuses sur une ligne parfaitement droite, chaque lumière avançant à la même vitesse que les autres. D'un plus gros corps, des petits semblèrent jaillir, pour en certaines occasions retourner ensuite s'y loger.

Des témoins virent des airships remonter des vents violents, sous une épaisse couche nuageuse, et même durant un orage avec des éclairs.

les rencontres rapprochées

Des témoins purent voir des airships atterrir, et distinguèrent même leurs occupants. Hélas, il semble que dans ce domaine, beaucoup de canulars aient été publiés par des journalistes blagueurs. Néanmoins, j'ai été en mesure de relever des cas de RR 3 ayant l'apparence de l'authenticité.

D'une façon générale, les occupants des airships furent décrits comme étant des humains, et donnèrent l'impression d'être des inventeurs expérimentant leurs créations. Il existe cependant une exception: j'ai trouvé un cas d'enlèvement perpétré par de petites créatures à têtes noires, sans yeux apparents. Leur peau, ou plus probablement leur vêtement, était de couleur rouge foncé. L'homme qui fut victime de cet incident prétendit avoir été soustrait à son environnement familial durant trois semaines, et avoir été fréquemment torturé par ses ravisseurs, dont il décrit les mains comme chauffées au rouge. A l'époque, son cas fut attribué à l'alcoolisme.

Dans un autre cas de RR3, il est question de messages télépathiques livrés au témoin, ce qui semble extraordinaire, compte tenu de l'époque. Les êtres qui communiquèrent ainsi prétendirent ne pas être matériels, et venir pour prendre possession de la Terre, ajoutant que cette invasion ne devait absolument pas déranger les Terriens !

Des récits suspects font intervenir des « aéronautes en route pour Cuba », de pseudo-inventeurs qui donnent un nom comme A.C.

Clinton, qui réclament de l'eau, du sulfate de cuivre, etc... Malheureusement, ces histoires sont très souvent ternies par des enjolivures qui ne permettent pas de les prendre au sérieux. Tel est le cas, par exemple, du fameux témoignage d'Alex Hamilton, qui prétendit avoir vu l'équipage d'un airship (de petits hommes, curieusement), qui s'employait à capturer une vache au lasso ! Le fermier affirma avoir retrouvé les restes de la bête le lendemain, restes réduits à la peau et aux os. Longtemps, les ufologues pensèrent que ce récit était authentique, mais des vérifications extrêmement poussées ont montré qu'il ne s'agissait que d'un canular.

Toutes sortes d'escrocs se manifestèrent également, profitant de cette conjoncture idéale pour annoncer que l'airship était le fruit de leur génie. L'essor grandissant des industries en tous genres permit aux faux inventeurs de prospérer aux dépens de naïfs désireux d'investir dans la création de compagnies aériennes. Les colonnes des journaux de l'époque abondent en déclarations ronflantes sur les performances prodigieuses de leurs airships.

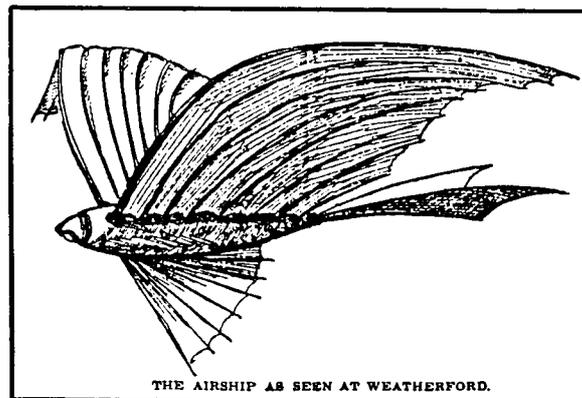
Quoi qu'il en fût, malgré tous les abus facilités par le contexte de l'époque, il reste des RR3 en apparence crédibles. Mais toutes, ou peu s'en faut, développent une thématique qui n'avait strictement rien à voir avec l'idée de visiteurs extraterrestres. Du reste, par précaution, je n'ai retenu comme valables que les cas dans lesquels les occupants de l'airship réembarquent précipitamment dans leur machine, dès que les témoins s'en approchent de trop près.

autres effets des apparitions

J'ai également noté un certain nombre d'incidents dans lesquels intervient une réaction animale intéressante. Ils concernent, pour leur quasi-totalité, des chevaux et des chiens. A l'époque, les voitures étaient surtout hippomobiles, les véhicules à moteur étant encore très peu répandus. Beaucoup d'observations nocturnes furent faites par des cochers ou les passagers qu'ils transportaient, et, bien entendu, des chevaux eurent l'occasion de manifester de la frayeur à proximité du phénomène.

Il y a aussi quelques cas de chiens, qui s'enfuirent ou aboyèrent à la vue d'un airship.

J'ai trouvé des récits signalant que des Noirs et des Indiens ont été témoins. Ceci



L'Airship vu à Weatherford, illustration publiée dans deux journaux du Texas: le *Morning News* de Dallas, le 16 avril 1897, et le *Daily News* de Galveston, le lendemain.

démontre que cette conjoncture exceptionnelle n'était pas le fruit de l'imagination débordante des Blancs, ni de leur penchant pour les canulars. Les Noirs qui virent l'airship en furent véritablement épouvantés, au point de croire leur dernière heure venue. Quant aux Indiens, peu portés à la plaisanterie, ils furent impressionnés au point de penser qu'il s'agissait des âmes de leurs ancêtres, venues voir ce qu'étaient devenus leurs descendants.

Il y eut aussi des rumeurs de crashes d'airships: j'ai relevé une dizaine de cas dans la presse de 1897. Certains sont peut-être explicables par des chutes de météorites. Les autres ne sont probablement que des nigauderies concoctées par des journalistes en mal de copie.

Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, on trouve des cas de photographies d'airship. Malheureusement, celles qui semblent les plus sérieuses n'ont pu être reproduites dans les journaux, la technique du moment ne le permettant pas. Je me souviens d'un compte-rendu dans lequel le photographe d'un journal avait tenu à photographier un éclair, pendant un orage, pour voir ce que cela allait donner. Au développement, surprise: un airship était là, que le photographe n'avait pas vu.

Il semble en outre que divers phénomènes étranges se soient produits au cours de la même période. On signale surtout des « hommes sauvages », individus entièrement velus, que les Américains baptisèrent plus tard « Bigfoot ». Un animal bizarre fut aperçu,

emportant plusieurs moutons, et aurait été vu tuant du bétail, à plusieurs reprises. Le texte ne précise pas comment il s'y prit, pour emporter plus d'une bête. Aurait-il fait plusieurs voyages ?

Un témoignage très surprenant est celui de deux fermiers qui prétendirent avoir vu sept « hommes volants » se poser gracieusement à moins de cinquante mètres d'eux. Les intrus étaient six jeunes garçons, accompagnés d'un homme d'âge mûr. Le rapport ne précise pas si ces « hommes volants » avaient des ailes. Notons que dans la Vague de 1954, on trouve un cas de petit homme qui fut vu s'envolant à la verticale, sans qu'il eût besoin d'un engin pour se déplacer. Et il existe d'autres exemples analogues.

les réactions des scientifiques

Lorsque les articles faisant état de témoignages sur l'Airship commencèrent à encombrer les pages des journaux locaux (notamment ceux des grandes villes, comme Chicago ou New York), les rationalistes du pays s'en donnèrent à cœur joie.

Comme leurs confrères de notre époque, ils n'étaient pas en manque d'imagination pour expliquer les phénomènes. La plupart des « experts » interrogés étant des astronomes, les rationalistes du moment trouvèrent en Vénus la panacée résolvant tous les mystères. Parfois, lorsque l'Etoile du Berger n'était pas visible à l'heure de l'observation, ils firent appel à Alpha d'Orion, ou plus simplement, à des ballons d'enfants.

Apparemment, aucun de ces hommes de science ne tenta de rencontrer des témoins. Il y eut même un astronome pour avouer à un journaliste venu le consulter, qu'il avait préféré rester cloîtré chez lui, plutôt que de sortir dans la rue pour voir l'Airship, comme l'avaient fait ses voisins ! Comme la quasi-totalité des astronomes étaient des pasteurs protestants, peut-être avaient-ils reniflé une odeur de soufre dans l'affaire...

Comme toujours, il y eut des exceptions. Parmi les témoins que j'ai pu localiser dans les comptes-rendus de presse, figurent deux astronomes. Malheureusement, compte tenu des risques encourus pour leur réputation, ils préférèrent rester anonymes...

La presse accueillit plutôt fraîchement les témoignages, et certains journalistes n'hésitèrent pas à s'en gausser, parfois de manière vexante pour les observateurs. C'est ce qui ressort de mon étude des éditoriaux et autres relations comportant des critiques sur les témoignages concernant l'Airship. (J'emploie sciemment, ici, le singulier, car pendant plusieurs semaines, on crut qu'il n'y avait qu'un seul appareil, qui vagabondait à travers plusieurs Etats.)

conclusion

Etant donné qu'en 1897, il n'existait pas de « syndrome extraterrestre » (contrairement à 1954, par exemple), et que l'esprit des témoins n'était pas matraqué par les agressions de la radio, de la télévision et de la publicité, la crédibilité de cette série exceptionnelle d'événements s'en trouve renforcée.

Dans mon étude de 1987 comme dans sa version augmentée de 1995, je ne me prononce pas sur l'interprétation de ces phénomènes. Je me borne à démontrer que cette vague s'est bien produite, en dépit de certains abus que je signale.

Pour conclure le présent article, je prendrai un risque. A mon sens, ces incidents n'ont rien d'exotique, et ne paraissent pas suscités par des êtres intelligents en provenance d'une autre planète. Il n'y a rien, dans les éléments que j'ai collectés, qui puisse démontrer l'intrusion de voyageurs issus d'un monde lointain. La seule évidence est celle d'une intelligence. Quant aux airships et à leurs occupants se comportant comme des inventeurs (tels que pouvaient les concevoir les Américains des zones rurales en cette fin du XIX^{ème} siècle, parfois avec un marteau et un burin, occupés à « faire des réparations »), je suis plus dubitatif. J'ai le net sentiment qu'il s'agit de « représentations théâtrales », de scénarios, l'Airship et ses occupants n'étant que des leurres psychiques ou matérialisés temporairement.

Que sont venus faire ces Airships aux Etats-Unis en 1897 ? Honnêtement, je n'en sais rien. Peut-être sont-ils venus semer quelque chose, qu'ils ont ensuite récolté, cinquante ans plus tard. Après tout, c'est aux Etats-Unis qu'« sont nées les soucoupes volantes », en 1947 et comme par hasard, c'est le pays qui domine et régent notre planète...

Mais qui donc pourra dire un jour quelle est la finalité de tous ces phénomènes ?



1896 SKY SHOW

By Ted Rathbone

"FLYING SAUCERS" (RAY PALMER),
No 40, FEBRUARY 4, 1965.

In November of 1896, the astonished citizenry up and down the Sacramento Valley of California were favored with a manifestation of scientific achievement the like of which was not to gain public notice again for three quarters of a century.

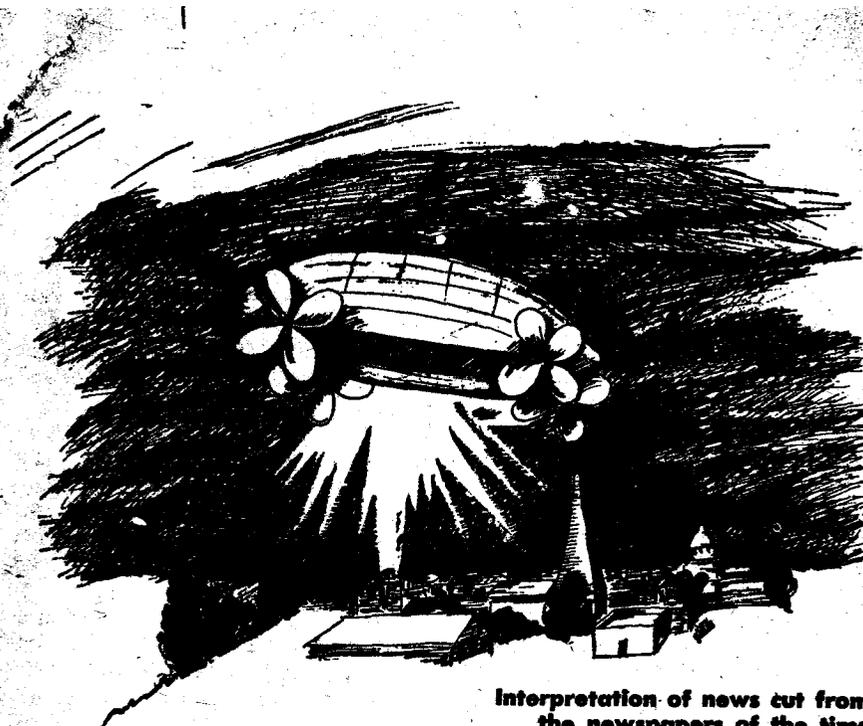
A "flying machine," whose origin is still in dispute, maneuvered purposefully and mysteriously from Oroville to San Francisco, and from Oakland to Sacramento, unrestrained by darkness, rain, wind, or the hue and cry of aroused observers.

The astute San Francisco Call ran a full front page on the 19th of November on the sightings. A couple of scooped rival newspapers questioned the veracity of the many reports, but only for a day. As their offices became overrun with subscribers and others who "saw it with (their) own eyes," the two papers

changed their minds, investigated, and were forced to take the story seriously. But none of the papers discovered anything at all about the history, workings, or purpose of the strange craft. 1896 was no different from any other year in history in that unknown objects have explored the skies of earth and been observed, wondered at, and reported; and in the thrust and squeeze of mortal progress, generally forgotten.

There was great talk at the time of the strange machine being of local invention, originating in the Table Mountain area above Oroville. This is so highly unlikely a proposition as to be called impossible, although the top of Table Mountain would certainly have provided a secluded and safe temporary landing site for an alien visitor from the sky.

Names were inevitably associated



Interpretation of news cut from the newspapers of the time

with the advent of the strange craft. There was a Dr. Benjamin who allegedly did the inventing. Then there was one George Collins, his attorney, who offered to the press a description of the sky machine although he obviously had not as yet seen the actual vehicle. But one is forced to question which came first, the advent or the association.

The sky vehicle which visited Northern California in 1896 employed the vertical maneuverability and hoverability of a present day helicopter, but without a sign of the ungainly and hungry rotor. It swooped and soared over the roof tops of San Francisco and glided

neatly and precisely over the mining shacks of Cherokee in Butte County, without benefit of wings. The Collins story has the airship with crude, inept flappers. In all pictures, however, the background is rain swept and cloud torn, and although the craft was undoubtedly wingless, the 1896 outlook would most certainly have added wings in the recounting. To be sure, there were lighter-than-air craft in operation at the time on an experimental basis, but the movements of these were about as decisive and determined as the wanderings of the spider watching the treetops slip by below her as she clings to her strands of silken web.

Some of these pictures in which wings are shown not only have a stormy backdrop, but all pictures clearly delineate powerful search-lights. On this all witnesses agree, even to the extent that with the Sacramento (1896) observations some of the hundreds of citizens who gaped, openmouthed and startled, were partially and temporarily blinded by the brilliance of the "great lights" emanating from the sky object. The ship obviously had access to a source of power incompatible with the heavy glass jar batteries and even heavier dynamos with which the world prided itself in that day.

It seems that November of 1896 in Northern California, there was manifestation of the same type of phenomena which startled Kenneth Arnold near Mt. Ranier in 1947. Call it or them what you will, but their existence cannot be denied.

The strange sky craft visited Oakland. On Monday the 23rd of November of that year when the bare electric bulb in the kitchen was still a novelty and a marvel, horses, buggies and spellbound people mingled in confusion and wonderment on dark streets as the "monster of the air" swung low over the housetops. It inspected building, street, and the startled life of the metropolis in the glare of its blinding light beams. And of course, the revealing lights were made still more dramatic as the unknown vehicle came down through the clouds of a rainy, stormy night to view the city.

Among the many reputable ob-

servers of the unknown machine were Oakland's Mayor Davies, and Mayor Sutro of San Francisco. Mayor Sutro witnessed the slow approach of the sky vehicle as it sailed toward the Golden Gate from somewhere above the Pacific Ocean. He and his family and all the servants made their way hastily out onto the lawn at Sutro Heights Manor to watch the progress of the object coming in from the direction of the sea. This, too, was an evening visit, and San Franciscans hurriedly climbed ladders and stairs to get a roof top view as the light beams from the sky played about over their city.

The seals on Seal Rocks found themselves illuminated, causing them to protest with grunts and squeals and retreat into the water. The sky car cruised leisurely past the eminences of Twin Peaks, its bright rays passing lightly over the pines and rhododendron, and the formal gardens of the area. Brakes on the cable cars were locked and destinations forgotten as passengers and crew piled off to wonder at this dark sky chariot with the bright lights which was passing through the sky above them. One newspaper account said its "frame" was like "the body of a bird," yet still no mention of anything even resembling wings as we know them. Undoubtedly because the ship had no wings, nor had it any need of them.

At about 9:15 of that same San Francisco evening, Van Ness Avenue was treated to a little longer display as the "glowing giant" hov-

ered at about 400 feet above the thoroughfare while the people on the street looked. A few no doubt gazed in fear, others in boiling curiosity. The next morning the city hall and all the municipal offices were besieged by excited men and women, all demanding an explanation of just what it was they had seen the night before flying around over the city, shining its lights everywhere and scaring horses and people half out of their wits.

A special meeting of The Board of Supervisors was called to cope with the questions of the populace. In the matter of an unknown sky vehicle however, it is not known just what The Board's answers were, but we can be sure that in this instance they saw the limits of their supervision.

One 1896 newspaper cut shows the strangely familiar rounded outline of the ship inspecting St. Mary's College, Oakland. The shape of the object in the air is remindful of other, more recent phenomena which a government department have found highly unpalatable, and to whom the UFO and its viewing has become anathema and grounds for excommunication. The illustration shows four airscrews arranged around the lower rim of the oval, hanging from the underside, which would certainly be an unhandy place for them. The propellers can be nothing but the viewer's assumption that such were necessary for propulsion because the ship was flying and something had to make it fly. But if whirling pro-

pellors were the motivation it would have required an eye faster than human to identify them and determine they had four blades. Notable in the description is the absence of any reference to a roar, whir, or sound of any sort coming from the strange machine, whereas in any propeller driven aircraft most of the noise heard on the ground comes from the blades churning the air.

The propellers go with the wings: ready answers for the unknown.

During this same time, over in Camptonville which lies a couple of ridges and a river to the west of Oroville, one of Camptonville's leading citizens, a Mr. Meek, reported on a landing made by, it is presumed, this same ship. The unknown craft settled to earth on a level spot just out of town, whereupon five of the strongest and bravest of the town's young men ventured out to investigate. There was no hostility from the only crew member they saw, but unfortunately conversation lagged because neither party understood the other.

No doubt there were many on those wet windy November evenings in Oakland and San Francisco who knew an unvoiced longing as they watched the departure of the strange craft heading out. Then as now, the new and wonderful possibilities of which they had been given a glimpse must have sent a surge to the hearts and inflamed the imaginations of many of those observers. But the Spanish-American War was even then a-brewing, and the never neglected direction of public



**Interpretation of news cut from
the newspapers of the time**

sentiment was under way. The excitement caused by the unknown visitor from the sky was crowded out by the induced fever of mundane strife and politics, and the story then, as similar stories now, became officially forgotten.

If such effortless and manageable power were available as that demonstrated by the unknown vehicle, it is difficult to conceive of it being immune to exploitation. In fact, a powerful California Railroad Entity threw money and manpower into an effort to discover the origin and

workings of the sky vehicle, but in vain.

The "in vain" is as conclusive proof as any of the unassailability of the secret of this ungravitating visitor from the sky. Or of it not being "local invention."

Besides the railroad, the government investigated also, thinking perhaps it was An Implement of Spanish Aggression. Here too, as with so many other authenticated UFO sightings, all they found was mystery, and no answers, but a lot of eyewitnesses.

LO SPETTACOLO CELESTE DEL 1896

1.896-97

Di quante cose siamo moralmente sicuri,
delle quali è impossibile fornire
la prova materiale.

(Luigi Da Venezia - Bellotti)

CLY, MAYO - JUNIO 1966

JED RATBONE

(Da: "Flying Saucers" - Febbraio 1965)

Traduzione di LUCIA MAY TURIN

Nel novembre 1896, l'attonita popolazione dell'intera Valle di Sacramento, in California, ebbe il privilegio d'assistere ad una manifestazione quale simile non doveva ripetersi, almeno per tre quarti di secolo.

Una « macchina volante », la cui origine è ancora ignota, manovrò misteriosamente da Oroville a San Francisco, e da Oakland a Sacramento, per nulla curandosi dell'oscurità della pioggia, del vento, nè delle grida degli osservatori allarmati.

Il giornale « San Francisco Call » del 19 novembre pubblicò l'evento sull'intera prima pagina. Una coppia di quotidiani concorrenti discussero la veridicità dei molti rapporti, ma solo per un giorno. Man mano che i loro uffici venivano invasi da testimoni che « avevano veduto con i loro propri occhi », i due giornali cambiarono idea, investigarono, e furono obbligati a prendere sul serio la storia. Ma nessuno di loro scoprì qualcosa circa la provenienza dello strano velivolo.

Il 1896 non fu diverso da alcun altro anno della storia in cui oggetti sconosciuti abbiano esplorato il cielo della Terra ed a loro volta siano stati osservati suscitando meraviglia e discussioni e, nel turbinio del normale progresso, furono presto dimenticati.

All'inizio, si parlò molto della strana macchina, si disse che poteva essere di fabbricazione locale, originaria della Table Mountain sopra Oroville. Questa ipotesi però fu trovata impossibile, sebbene la vetta del Table Mountain avrebbe potuto forse procurare un atterraggio temporaneo, sicuro e isolato, per un visitatore estraneo giunto dal cielo.

Inevitabilmente, si associarono nomi all'evento. Fu addebitata l'invenzione a un certo Dr. Benjamin. Poi il suo procuratore offrì alla stampa una descrizione della macchina celeste sebbene, egli in persona, non avesse ancora veduto il veicolo in questione. Si fu dunque obbligati a domandarsi quale dei due giunse prima: l'evento o l'invenzione?

Il veicolo celeste che visitò la California del Nord nel 1896 si serviva della manovrabilità verticale e volteggiante d'un elicottero dei giorni nostri, ma senza alcun segno di rotazione goffa o sgraziata.

Scendeva e saliva sulle cime dei tetti di San Francisco e « scivolava » con somma precisione sulle guglie di Cherokee nella Butte County, senza la minima presenza di ali. La storia di Collins descrive l'aeronave con insoliti coperchi a cerniera. In tutti i disegni, il suolo viene rappresentato bagnato di pioggia e il cielo coperto di nubi, e sebbene l'aereo fosse assolutamente senza ali, nell'illustrarlo i disegnatori del 1896 vi aggiunsero ali.

Alcuni di quei disegni in cui vengono aggiunte ali al velivolo, non solo indicano uno scarico posteriore "nuvoloso", ma perfino ben distinti e potenti fari. Su questo, i testimoni furono d'accordo; dichiararono tutti quanti, ed erano centinaia, che mentre guardavano a bocca aperta e impauriti, rimasero temporaneamente accecati dalla luminosità delle « grandi luci » che si prigionavano dall'oggetto celeste.

Ovviamente, la nave doveva avere una sorgente di luce e di forza incompatibile con le pesanti batterie ed ancor più pesanti dinamo di cui a quei giorni il mondo si gloriava.

A quanto pare in quel novembre 1896, la « manifestazione » sulla California del Nord fu del medesimo tipo di quella che meravigliò Kenneth Arnold nel 1947, presso il monte Rainer. Chiamatela come volete, ma la loro esistenza non può essere negata.

Lo strano apparecchio aereo visitò pure Oakland. Il lunedì 23 novembre di quell'anno, quando le nude lampadine elettriche erano ancora una novità e una meraviglia, cavalli e uomini attoniti si mescolarono in meravigliata confusione nelle buie strade per vedere il « mostro dell'aria » scendere in basso, volando rasente alle case. Stava ispezionando case, vie, e la vita spaurita della metropoli, con la luce dei suoi fari accecanti?

Naturalmente, le luci che tutto rivelarono, erano tanto più drammatiche in quanto il veicolo sconosciuto era sceso attraverso le nubi in una notte tempestosa per osservare la città.

Fra i molti attendibili osservatori della macchina sconosciuta, vi furono il sindaco di Oakland, sig. Davies e il sig. Sutro, di San Francisco. Quest'ultimo fu in grado di osservare il lento avvicinarsi del veicolo celeste mentre si dirigeva verso la Golden Gate, provenendo da una qualche parte al di sopra dell'Oceano Pacifico. Egli, la sua famiglia e tutti i suoi servitori si portarono velocemente sul prato più alto per meglio osservare il procedere dell'oggetto che veniva dalla direzione del mare.

Le foche, sulle « Rocce delle Foche », si trovarono tutte illuminate, il che provocò da parte loro squittii e grugniti di protesta mentre si ritraevano nelle acque.

Il carro celeste incrociò a tutto suo agio fin oltre le alture di Twin Peaks, passando leggermente i suoi chiari raggi sopra i pini e i rododendri, nonchè sui preoccupati guardiani dell'area. I freni delle diligenze furono bloccati, e i passeggeri dimenticando la loro meta si assieparono per osservare strabiliati quella « cosa » che passava nel cielo su di loro.

Un giornale riferì che la sua « sagoma » era simile « al corpo di un uccello » ma senza alcun riferimento a qualcosa che assomigliasse alle ali quali noi le conosciamo. Senza dubbio, perchè la nave non ne aveva, nè ne aveva bisogno.

Alle 21,15 circa della medesima sera, a San Francisco, la Van Ness Avenue ricevette in regalo una esibizione un po' più lunga del « gigante luminoso » che volteggiava a circa 120 metri sulla testa di chi dalla strada guardava.

Senza dubbio alcuni si spaventarono, perchè l'indomani l'atrio e gli uffici del Municipio erano zeppi di uomini e donne eccitate che domandavano spiegazioni esatte su ciò che, la sera prima, gettava raggi di luce attorno alla città e sopra ogni cosa, spaventando cavalli e gente.

Fu convocata un'assemblea straordinaria del Consiglio Comunale per tener testa al comportamento della popolazione; non sappiamo esattamente quali spiegazioni furono date al riguardo dello sconosciuto veicolo celeste, ma possiamo essere sicuri che su questo punto i Consiglieri dovettero scoprire i limiti della loro sovrintendenza.

Un giornale del 1896 porta lo schizzo dell'ormai stranamente familiare sagoma rotondeggiante della nave mentre ispezionava il St. Mary's College, ad Oakland. La forma dell'oggetto nell'aria ricorda altre forme, di fenomeni più recenti, che un certo dipartimento governativo americano trovò alquanto ostici, ed a causa dei quali gli UFO e i loro avvistamenti sono diventati anatema, e meritevoli di scomunica.

L'illustrazione mostra quattro eliche disposte attorno all'orlo inferiore di un ovale, fuorescenti da una parte interna che certamente doveva essere un posto assai scomodo per esse. Le eliche disegnate non possono essere altro che una ipotesi del disegnatore, il quale pensava che esse fossero necessarie per la propulsione, dato che la nave volava e qualcosa doveva farla volare. Ma se propellenti rotanti fossero stati la causa del volo, sarebbe occorso un potere visivo assai più veloce di quello umano per identificarlo, e per determinare che possedevano quattro pale.

Nella descrizione, è rimarchevole l'assenza di riferimenti a suoni, fischi o ronzii di sorta, da parte della strana macchina, mentre è noto che qualunque aereo ad elica emette forti rumori che si odono distintamente da terra, e che sono dovuti proprio alle pale vorticanti nell'aria.

Durante il medesimo periodo, sopra Captonville, che si trova a un paio di catene montuose oltre un fiume, all'ovest di Oroville, uno dei maggiorenti di Captonville, certo Signor Meek, riferì che un aereo, che si presume sia il medesimo di cui sopra, atterrò addirittura. L'apparecchio sconosciuto si sarebbe adagiato su di terreno livellato, appena fuori la città, per cui cinque fra i più robusti e coraggiosi giovanotti della città si avventurarono ad investigare. Non vi fu alcuna ostilità da parte dell'unico membro dell'equipaggio da essi veduto, ma sfortunatamente la conversazione non ebbe esito, perchè nessuna delle due parti capiva l'altra.

A quell'epoca si parlava pure della guerra tra Spagna e America, e l'opinione pubblica era sotto controllo.

L'eccitamento causato dal visitatore sconosciuto venuto dal cielo fu sommerso dalla febbre delle lotte politiche e mondane, e la storia, allora come oggi, fu ufficialmente dimenticata.

Se un simile potere controllabile e privo di sforzo era allora sconosciuto, come lo dimostrava lo sconosciuto veicolo, è difficile concepire che sia impossibile sfruttarlo. Difatti, una potente Ditta Californiana di Ferrovie, impiegò denaro e uomini alla ricerca delle origini del veicolo celeste, ma invano.

Questo « invano » è un'altra prova conclusiva dell'incomprensibile « Segreto » di quel visitatore celeste mancante di gravitazione. Dimostrazione, pure, che non si trattava di « invenzione locale ».

Oltre la Compagnia Ferroviaria, lo stesso Governo stigò, pensando forse che si trattasse di un aggeggi appartenente alla Spagna. Ma anche qui, come per tanti autentici avvistamenti UFO, tutto ciò che trovarono mistero, e nessuna risposta. Ma solamente una qualche notevole di testimoni oculari.

Weekly World News 2 Dec 80

Most amazing UFO visit in history remains a mystery after 84 years

One of the most amazing UFOs in history terrorized an American city more than 80 years ago — and the astounding incident remains unexplained today!

It was in 1896, before airplanes or weather balloons roamed the skies, when an enormous spaceship flew over Sacramento, Calif.

The dazzling event was witnessed by many prominent residents of the city and reported on Page One of the respected San Francisco Call newspaper.

The newspaper said scores of reputable citizens saw the incredible thing in the nighttime sky on Nov. 17, 1896:

"Many of them lived fully a mile or two distant from each other, but their accounts agree.

"The body of the craft was oblong and egg-shaped. Midway of the vessel and suspended directly beneath it was a brilliant search light.

"Above the egg-shaped body towered a tall, indistinguishable mass whose shape it was impossible to ascertain, owing to the fact that the onlookers' eyes were blurred by the brilliancy of the search light.

"It moved slowly in a circle leaving a volume of smoke be-

hind it. After a brief glimpse of the body of the airship it faded from view and all that was visible was the brilliant search light which moved slowly in a southwesterly direction."

A leading Sacramento citizen, Frank Ross, who headed the town's street car company, was among those quoted by the newspaper.

"All I saw was a brilliant electric search light, twice the size and power of an ordinary light, which was being propelled through the air by some mysterious force.

"From what I have learned from my employees — men of undoubted veracity — I am certain that this can by no possibility have been a fake.

"I watched the light until it passed out of sight 30 minutes later. I have no idea of its destination or purpose. I can only say that I am fully convinced that it was something out of the ordinary."

Some Sacramento citizens told the newspaper they could distinguish voices coming from — and could even see vague human-like forms scurrying around — the UFO.

The sighting has baffled experts ever since — but Dr. Tom Crouch, curator of the Smith-



A large portion of the front page of the San Francisco Call was devoted to coverage of the remarkable UFO that terrorized residents of Sacramento, Calif., in 1896.

sonian Institution in Washington, D.C., says he is certain the object was a UFO.

There was nothing else in the air that it could have been, he said.

Dr. Crouch, an aviation expert, said the earliest dirigible

wasn't built in America until 1902 — six years after the Sacramento UFO. The Wright brothers didn't fly until 1903, he said.

"In Europe, zeppelins, very rigid airships, were flying at the turn of the century. But no one

would have built one of those in America and not revealed it to the world," he said.

"The intriguing thing is the reports of the brilliant shining lights on the airship. This would have been very difficult to do at that time."

**OVNIS A TRAVÉS
DE LA HISTORIA...**

1.896-97

EXPLOSION EN EL CIELO DE MADRID

10 DE FEBRERO DE 1896.

Una tremenda explosión ocurrió en el cielo de Madrid y a todo lo largo de la ciudad no quedó un cristal sano.

Un muro del edificio ocupado por la Embajada Americana, se vino abajo.

Habitantes del pueblo Madrileño corrieron por las calles presas del pánico, durante los cuales resultaron algunos heridos. Por cinco horas y media una luminosa nube de restos flotó sobre Madrid, cayendo algunas piedras en el cielo.

(EL CASO DE LOS OVNIS, M. K. Jessup).

R.O., N° 30, 1.994

The UFO Wave of 1896

© 1974 by Loren E. Gross, *secretly printed*
Freeport, California

FOREWORD

The mystery of unidentified flying objects (UFOs) is not a modern one. For a long time inexplicable things have been seen in the sky.

During the latter part of 1896 history's first big UFO wave took place when thousands of amazed people reported strange lights moving about in the sky over many cities of Central California. A careful examination of the 1896 flap could help answer the biggest question of all about UFOs. Are UFOs extraterrestrial?

The following account is the most complete and accurate survey of the 1896 wave yet compiled.



On September 20, 1896, an astronomer named Swift noticed a point of light, the magnitude of Venus, out over the Pacific Ocean. The point of light was approximately one degree from the setting sun as twilight fell over San Francisco. The following afternoon Professor Perrins, working at the Lick Observatory atop the 4,000 ft. high Mt. Hamilton due east of San Jose, California, received a telegram from Swift announcing the possible discovery of a new comet. At dusk on the 21st, Professor Perrins mounted a Herschel-prism on a twelve inch telescope and scanned the sky in every direction in the neighborhood of the sun as it slowly sank below the horizon, however, the "comet" had disappeared.

About the first week of November, 1896, as dusk was descending on San Francisco, His Honor, Mayor Sutro, drove up in his carriage to his mansion which was west of the city and overlooked the Pacific. Members of his household staff rushed out to meet him with a remarkable story. It seems a "strange object" had hovered in the air just offshore over Seal Rock. The darkness had masked the features of the unknown aerial thing, but a powerful light had been discernable on the rear portion as well as a row of lights down its side, as the object suddenly flew away toward the east, passing overhead at an estimated 500 foot altitude. The Mayor ~~noticed that~~ his servants were "full of wonderment" as they told of the sight. He gave the episode no more thought for two weeks.

On Tuesday, November 17, 1896, Charles Lusk, cashier of the Central Electric Street Railway Company in Sacramento, California, stepped outside for some fresh air at his place of residence at 24th and "O" Streets. The weather had been worse than usual that winter, and the black evening skies, troubled with intermittent rain, drew his attention. Suddenly there appeared over the rooftops a bright light sailing on a westward course at a 1,000 ft. altitude. The following day, Mr. Lusk reported the sight to the fellows at the Car Barn, where, to his surprise, the "light" was already the main topic of discussion. There was a faint shape visible behind the light and the men agreed the thing could only be a powered balloon of some sort. Others in the neighborhood had apparently witnessed the same passage of the mystery light since the city's two newspapers carried an account of the phenomenon.



Central Electric Railway Car House, Sacramento 1896

George Scott, an assistant to the Secretary of State, had been chatting with a trio of acquaintances on the steps of the State Capitol building when the floating sky light caught his eye. He had called attention to the remarkable sight, but his friends dismissed it, calling it an illumination of some distant hillside. Privileged to have a key to the Capitol building, Scott led the others to the observation deck at the very top of the Capitol dome. From their excellent vantage point the group discerned the dim outline of a dark body sweeping through the air adorned with three lights.

A few of the townsfolk remembered the boast which had appeared in the newspaper a few days previously, of a New York inventor who claimed he intended to set sail for California in a powered balloon. On the strength of that boast, rumors began to grow fast. An Associated Press story from New York, dated November 17th, had told of a man named Leon who was constructing an aircraft in Hoboken, which could allegedly carry him across the continent. As a result of that story, some of the car men at the street car Car Barn jocularly volunteered to the press that they had heard crewmen aboard the "balloon" shouting orders to the helmsman to avoid church steeples. One fellow who used to work for the street railroad, R.L. Lowry, outdid his former buddies with this description:

I was standing near the Sacramento brewery when my attention was directed skyward by hearing a voice up there call out, "Throw her up higher; she'll hit the steeple," evidently mistaking the tower of the brewery for a church steeple. Then I saw the light. It seemed like a light within a globular glass covering that magnified it. Above the light I saw two men seated as though on bicycle frames and working with a bicycle movement. I heard one of them say, "We will get to San Francisco about half-past 12," but not mentioning whether midnight or afternoon. Above these two men, who seemed to be working their passage, was a kind of mezzanine box capable of holding two or more people, but I saw no others. Above this was a cigar-shaped body of some length. There were wheels at the side like the side wheels on Fulton's old steam boat.

J.H. Vogel, a bartender, was standing just down the street from the Car Barn crowd and he told a different story: "I saw the light and above it a dark body dimly outlined in the form of an egg with the small end forward. I heard a muffled buzzing of machinery." That was all Mr. Vogel would claim.

The Car Barn foreman, Mr. Snider, didn't engage in the

elaborations of the other employees when approached by a reporter from the *Sacramento Bee*. Mr. Snider merely affirmed that a white light, neither a star nor a meteor, had been seen by him and his men about seven o'clock on the night of the 17th.

Still, a few stories persisted that "voices" had been heard, though some likened the sounds heard to a sweet chorus of singers that seem to have an artificial quality like that produced by a phonograph. Many were unable to make out any distinct words at all, blaming such difficulty on the intermittent intensity of volume due probably to wind currents in the air. Not everyone would volunteer even a conservative opinion. E. Caverly was approached by a reporter from the *San Francisco Call*, but stayed mum on what he saw, giving the impression that he had witnessed something uncanny.

Those residents that lived in Oak Park, a Sacramento suburb, told newsmen that something had circled high in the sky over that place the day before, leaving a smoke trail, and now they were wondering if there could be a connection with the sky light mystery. The *Sacramento Record-Union* published a very sketchy item on page four in contrast to the *Bee's* front page treatment. Not sure what the "light" was, the *Record-Union* called the light a "wandering apparition" and titled its article: "What Was It?"

A reporter for the *San Francisco Call* telegraphed word of the sky light to his newspaper which printed an account on the 18th, telling San Franciscans that a "light" had approached Sacramento at about 1,000 ft. altitude and then had risen to about double that height as it came in from a north-east direction. When it arrived at the city limits, the article continued, it turned to the south, and bore southwest toward San Francisco. In the process the light had floated over the street car company barn, causing the startled employees of that place to emerge en masse. The story added that the passage of the mysterious visitant took thirty minutes, furthermore the story continued, a postal telegraph lineman spotted a similar phenomenon earlier, near Suisun, at nine o'clock Sunday evening. The call told its readers that the car men had glimpsed a faint shape that resembled a balloon, so there was a general consensus in Sacramento that it could only be some kind of powered balloon-type airship since it moved into the teeth of a heavy wind.

On the 19th, the *Sacramento Bee* ran more about the Tuesday episode on its front page which asked: "Airship or What?" calling it a "queer phenomenon." The light was now the talk of the town. The opinions were split as to whether it was a meteor or a balloon. The description of voices

and an elliptical, propeller-driven airship given by a couple of people was regarded by the majority of Sacramento citizens as the embellishments of hoaxsters. General agreement, though, centered around the arc-lamp type light. Nonetheless, unsubstantiated rumors were circulated that a balloon contrivance was tethered somewhere on the outskirts of the city. The *Sacramento Union*, a critic of the local uproar, printed a story painting the mood of the populace as 99% skeptical. Five of the electric railway motormen, T.P. DeLong, D. Curl, F.E. Briggs, M.F. Shelly, and the ex-employee, R.L. Lowry, (now the center of attention) found their names in the *Union* along with details on the "voices" and the alleged specifications of the airship.

As the days passed and the "unknown New York inventors" did not land, the motormen became the object of ridicule with every fare boarding the electric railcars making flip-pant remarks about when the next airship was due. It was not long before the number of wisecracks approached intolerable levels. By November 20th things began to quiet down. The *Sacramento Union* ran a comic fictional piece with a group of hillbilly types engaged in a country store, wild tale contest about the "airship," complete with humorous accents. The *Union* noted that: "Hundreds agree that the light was rising, falling, and moving slowly, but only two or three hold that they saw the machine and only one (R.L. Lowry) gives any rational description of it."

The *San Francisco Chronicle* mentioned nothing until the 19th, when they carried a small story on page five titled: "Strange Tale of a Flying Machine," "Romance from Sacramento," "Said to Have Been Seen by Many Citizens." The *San Francisco Chronicle* preferred to see more of a hoax than an airship. Diagnosing the airship sighting as the affliction of the stagers, the *Chronicle* wondered in print why the marvelous flying machine had neglected to pay its respects to San Francisco. The *Chronicle* suggested that the Bible pounders around town might be right when they loudly sermonized that the citizens of the Bay Babylon were Hell bound and that San Francisco was hardly the place any decent soul would venture near. All day, the *Chronicle* went on, shoppers and businessmen "glanced furtively" upward expecting to see a black oval and passed off such unusual interest in the sky as concern for the weather. A reporter down at Police headquarters had told the editor's desk to relate the fact that the local law enforcers characterized the sky light as a fake, but that the night squads planned to engage in some amateur astronomy. Meanwhile, said the *Chronicle*, a peddler had spent a profitable day selling cheap telescopes on Market Street carrying a sandwich board advertising: "Watch Out for Great New York Airship." The *Chronicle* even sought the advice of Professor George Davidson who saw the nonsense as the work of the imagination of

the "wild-eyed," holding that the reported helter-skelter arrangement of the rumored propellers on the airship, and the claim that people on the ground could clearly hear the conversation of the "Airship's" crew 1,000 ft. in the air, were the products of a "free-masonry of liars." He could expect, he snorted, that at least a thousand fools would be victims of eyestrain, having spent their evenings searching the heavens. Weather observer Hammon shared the professor's conclusions, annexing it with his own comment that only a true heavier-than-air craft could perform as the reported Sacramento "balloon."

Elsewhere editors shared the disbelief of Dr. Davidson. The *Stockton Daily* finally took notice of the ruckus with an editorial jibe at the imaginations of its northern neighbors, proposing that they were perhaps still under the influence of the "airy flights" of the recent Presidential campaign.

A letter to the editor was published in the *Sacramento Bee*, which entitled a complaint about the sky light tomfoolery with the words, "A Car Barn Conspiracy." And the *Bee's* editor began to be concerned about the reputation of Sacramento.

On the 20th, the *Chronicle's* airship enthusiasm had shrunk to the size of a small article on page thirteen titled, "More of a Hoax Than an Airship." Along with the paper's waning interest, someone on the staff made a careless error by referring to the Sacramento mystery object as a "black oval speck with outstretched wings." As for the mysterious wheels, they could be traced solely to the imagination of R.L. Lowry. However, one must keep in mind the state of technology in the late 1890's.

What happened to the "Airship"? No one could offer any information on that score. News value of the "hoax" was all but dead and public opinion was more or less convinced that the "Airship" was being kept aloft with the hot air of liars.

South of Sacramento, at a small town named Tagus, about ten miles west of Visalia, California, an incident occurred which seemed unassociated with the "Airship" stories up north. It seems that about two o'clock in the afternoon of November 20th, Mr. S.H. Rison claims to have seen what he believed to be neither an airship nor a balloon:

(It was)...more like a canvas sheet spread out floating in a north-easterly direction at about an altitude of two thousand feet. He was pumping water and a tramp came up and asked him for a drink. While drinking the water, he saw the

object floating in the air and called Mr. Rison's attention to it.

They watched until it was out of sight and could see nothing but the canvas.* (Mr. Rison had not heard nor read of the Airship at Sacramento.)

On Saturday, the 21st, the *Chronicle* ventured to ask if the strange light over Sacramento might have been Diogenes' ghost, fruitlessly searching the town with his lantern--a jest with unflattering overtones for the citizens there. The *Sacramento Record-Union* tried to put the finishing touches to the airship debate by suggesting Ignis Fatuus (Swamp gas) and other jejune logic.

At five-thirty of the church-day afternoon, the sky was obscured with a dark, angry ceiling of clouds, resulting in a premature twilight, when "It" came out of the northwest, exhibiting a small searchlight flashing out in sharp relief against the solid, low-hanging overcast. "It" evidently was bent on a repeat of Tuesday's run. Only this time it was not going to skirt the city out where the Car Barn was located; instead, it headed directly for downtown Sacramento!

Mr. Isaac Gough, who happened to look up while walking near Second and "K" Streets, claims to have been the first to see the oncoming marvel. After a moment's hesitation to convince himself he was not seeing things, he dashed down the street shouting the alarm in all the stores, saloons, and hotels. People quickly spilled out into the cool evening air to see the amazing aerial prodigy with their own eyes. As the word spread like wildfire, the much-abused motor men raced their trolleys across the town yelling and clanging their car bells with all the zeal they could muster now that the opportunity to salvage their reputation unexpectedly presented itself.

Luckily, the enigma was in low gear and Jacob Zemansky, a cigar store proprietor, had a small telescope which he brought to bear. He gave the crowd around him a running account of a dark, mass rising and falling which the bright light seemed to be attached. The staff of the "we'll-believe-it-when-we-see-it" *Record-Union*, hearing the uproar outside, charged through the front door of their office bug-eyed. Though the dark sky did not permit them to distinguish detail, they returned to their desks much impressed by the large, bright, evidently electric light carried along by the mystery ship.

Edward Carragher, owner of the Saddle Rock Restaurant, had a pair of field glasses which also disclosed a large,

*See note at the end of this pamphlet.

dark body supporting the light. Dr. Amiel Morris, of Woodland, California, was called outside by Carragher, who pointed out what the doctor believed to be a ball of fire sailing along about six hundred feet in the air.

The Sacramento representative of the *San Francisco Chronicle*, Colvin Brown, a leading debunker of the airship tales, was horrified at what was happening. During the twenty minute passage, the chagrined journalist grabbed an almanac and attempted to convince a nearby knot of people at Seventh and "K" Streets that the planet Venus must have slipped its orbit and was now coursing overhead. Making no impression on the excited observers, the never-say-die newspaperman went off in search of Sergeant Barwick, the head of the weather bureau, to have him explain the thing as a meteor.

The *Contra Costa Gazette*, which was published weekly at Martinez, California, later managed to obtain complete information for its November 28th issue. The "light," it seems, appeared in the northwest and headed slowly southwest. As the light reached the southern edge of Sacramento, the enigmatic visitor turned west and then south, after which it was absent for a period of time. Later the phenomenon made another appearance out of the west, finally to leave the skies over Sacramento on a northwest heading. The *Gazette* allowed that whatever it was, it permitted everyone an extended look.

Among the groups of witnesses that evening was a cluster composed of State officials and lawyers of repute, all of whom had fancied themselves above the hysteria of the *profanum vulgus*; they were among the most astonished. The Governor's executive secretary took in the sight with amazement, appraising the flicking mystery as definitely not a star (the sky was overcast anyway) or some breed of meteor, but undeniably an arc light. The aerial riddle moved with such quickness, he swore, that he had to keep shifting his position as the downtown buildings intervened. Dignified reticence kept him from endorsing the "Airship" theory, although he conceded that the traveling light was neither a phony nor a mistaken celestial body. District Attorney Frank D. Ryan stared at the spectacular sight and muttered aloud: "And there will be strange sights seen in the heavens. Wars and rumors of wars. I shall certainly attend church tomorrow, for this may be the advent of the millennium." And then feeling that perhaps he was becoming too serious, Ryan forced a laugh and turned to those around him and spoke in a lighter tone: "That thing is too deep for me. I don't understand it. It might be that aerial travel has been accomplished. It seems as strange and improbable as were the inventions of the telephone, phonograph and the electric power applied to streetcars."

The Regional Military Signal Corps Commander, also an onlooker, subscribed to the anti-hoax theory and suddenly re-

membered an inquiry two gentlemen had made at his office around four o'clock only that afternoon. A Mr. Haines and a Mr. Fleetheart both said that they had the good fortune to have been gazing upward when an object crossed high overhead in the azure and vanished in the northwest. The Signal Corps Lieutenant assured the two men that the dark, misty thing could only have been a cloud, but the miffed duo insisted that the rapidity of its passage, and the then clear sky precluded a prank by the weather. Now, an hour and a half later, a strange flying body had approached Sacramento from the northwest, same compass reading, so the officer informed the press that the public could well believe a real air vessel was flying about in the sky.

It will be remembered that our mystery light had disappeared to the south of Sacramento for a short spell. The *Livermore Herald* quoted two gentlemen who said they had a fantastic encounter near Knights Ferry in Stanislaus County (southeast of Sacramento) on the evening of the 22nd. While their buggy rattled across a bridge, something like a ball of fire caught their eye about a furlong ahead. The "fireball" rose slowly and then flew low for one hundred yards before beginning a shallow climb. The strange thing began its take-off in the direction of the perplexed witnesses, yet made a half circle maneuver to keep its distance. At two hundred yards, the men discerned a couple points of intense white light on the "nose" at right angles to the body and another on the rear as the red glowing object rushed by. The two watched open-mouthed, as the thing gathered speed and sped out of sight. In relating their story to the editor of the *Herald*, the gentlemen discounted the meteor possibility, remarking that the thing skimmed the surface of the ground. Nor did they want to give credence to the popular balloon rumors. However, they asked, if it were not an airship, what could it have been? They left the editor with statements that the aerial mystery must be shorn of the burlesque antics of irresponsible newspapermen, for they could vouch for the authenticity of the phenomenon. The witnesses were two prominent Methodist ministers, Rev. H. Copeland, and Rev. John Kirby.

One is also inclined to believe these men of the cloth; their description correlates with the one given by Nick White, editor of the *Sacramento Record-Union*: "...(I) at one time saw several smaller lights in addition to the larger light. When the direction [of the airship] changed, but one of the lights was visible."

Back in Sacramento on the 22nd, convinced and excited crowds of people chattered in their homes and hotel lobbies far into the night about the new wonder of science they had just seen. The saloons were doing a roaring business, as endless toasts were offered to the unknown inventor that had finally mastered the age-old dream of air travel. The Wed-

nesday edition of the San Francisco *Call* which had carried speculation on the possible workings of airships and had told of the Hoboken inventor, was hunted down all over town. When a copy was found it was passed around among friends but jealously guarded for that particular issue had suddenly become a collector's item. Even Walter Mallory, Sacramento's deputy sheriff, now stepped forward to be formally listed as an original Tuesday night witness of the visitant's passage over the Capitol. Mr. Mallory told everyone that he had just left the jail and was walking near Kearny and Broadway on Tuesday night when he happened to notice the unusual sight:

It was a strong white light, seemingly moving. I thought it was a balloon attached, at first, but on a closer observation I thought I recognized a dark body immediately over the light, somewhat of a different shape than a balloon. The more I observed it, the more puzzled I became as to what it was.

The papers the next day proclaimed that there could be no doubt as to the airship's reality, describing how suddenly and completely, skepticism had evaporated because of the display of the previous evening.

The "light" had not finished its nocturnal wanderings, for having left the Sacramento sky at approximately six o'clock, it appeared one hundred and fifty miles to the south-east. There, a brilliant shaft of light was seen over San Leandro, in the East Bay, south of Oakland, California. This "mysterious bark," as the *Oakland Tribune* termed it, rose and fell in an undulating fashion and was seen by Selby Yost, a motorman of the Alameda Electric Railway line (those Car Barn types again), as well as by passengers, C.H. Ellis, Miss Wilson and her unnamed friend. An unidentified youth had first spotted the "bark" and dashed to the nearest "expert" on the phenomenon—the local streetcar operator. A large dark shape was seen emitting a stream of light from its forward part as it floated rapidly toward the northwest and then turned in the direction of Hayward, where it vanished in the darkness. Mr. and Mrs. W.J. Rodda, strolling the street that evening, backed up the witnesses on the Alameda car, saying that they discerned a light in the sky about the same time. When reporters heard that the light was also supposed to have hovered over Saint Mary's College in Oakland, they went knocking on the door of the director of the college, Brother Walter. He said:

I gave no special thought to the light that was seen, because there was nothing to attract my attention to it until I heard some of the people about the college discussing the airship story. I found, upon talking to several students and members of the faculty, that none who observed the illumination

gave any thought to it except to surmise it was a meteor, although it moved rather slowly for that. Nothing, I learned, was visible except the light, and that was of such a character as to cause no special comment.

One would believe the unknown aerial navigator had made a direct transit from Sacramento to San Leandro, yet accounts have the aerial visitor leaving the capital city on a north-west bearing. Luckily, a telegraphic message, received by the Sacramento *Record-Union* office, reported that shortly after six the airship had flown twenty miles west near Folsom, the site of the new hydro-electric plant, moving along on a southern heading before pivoting to the southwestern tract into a bank of heavy clouds.

At eleven o'clock, Frank Everette, living in Santa Clara, south of Hayward, glimpsed the light bound for an unknown destination in the southeast.

The foregoing sightings do form a rough sequential scheme for the night of the twenty-second and make it appear unlikely that all of the witnesses had been inspired by telegraphic accounts, which lends credence to the actual physical character of the phenomenon.

Now that thousands had viewed the Airship over Sacramento, the suspense became unbearable as people waited for the genius responsible to land his craft and exhibit the machine for public inspection. Earlier in the month of November, a Bay Area attorney had received assurances from an inventor, who wished to remain anonymous, that the problems of air travel had indeed just been solved. George D. Collins, who had a law practice in San Francisco, let it leak out that a mysterious client of his evidently had been the one cruising among the clouds over the Capitol. Collins had been impressed with the claims of the unnamed improviser who said that \$100,000 and five years had gone into perfecting a 150 ft. machine equipped with canvas wings. Furthermore, this San Francisco member of the Bar declared that he had been "favored with a demonstration at a secret location." Up to the day of the 21st such claims received an indifferent reception, but the sensation at Sacramento on the 22nd caused the over-running of Collins' home and office by reporters and just plain snoopers pressing him for details. Backed into a corner, Collins said the aerial nocturnal wonder was hidden in a Berkeley barn during the daylight hours, and that a mysterious Dr. Benjamin of Ellis Street had something to do with the construction of the vehicle. That temporarily got everyone off Collins' back, and self-appointed detectives rushed to search Ellis Street and Berkeley to run down a lead. The case began to take on the flavor of a Victorian dime novel.

The November 23rd edition of the *Call* carried a front

page drawing of the "Airship"—a black, stubby, torpedo, garnished with the large fabric wings described by Attorney Collins. Even a tale by a San Rafael hunter was entertained concerning the alleged discovery by him of an airship machine shop on Bolinas Ridge some months earlier. The call actually began to believe it was closing in on the story of the century.

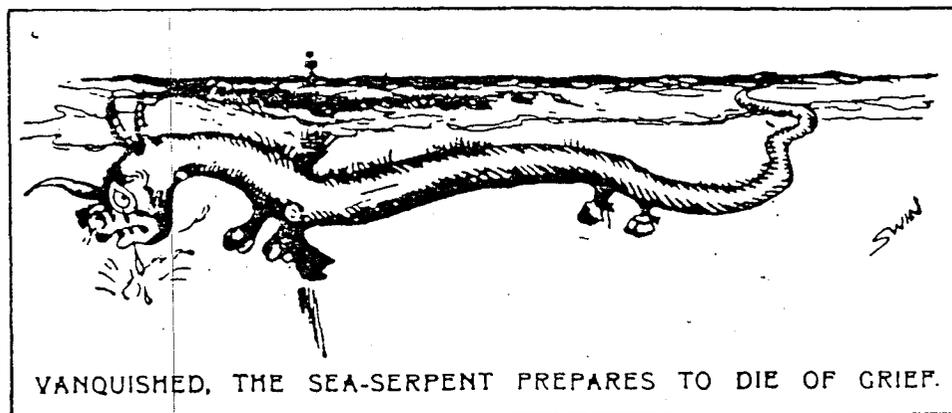
The San Francisco Examiner had the young William Randolph Hearst (a coming name in sensational journalism) as editor-in-chief, but Hearst had left the West Coast some months before and was then in New York at the helm of the Journal-American, a failing daily he had recently purchased and was now rebuilding in a fierce circulation battle with the other metropolitan papers. Even though well occupied with the Journal-American, Hearst kept close control over the Examiner's editorial policies, constantly urging more pictures and bigger type. One would have expected the Examiner to have played up the sensational aspects; yet, the comment in its columns on the California mystery light was of a light-hearted nature mixed with considerable straightforward news reporting. In fact, the Examiner didn't even mention the airship business until November 23rd. The Examiner even corrected the facts on the Oakland airship sightings as reported by the call. In a story under the peculiar multi-headings common to the newspapers of the time: "Queer Things You See When," "A Mysterious Wanderer of the Skies Perplexes People," "The Sea Serpent Has Drawn in His Horns and His Nose is Out of Joint," the Examiner quoted Superintendent Tiffany of the Piedmont Electric road on the aerial "bark." Tiffany said:

I made a thorough investigation today of the story told by some of our men of an alleged airship seen floating over Saint Mary's College...so far as I could learn from our men, none of them saw anything but a light. I had a long talk with Selby Yost and he admitted that he saw nothing but a moving light in the air. The airship proposition was, I found, not considered for a moment.

The talented Examiner cartoonist, James Swinnerton, then went to work and had a field day with the airship subject at the expense of the true believers.

The call, involved in a circulation struggle with the Hearst paper, expressed a conviction that the Examiner's negative outlook was simply due to the fact that they had been scooped by their cross-town rival.

The November 24th issue of the call carried charges by Attorney Collins that: "...a Chronicle reporter had misrepresented him [claiming] that he had actually seen the airship and was processing a patent for it." Furthermore, Collins



VANQUISHED, THE SEA-SERPENT PREPARES TO DIE OF GRIEF.



ONE MAN WHO SAW IT.



INVENTED THE AIRSHIP.



Swinnerton
Cartoons

added that: "...the Examiner sent a man to me today who said they had treated the whole affair as a huge joke, but found that the people were looking at it in a serious manner and they were ready to give the news received, regardless of how improbable it might look. He asked me to give a true account of the matter as far as I knew anything, but when I denied having seen the machine work or having ridden in it, he laughed, and said I was hedging."

Similarly, Collins snapped to a reporter from the San Francisco bulletin: "Oh, now, what are the papers saying?" "Why, my airship grows larger and larger. It is expanding indefinitely. The first day I was its sponsor, today I am hedging it on behalf of its sponsor. Oh, I get lots of funny letters and see lots of funny people and I think they are likely to get worse. One man wants space for a peanut stand on the airship; another a barber shop."

Newspapers with Collins' remarks hadn't been on the street more than a few hours when something was spotted hovering high over Sixth and Broadway Streets in Oakland. Around seven o'clock that evening the sidewalks began to fill with crowds gawking upward. The light would hang motionless and then move around in different directions. Witnesses said it performed "evolutions" and blinked on and off. Reporters noted the more prominent persons among them for their readers: Colonel Garriety; George Hatton, the managing editor of the Tribune; city electrician Carleton; and Melvin Holmes, the ex-deputy Superintendent of Streets. The aerial rover, as the call termed it, seemed to move to a position over San Francisco and then to return to the dark night sky over Oakland, where it disappeared for a while.

At that time, just south of Oakland, three men saw a powerful light southeast of them, moving toward the bay. One of the men, Mr. Hoogon, made the observation that, "One peculiar feature of the light was the way it changed from time to time. It appears as if the operator of the searchlight was placing red and blue glass before the light occasionally so as to make the light more noticeable...no star has ever done that in the past and I am not ready to believe one is doing any such capers at present."

The call quoted Deputy Constable Robinson's estimate that some five thousand people were watching when the mystery light reappeared over East Oakland:

It wheeled around over Alameda and then seemed to cross over San Leandro toward Piedmont. By the time it was headed for Piedmont, the excitement was intense. Proprietors and clerks came to the shop doors, bartenders left their pumps, ladies stopped walking and directed their attention heav-

enward. Cable and electric cars slacked up so that passengers might peep at the wonderous light. At the Golindo Hotel, the windows were thrown open and guests appeared with all manners of spyglasses and looked at the traveling light. Sometimes they declared that there were several smaller lights visible and they could see a dark object, but it was too high in the air for any of them to detect the nature of its wings or tail, if it had any.

Some time before midnight the light moved out of sight in a northeastern direction. A cause for confusion was the phantom's habit of popping up again and again all around the state.

Steering southwesterly at ten o'clock on the evening of the 23rd, the "light" dropped in on Stockton, California. The Stockton Daily Independent carried accounts of citizens seeing a bright, swift light moving through the rainy, black-curtained sky. From the suburb of Lathrop, a Mr. Saguinette telegraphed that the light was growing rapidly brighter as it approached out of the dark sky in the north. He said that he would try to signal the airship to land. A nightwatchman in the area later gave testimony that the cigar-shaped silhouette, with smoke issuing from both ends, dipped low near the building he was patrolling, announcing its arrival with two loud booms. Because the guard was speaking about the grounds of the Lathrop State Insane Asylum, it took a bit of nerve for him to tell the tale to the Independent the next morning. The Independent was presented with another engrossing yarn when a steamboat captain turned up to demand the local Justice of the Peace prepare an affidavit dealing with a phenomenon that had disturbed his sleep the previous night (the 24th). In the document the Captain stated that he had been enjoying the slumber of the just, when about midnight his Chinese cook busted into his cabin yelling excited Cantonese gibberish. The cook grabbed his arm and dragged him out on deck to see something. There in the night sky was a flying cigar-shaped thing, high-tailing along, surrounded by a "shifting" light and accompanied by dull thuds. The Chinese man was terrified at the sight and jumped ship at the very next mudbank. A local Stockton citizen then stepped forward with his account. The Independent printed:

W. Bruce Harrison of the Farmer's Union also saw the "thing." It was on Thanksgiving (the 26th) night and he declares that the brandy in his mince pies was not strong and there was no sherry in the plum pudding sauce. He saw the lights out to the northwest of the city over the tules. He says it might have been ignus fatuus (swamp gas), but it was not a lantern tied to a wild goose, nor a paper balloon, nor a star hidden by the mists. He does

not pretend to say that the thing was an airship nor that it had people aboard, but he does declare that it was something which he had never seen before and something which he could not explain and would like well to have someone else try to.

As a crowd gathered around the *Independent* office, more reports were tallied. One townsman offered to pass the hat to raise funds for a trusted and sober member of the community to spend the night perched atop the highest church steeple (with one hand placed over his heart). Still, the disbelieving staff of the *Independent* remained skeptical, preferring to treat the idea of machinery challenging the clouds as absurd "dreams of Verne."

Big city newspapers gave news of some scattered airship sighting over the thinly populated western part of San Francisco (at long last), but a low level swoop over Market Street never materialized. The *Chronicle* continued to report the plight of Attorney Collins, harried by squads of "Baker Street irregulars," reporters, and outright cranks. "Airship" Collins, as he was now known among his detractors, changed his tune completely and denied ever having any knowledge at all of a fully completed aircraft. The Washington D.C. Patent Office sent disclaimers in response to a flood of mail inquiring if Collins had applied there; furthermore, the patriarchs in residence at the Smithsonian Institute refused even to comment on atmospherical apparitions across the continent.

The *Sacramento Record-Union* continued to call for an explanation, insisting that a dark object carrying an arc of light was an undeniable fact, but that its nature, whether natural or supernatural, remained in doubt. Whether or not it was due to the continued publicity, a few Sacramentoans observed a third overflight at two o'clock in the morning of the 25th, with the object rushing away to the northwest.

Also, on the 25th, the *Chronicle*, feeling it was time to ring down the curtain on the airship operetta, devoted a number of lines to the continuous recanting and latest woes of Dr. Benjamin, now nicknamed "Aluminum Benjamin," and "Airship" Collins. Up and down Market Street reporters polled passers-by as to their opinion, the *Chronicle* men finding the planets Mars and Venus vying for first place as an explanation for the "light" in the sky that had been fooling impressionable individuals. Dr. Benjamin complained to the press that he had to move to escape the curious, and that eating in public restaurants proved impossible because throngs would quickly gather to stare, giggle, and gesture at the windows of the establishment. He heard his mind would soon become unhinged.

Collins opened the Wednesday edition of a leading newspaper to page sixteen and saw the result of his contradiction

—a huge cartoon of himself puffing on an opium pipe!

Waning credibility in San Francisco meant little to the wandering enigma. A perusal of newspapers of various localities elsewhere had the airship still on the prowl. Some accounts were old as well as new. J.B. Loser, who ran the Analy Hotel in Sebastopol, California, claimed to have seen a dazzling flying light while enroute to the County seat around the 22nd. C.T. Musse, who had some fruit orchards near Bowman, Placer County, told friends that he had witnessed a singular vision four weeks previous (October 25th) when he beheld:

...the prettiest sight that his eyes ever viewed ...[which] appeared to be three very bright lights moving horizontally and easterly at a rate of perhaps one hundred miles per hour.

Mr. A.H. Thompson concurred by testifying that he saw the same aerial display which he described as:

...Three very bright and large lights appearing about eight feet apart, the forward one as being larger and brighter than the rest, and moving horizontally eastward rapidly and gracefully... [in sight for] several minutes.

Under the heading "Santa Rosa Excited," the San Francisco *Call* printed a news dispatch that said:

...at 7:30 [on the night of the 23rd], a light appeared to be moving in an easterly direction, occasionally disappearing entirely from view with a dull red glow, only to reappear more radiant after a few seconds. It was impossible to see anything beyond the light, owing to the distance.

Also from Santa Rosa was this report:

On Saturday night [the 21st], just before midnight, several reputable gentlemen of this city saw a light moving in a southwesterly direction. It was first observed about two miles southeast of town, just above the Sacramento Valley. It moved quite swiftly and disappeared in the direction of Alameda County. This is vouched for by Charles Winters, a well-known merchant, and William Rohrer of the firm Rohrer, Einhorn, and Company.

The San Francisco *Bulletin*, which had generally ignored the whole airship business, finally gave in and carried a dispatch from the northern section of California's great Central Valley:

At about 6:45 p.m. [on the 24th], a crowd which was standing on the corner of Walnut and Washington Streets [Red Bluff, California] noticed almost directly west of them what appeared to be a star; but which was moving rapidly in a southwesterly direction toward the mountains.

Dr. J.A. Owen, who was in the crowd, called to several others who were near, and the crowd watched the object till it went out of sight over the mountains. Mr. Chase says that it was going directly west, as part of the time when the ship was on this side of the mountains he could see the summit of the mountains above it, and he noticed that it was not going north or south, but appeared to be getting further away. Soon after the object had passed out of sight, a telegram from Chico was received stating that the object had passed over there a few minutes previous.

The Chico Enterprise confirmed the San Francisco Bulletin's account received from Red Bluff:

When first seen last evening, the light was a little south of this city and gradually traveled to the north with an irregular motion, finally disappearing behind the trees.

Parties who witnessed the strange sight from the Normal building [a small teacher's college now the site of Chico State College] perhaps had a better view of the phenomenon than anyone else in this city. To them the light appeared to be about the size of a ball, which threw rays of light from four or five different sides. From the elevated position on the Normal building, it could also be plainly seen that the mysterious object was moving, as though it were coming to the ground, and then rising high in the air, all the time pursuing its northward course.

The Bulletin's Red Bluff dispatch continued:

W.H. Huges, a carpenter, climbed to the top of the Red Bluff City Hall after it had disappeared and says that after making a few turns it came back over the mountains and a few minutes later again passed over this place. A telegram was a short time later received from Leesville saying that the strange craft had gone as far as that place...several people say not only was the light visible, but on the return trip, the body of the object was seen. The witnesses compared it in shape to an egg.

Again the Chico Enterprise confirmed the flight path of the mystery light. The light, or an object bearing a light, had retraced its flight path and flew by Chico once more:

...a bright light was seen west of this city, apparently at a distance of about six miles. The light was a whitish color, and had the appearance of an electric light.

Second Street was thronged with men, women, and children who had heard of the strange light, but had not before had the privilege of seeing it.

Elsewhere the Placer Herald, printed in Auburn, California, told its readers:

Several citizens...assert they discovered a brilliantly lighted barrel-shaped object passing over town Wednesday [November 25th] night. It was "away up in the sky" as they put it...[and] traveling very rapidly and had a sinuous motion up and down.

There were two items from the Hayward, California, area. A man named Webb told George Oakes, the editor of the Hayward Journal that the light was seen by him and his family over Hayward, traveling east toward Castro Valley, on Wednesday about 9:30. The spectacle must have been convincing, for a certain Fred Hoyt stated to Oakes that he probably saw, and chased on foot, the same leisurely floating enigma near Liedel Place close to San Lorenzo. Hoyt had fallen headlong into a ditch while running in pursuit. Still more. A story in the Call titled: "San Jose Startled," dated November 24th, stated:

(at)...eleven o'clock a bright light moving rapidly in the heavens toward Gilroy, was testified to by Eugene Barre, Dan Manning, and Jerre Sullivan, who are employees of the Sunset Telephone Company. About one hour afterward, others saw the same mysterious light moving northeasterly very rapidly, as if it were returning from the direction of Gilroy.

The airship business was also still making headlines in the Bay Area in regards to who was responsible for the construction of the craft. W.H.H. Hart, one-time Attorney General, convinced apparently by one of the dozens of local "airship inventors," stepped forward to claim that he was in secret communication with the mysterious genius, thus replacing Collins as the focus of attention. He said, "You know the idea is not now to get it patented, but to use it for war purposes [leveling Havana]."

Almost overlooked among the airship stories was a sad note from Oakland. John Griser had schemed since 1880 to perfect a contrivance for navigating the atmospheric sea. Laboring for years and existing in squalor, Griser's spare time and funds had gone into the building of a rickety, wood-framed airship behind his modest house near Lake Merritt. After a score of attempts to get his device off the ground, he believed he was close to success by the fall of 1896. When the newspapers began headlining stories of an airship already in the air, he went out to the shed in his backyard, took one last look, and then kicked sixteen years of work to kindling.

The call at this time let the world know that four strong men had formed the "Mission Dolores Vigilance Committee" to track down and punish practical jokers who were using balloons. Apparently, this article was meant to intimidate the *Examiner*, which was sending aloft toy balloons to hoax airship believers and embarrass the call and the *Chronicle*.

The call had found the airship good front page stuff for over a week, with the lawyer, Collins and "Aluminum" Benjamin providing local excitement. Now Collins had washed his hands of the whole matter, and Dr. Benjamin had fled into hiding, leaving what personal effects he had behind in his apartment to be auctioned off. However, local curiosity still continued. As workers cleaning out Dr. Benjamin's apartment speculated on some copper dental fittings found, a few reporters still around, scribbled down the laborer's remarks that perhaps the metal was meant for bomb cases.

The San Francisco *Bulletin* and *Examiner* had been unenthusiastic all along and the *Chronicle* threw in the sponge on Wednesday, the 25th, when Collins recanted. The *Chronicle*, on the 25th, titled a special article: "Mars and Venus Under Suspicion," "Planets Stay Out Late at Night," "Airship Hunters Seek Them," and "Conjurer Collins Explains the Reasons Why He Didn't Do What He Did." And on the 26th, when the dispatch from Red Bluff and points north came in, the *Chronicle* carried it, but also included editorial opinion of a negative nature under the headings: "The Airship Craze Fast Fading Away" and "Star-gazing Has Ceased."

To keep some life in the call's new leadership, the paper needed two things: First of all, local airship news was essential; secondly, the call needed an exclusive pipeline to the center of the mystery to keep the public plunking down their nickels for the latest revelation.

The ex-Attorney General, W.H.H. Hart, fortunately had come forward to replace Collins as a spokesman for another secretive airship inventor. A bearded, distinguished-looking gentleman, Mr. Hart, filled the bill as a convincing source of information. Or so it seemed. The mysterious airship

owner, Hart assured the public, would without a doubt demonstrate his craft in the daytime for all to see at some future date that he would soon announce.

The call announced Hart as the new custodian of the aerial machine secrets on the 25th. On the 26th, the call carried a story that expanded on W.H.H. Hart's claims. The story was headlined: "The Mystery Again Seen at the Capitol." Without a close perusal, one would think the call was offering a new airship episode, however, the information was merely a retelling of the sighting over Sacramento the evening of November 22nd. The call had lacked the second ingredient vital to a front page treatment and that was some local aerial maneuvers by the elusive airship.

Luckily, the unidentified voyager of the air put in an appearance over San Jose at the south end of San Francisco Bay on Thanksgiving Eve, the 26th, in front of some excellent witnesses. The call carefully gathered what information it had on hand and hit the streets on Sunday, the 29th, with a full page spread built around the San Jose sightings with statements by Professor Cross, Dean of the University of the Pacific, and Professor W.B. Worcester, two who saw the passage of the mystery light with their very own eyes. On the same page was a full statement over Hart's signature, again affirming the existence of an aerial invention, and stating that it would soon be perfected and dispatched to aid Cuban insurgents fighting their Spanish overlords.

A friend of Professor M.S. Cross, Professor H.B. Worcester, President of Garden City College, gave an account of what happened on the night of the 26th:

There was a small party at my house in East San Jose on Thanksgiving Day and it was prolonged until 7 o'clock in the evening. The company then retired to the front of the house to enjoy some music and I went into the rear yard to get a lantern. I happened to look up and saw several miles away, apparently about College Park or Santa Clara, a large light moving rapidly toward San Jose. In fact, I surmised it was the mysterious light which people had seen and which was said to be attached to an airship. In order to call the attention of those in the house to same, I ran around the house to save time and called out that the airship was passing. Everyone rushed out into the front yard.

Within the time it had taken me to run around the house the light had changed course from east to southwest and had traveled several miles and was in line with the southern portion of San Jose. The entire party saw the moving light go west, then turn south, and then change to the southeast.

of wings." That statement gave the *Call* the chance it needed, and it was not long before a farmer, John Bawl, was located to testify that he had discerned wings propelling the mystery object.

While the San Francisco papers continued to entertain their readers with personalities and gadgets, the mystery light began to shift its attentions elsewhere.

At Modesto, on the 26th, around 10:30 the cashier of the First National Bank, J.E. Ward, alerted his friends and neighbors to witness the passage of some flying lights thought to be the famous airship. Deputy Treasurer W.B. Bell, bookkeeper, C.P. Schafer, County Treasurer, W.A. Downer, and Armory L.J. Maddux joined Ward to see the lights float by at a great height in a northwesterly direction.

Also on the 27th, observers in and around the city of Woodland informed the *Woodland Daily Democrat* that bright and unusual lights were seen in the sky flying in a southwest direction around 10 P.M. Accounts mention that at first the display was believed to be a group of stars.

The strange light began to shift more and more to the south as telegraph dispatches followed its progress toward the Los Angeles area.

In Fresno, California, at 6:30 in the evening of the 25th, the airship was seen:

...traveling high up in the western horizon in a northwestern direction... [it was in sight from] two to seven minutes...[and appeared to be] several miles distant. It sailed toward the earth for a time and then took a sudden swoop upward. The light was not at all like a star, and its peculiar motion makes it altogether unlikely.

The light seems to be double as if there were one in front of the craft and one behind. The light was irregular as if it were being turned in different directions.

In Visalia, California, *The Weekly Delta* carried this about a sighting on the evening of the 26th:

...a number of people in the south part of town saw the vessel in the air and the sight created considerable excitement. E.O. Larkin testified that last [Tuesday] night about 7 o'clock Mrs. E.M. Jefferies came rushing over to his house exclaiming, "Come see the airship."

At first it seemed to be traveling a northwest-

erly course at an apparent speed of a train of cars in a straight line; then it moved upward, then downward, then to the right and again to the left, but all the time moving onward in its northwesterly course until it finally passed out of sight as if it had gone beyond the Coast Range mountains, and in the direction of San Francisco.

Sometimes on its course the light would disappear for a moment as if behind some object, but it would emerge again as bright as ever. The same night it appeared over Hanford [about 20 miles west of Visalia]...the *Hanford Sentinel* says that the aerial visitor was seen by Will Mathewson and Mort Hornbea [who]...saw a great light at an angle of 45 degrees in the heavens...The light was not a bull's eye lantern because it was too high up; it was not the north star because it was too low down; it was not a comet because it had no tail.

The light was surrounded by a halo the prismatic beams of which so dazzled the eyes of the beholders the true form of the ship was obscured. The light was a reddish hue. Its course seemed to be from Bald Mountain, northeast skirting the boundary line between Kings and Fresno Counties, thence in and across the counties of Fresno and Madera toward Mariposa where it was lost to view in the horizon.

In Bakersfield, California, on the night of the 26th:

Several parties declare they saw the airship about 8 o'clock...in the heavens over toward Tejon. Mr. Goode, the fruit vender, was one of the parties. He declares that all he could see was a monster red looking light, while the others who saw it claim that something encased the light. Mr. Goode says his eyes are bad and in consequence he could not see as well as the others.

In Bakersfield again on the night of the 27th:

A. Hughes of Hughes Drug Store saw something against the western sky in the early evening.... "It looked like a great moving white looking light similar to a street electric light; not very high moving slowly south." Mrs. Webster said that on Thanksgiving [the 26th] she was driving home from Poso and saw it...."show blue and white lights. Seen through a telescope it looked like a balloon in construction as it glided slowly toward the south."

W.H. Sanborn and Robert Blodge confirmed the presence of something odd in the sky over the Bakersfield area on the night of the 27th, when they told the local paper. The *Daily Californian* printed the following account:

[They]...saw the mysterious light low in the southwestern heavens 7:30 Friday while looking out the back of McKelvey's store. They declared it moved out of sight in a short space of time and it also had a descending and ascending or undulatory movement. It was a very large, bright light. These gentlemen do not claim that it was an airship, but a mysterious moving light, and that's all.

A singular report among the last sightings around the state was that of the episode at Tulare, California, on November 29, 1896:

Over one hundred Tulareans positively assert that they saw the now famous airship that has been wandering around in different sections of the state. Those who saw it say it first appeared just west of town last evening about 7 o'clock, between the residences of E.T. Cooper and Mrs. C. Castle. It came down quite a distance, then went up and took a straight shot for Hanford [westward]. Red, white, and blue lights were seen in succession, but no part of the ship was seen. They seemed to have perfect control of the ship, as they moved it around in many different directions. It was seen from every section of the city, and many people watched it as long as it was in sight [fifteen witnesses named in the news account.]

About 35 miles south of Tulare the same night, there came this account:

Reports came from Delano that the airship was seen there Sunday night. The whole population turned out to gaze at the heavenly visitor and there is abundant assurance that if not a real airship, there is still something mysterious floating in the air.

The San Francisco call notified citizens in northern California on December 1st, that the skies over Los Angeles had finally been visited. It seems that on November 30th:

...strange lights made rapid flights over the San Fernando Valley, in Los Angeles County. Last night the people of Los Angeles City were treated to the strange sight. Two fixed lights passed over the city at a high rate of speed and at a very

great distance from the earth. A third light that appeared to have all the characteristics of a searchlight in the hands of a skillful manipulator was also seen in conjunction with the two fixed lights. These passed according to reports from the northwest to the southeast, and two hours later they reappeared, passing from the southeast to the northwest.

The *Times* had ignored reports of strange flying lights in the air over Los Angeles on Friday, November 27th, but when there were more on the 30th, the paper published the previous accounts:

Last Friday evening numerous citizens of Los Angeles discovered a bright light in the heavens near the southern horizon. It was first observed about 6 o'clock and attracted the attention of many people who were on their way home. The most intelligent account of this particular appearance of the phenomenon is that given by Capt. Frank B. Taylor, United States Army, North Key West Street. About 6:30 Friday evening, Capt. Taylor was called out by a neighbor and his attention was directed to the light which was then near the horizon. To the naked eye the object seemed like a fixed star, although no scintillation was perceptible. Capt. Taylor brought out a field glass and made a careful observation. In describing the light as it appeared through the glass, he said: "The Light was apparent at a considerable distance perhaps fifteen or twenty miles through the glass it appeared pear-shaped or like a soap bubble when suspended from the pipe with the apex tilted a little to the left. About one fifth of the surface, on the left hand side, was dark and the remainder was very bright and covered at regular intervals with still more brilliant spots. It was up about 20 or 25 degrees in the heavens and appeared to be moving away in a southwesterly direction. I watched it through the glass for about ten or fifteen minutes. It finally disappeared apparently going toward the ocean. I did not think it was an airship. It seemed probable that it was some novel affair sent up by someone to impose on people. It might have been a fire balloon, although it hardly had that appearance. I could not see any indication of a car or any other attachment, though if there were anything of the kind, it probably would not have been visible.

On November 30, persons at Redlands, California claimed to have been the last to catch a glimpse of the brilliant

sky light that Monday eve. And at the other extreme end of the state, two gentlemen, E.G. Case, grand chief ranger of the Ancient Order of Foresters of the Pacific, and William Held, official stenographer of the local superior court of Ukiah, California, were on their way to Potter Valley, twenty miles north of Ukiah, when they encountered the "airship." About two miles from their destination at about 7:30 p.m., on November 28th, the "airship" passed so close to the double team of horses that the animals became panicky. The two men telephoned Ukiah from Held, California, with a short message that they had seen the "aerial wonder." They said it looked cigar-shaped.

A news dispatch from Anderson, California, told of something spotted near there on the 28th, about an hour after the report near Potter Valley:

...the aerial monster passed over Anderson last evening about 20 minutes past 8. Her citizens claim to have seen the stranger in its flight.

It was first observed from the corner of East Center and Ferry Streets by a reputable citizen noticing a peculiar light to the west. He called the attention of others to the seeming phenomenon, and quite a crowd collected. It was generally conceded that this must be the long-talked-of airship. Its course was south to west, and the lights soon disappeared in the south. The light was large and brilliant and seemed to move in a steady course.

The reports of regular flights over California cities by an airship had an unnerving effect on a Mr. H.W. Herne of Portland, Oregon. A loner and an eccentric, Mr. Herne became depressed at the frequent reports of a successful airship. According to neighbors, Herne "became violently excited over the airship stories and declared one of his ideas was stolen in its makeup." Barricading himself in his home and refusing food, the brooding recluse was finally hauled off to the insane asylum by authorities.

The San Francisco *Call* squeezed a final drop of ink out of the controversy by attacking its arch rival, Randolph Heart's *Examiner*, maintaining that the two Hearst papers, one on the west coast and the other on the east coast, had engaged in a two-faced game. The *Call* knew Hearst tightly controlled the editorial policies of both the *Examiner* and the *New York Journal*, and it appeared the airship business had been enlisted to do battle in the young journalist's attempts to draw readers away from other newspapers. Hearst's San Francisco paper, the *Examiner*, warred against the *Call*'s big headlines about mysterious airships by vigorously blaming the aerial visions on people who were under

the spell of the Roman god Bacchus, while Hearst's *New York Journal* back east excited New Yorkers with sensational tales of powered balloons zipping all over California. Leaving nothing to chance, Hearst had artists on the *Journal*'s staff sketch picturesque impressions of the airship right down to the wiring on the rudders. The *Call* printed selected excerpts from both Hearst papers for side by side comparisons. Though the California airship was being widely publicized, only one sighting of something similar was made outside of California.

On November 24, 1896 the following occurred in the State of Washington:

Last Tuesday night the operator of the airship is believed to have visited and explored the top of Mount Tacoma (Rainier). Tuesday night druggist George St. John closed his drugstore on Pacific Avenue at 11:30 and went home. He reached his residence on Tacoma Avenue fifteen minutes later and soon retired. It was a beautiful moonlight night and the window curtains a few feet away from the bed were up.

Just about 12 o'clock Mrs. St. John saw the strange light and called her husband's attention to it. It appeared to be high up in the heavens east of Mount Tacoma and moving in a southeasterly direction. The distance from Tacoma must have been at least fifty miles. They watched the heavenly stranger over an hour. They first saw it through a north window in their room but after a while they could see it through a window several feet further south without having changed their positions. This proves that the airship traveled a long distance during the time they were watching it.

Mr. St. John says that vari-colored lights were shot forth in all directions. They were emitted from each end and both sides. Sometimes the light at one end or one side would be cut off. Some of the lights were white, others red, blue and green. These four sides were distinctly visible. When all the lights were shining the aerial monster seemed incased in a brilliant glow, having the appearance of a powerful electric searchlight. The size then seemed to be that of an arc light. It flashed often sending the various colored rays shooting out from the center in every direction like spokes in the hub of a wheel. Sometimes it had a waving motion and swayed back and forth in its course, being varied by frequent dartings.

The moonlight was not strong enough to permit

a distinct view of Mount Tacoma, but the airship was seen to approach the neighborhood of the mountains at what seemed to be its exact height, and dart hither and thither as if an exploration was in progress.

The identity of the "airship," mysterious skylight, or whatever it was, remains a mystery. Though nearly everyone in the year 1896 insisted that the mystery object was either a hoax, a natural phenomenon, or an actual flying machine of some timid inventor, one gentleman of that Victorian age, a man we know only by his initials "W.A.," conducted his own inquiry into the airship riddle and then wrote the editor of his local paper about the results of his personal investigation. Here is his singular conclusion, one that no one else thought to propose. Mr. "W.A." penned:

...there is nothing improbable about our recent Airship visitor. The only doubt that can arise is as to the origin of this particular messenger.

In my investigations of this subject it would seem that this visitor is from our neighboring planet Mars. We know from the evidence of scientists and astronomers that Mars is many millions of years older than this Earth. It is but reasonable to consider that the inhabitants of our planetary neighbor are more advanced in the sciences and have more knowledge of the use of great scientific power than the denizens of the Earth. Many thousands of years of experience have given them the perfection of invention which would appear marvelous to our making.

The Lord Commissioner of Mars had evidently sent one of his exploring expeditions to the younger but larger world.

The Airships are constructed of the lightest and strongest fabrics and the machinery is of the most perfect electrical work.

Aluminum and glass hardened by the same chemical principles that form diamonds contribute the chief material of their most perfect Airships.

When in use these vessels at a distance have the appearance of a ball of fire being operated by the electric current generated on such vessels.

The speed of our Martian ships is very great and can be registered to the rapidity of a thousand miles a second.

In fact, with the Martian ships space is almost annihilated. These aerial craft can so adopt their

course that when they desire to rest they can anchor within certain degrees of latitude and wait for the revolution of the Earth, for resistance to bring any particular locality desired much nearer than without the necessity of any aerial navigation.

On Mars, all the great electrical power is converted by the waves of the ocean, thus making electricity a common utility for everything necessary for the arts, science, manufacturing, transportation, etc.

It is supposed that the Lord Commissioner of Mars is sending out this Airship seeking to establish at least telegraphic or telephone communication between the planets.

It is probable that in a short time his ambassador will make a call on the President. Perhaps they are delaying until McKinley assumes the administration of affairs on the theory there may be more advanced ideas in his head.

The End

A short Appendix:

On April 24, 1964, a policeman saw a mysterious ellipsoid shaped object about the size of an automobile resting on slender metallic legs in the desert a short distance from the highway a few miles south of Socorro, New Mexico. Near the object were two small figures dressed in what appeared to be white coverall type suits. When the policeman drove toward the scene to investigate, the figures had evidently retreated inside the mysterious craft, for the oval machine, spurting flame from its underside, flew away in a horizontal direction barely a dozen feet above the small mesquite bushes that dot the arid terrain. Though the policeman did not get near enough to make out much detail, an "insignia" in the form of red geometric lines was seen on the side of the object. Authorities investigated the incident and found that the report seemed very sound and substantiated. When the government denied that the object was American made, the episode became an overnight national sensation.

But the Socorro case was not the only report of something unusual in the region. Within a week many odd sightings were reported to the local newspapers.

A "ball of fire," or something that glowed an intense red (notice the similarity to the 1896 Knights Ferry episode) landed and then took off close to a radio station at Las Vegas, New Mexico.

A gentleman living in Edgewood, New Mexico, emptied his revolver at a large egg-shaped object hanging motionless 100 feet in the air.

On another evening State police watched a strange glowing object hover over the Entry building south of Las Cruces and then move slowly west to a position over Deming, New Mexico.

On April 29th a group of witnesses in El Paso, Texas, saw an egg-shaped object drop out of the sky and hover a short distance away. One of those watching it, a ten-year old girl, stood her ground when the rest of the witnesses drew back. Though nothing was apparent at the time, the young girl began complaining about pains about the face after the object flew off. Her face turned red and she was rushed to the doctor who diagnosed facial burns apparently inflicted by some sort of infrared radiation.

On the 28th of April the El Paso *Herald-Post* carried one story in particular that has an interesting relationship to one particular 1896 case. A group of eight youngsters

saw something in the air hovering a short distance over their school in El Paso, and they all agreed that: "It seemed to be floating in the air covered with something like a sheet. It was about 5'-6" tall and sort of egg-shaped."

Considering many other UFO sightings made over the years, this writer is led to believe that the thing seen over Tagus, California, in 1896, was an UFO which had produced a thin white cloud, perhaps due to an emission of gases, which partially cloaked the object from observation. This suspicion was reinforced when it was discovered that a strange cloud had been reported in the sky over Visalia, just a few miles from Tagus, on April 18, 1896. On April 19th the *Visalia Delta* printed:

Yesterday at 11:30 A.M., the attention of several people was attracted to a cloud in the southern heavens, wearing the colors of the rainbow. When first noticed, the hues were distinct and bright... In less than a minute the colors disappeared, and the cloud again became white. Twice again within fifteen minutes the peculiar change of hue was observed, but after the first time red, purple, and a light blue were the only shades that became distinct.

THE THING OF WHEELS AND CRANKS AND FROLIC.

Oh, say, you airy phantom,
Far up aloft afloat,
Are you some nervous goblin
Who likes to steer a boat?
Say, do you use the atmosphere,
As others use the sea?
And as you note our wonder
Do you chortle in your glee?
You hang out lights of warning
Across the misty sky,
But then you quickly vanish--
Oh, how? and whence? and why?

Some have not had the honor
To see your trailing gleam,
Yet 'tis against all reason
To say the others dream.
Some have not heard the voices
Your crew sends forth at night,
But still, as a phenomenon,
We vote you out of sight.
We cannot solve the problem:
Are you all gross, material?
With wheels, joints and engines--
Or wraithlike and ethereal?

We'd like to learn about you;
Permit us then to guess,
For you have got us rattled
To a point of keen distress.
Are you a Shortridge thunder bird,
Turned loose among the stars
From interstellar spaces
To scare the warlike Mars?
Or does the ghost of Hornbrook
Whirl down the giant void,
Revisiting the worldlings
His fables once annoyed?

Flammarion predicted
That stars would fall as rain--
So far as we have noticed
The most of them refrain.
To bring a pour of stars it seems
Was quite beyond his power,
But lights like yours may indicate
He did scare up a shower.
Magnetic currents--fearsome, weird--
Maybe have made the flash
To let the erring mortal know
His globe is soon to crash.

One editor is certain
You really are a ship,
And most adroitly manage
To give his sleuths the slip.
He thinks that now, or later,
The human race will fly;
So can't you, as a favor, soon
Take him aboard and try?
For if your motive power consists
Of force akin to wind,
He is as large a bag of that
As you will ever find.

Our faith it might be stronger,
But earth is rich in liars
Who do not pause to ponder
The future and its fires.
They'd see a ghost on every cloud
To sell the tale for space,
And spend the price for pie and cake
Wherewith to feed the face.
But come again, oh, toy balloons!
We rather like your style--
We see your catch of suckers
And join you in a smile.

The San Francisco Examiner.
November 26, 1896.