

## Le rapport DENEb concernant le crash de Coyame en 1974

### Le crash du disque de CHIHUAHUA

*Pour: Tous les membres de l'équipe DENEb*

*De : JS*

*Date : 23 mars 92*

*Objet : Recherche et conclusions sur le crash du disque de Chihuahua*

#### **TEXTE :**

Le 25 août 74 à 22h07, le radar de défense aérienne des USA a détecté un objet inconnu en approche de l'espace aérien des USA, venant du Golfe du Mexique. A l'origine l'objet a été dépisté à 4 000 km/h (2 200 nœuds) à une position de 325 degrés et à une altitude de 22 000 mètres (75 000 pieds), une trajectoire qui aboutit sur le territoire des USA environ soixante kilomètres au sud-ouest de Corpus Christi au Texas. Après approximativement soixante secondes d'observation, à une position de 250 km (155 miles) au sud-est de Corpus Christi, l'objet a simultanément ralenti à approximativement 3 000 km/h (1700 noeuds), viré à un cap de 290 degrés et a commencé une descente lente. Il est entré dans l'espace aérien mexicain à environ 60 km (40 miles) au sud de Brownsville au Texas. Le radar l'a dépisté à environ 800 km (500 milles) de la ville de Coyame, dans l'état de Chihuahua, pas loin de la frontière avec les USA. Là, l'objet a soudainement disparu des écrans de radar.

Pendant le vol au-dessus de l'espace aérien mexicain, l'objet qui s'était stabilisé à 13 000 mètres (45 000 pieds), est alors descendu à 6 000 mètres (20 000 pieds). La descente a été faite par paliers et non pas en suivant une trajectoire balistique ou une ligne droite. Chaque palier a été maintenu pendant environ cinq minutes.

L'objet a été détecté par deux installations de radars militaires différentes. Il aurait été dans la portée du radar civil de Brownsville, mais on suppose qu'aucun radar civil n'a détecté l'objet pour la simple raison qu'il n'y a pas de tel rapport. Le point de disparition des écrans de radar était au-dessus d'un secteur désertique et peu peuplé du Nord du Mexique. Au début, on a supposé que l'objet était descendu au-dessous de l'horizon du radar et une surveillance a été exercée en attendant une éventuelle réapparition de l'objet. Mais cela ne s'est pas produit.

On a d'abord supposé que l'objet pouvait être un météore en raison de la trajectoire à grande vitesse et descendante. Mais les météores voyagent normalement à des vitesses plus élevées, et descendent en suivant une trajectoire balistique, pas par paliers. Et les météores ne font, en principe, pas de changements de direction de 35°. Peu de temps après la détection, une alerte de défense aérienne a été lancée. Cependant, avant qu'une forme d'interception ait eu le temps de décoller, l'objet a tourné et pris une direction qui ne l'aurait pas placé immédiatement au-dessus du territoire des USA. L'alerte a été annulée dans les vingt minutes après la disparition de l'objet de l'écran de radar.

Cinquante deux minutes après la disparition, la radio du trafic civil a indiqué qu'un avion civil était tombé dans ce secteur. Mais il était clair que l'avion manquant était parti d'El Paso International à destination de Mexico, et ne pouvait donc pas être l'objet détecté et suivi au-dessus du Golfe du Mexique.

On a cependant noté que les deux ont disparu dans le même secteur et en même temps. Au petit jour suivant, les autorités mexicaines ont commencé une recherche de l'avion civil absent. A environ 10h35 ils reçoivent un signal par radio signalant que l'épave de l'avion manquant avait été repérée par un avion. Presque immédiatement est arrivé un rapport mentionnant la présence d'un deuxième avion au sol, à quelques kilomètres du premier. Quelques minutes plus tard un rapport additionnel a déclaré que le deuxième "avion" était de forme circulaire et apparemment en une seule pièce, bien qu'endommagé. Quelques minutes plus tard, les militaires mexicains ont appliqué un silence radio sur toutes les opérations de recherche.

Les interceptions radio ont été rapportées à la CIA. Probablement que deux autres organismes gouvernementaux ont également reçu ces rapports, mais ceci n'a pas été confirmé à ce jour. La CIA a immédiatement commencé à former une équipe de récupération. La vitesse avec laquelle cette équipe et son équipement ont été constitués laisse supposer que cette opération ait été un exercice bien préparé ou un exercice qui avait été déjà fait avant cet événement. Pendant ce temps, des demandes ont été faites au niveau le plus élevé par le gouvernement des Etats-Unis auprès de celui du Mexique pour permettre aux équipes de récupération US d'apporter leur "aide" sur le territoire mexicain. Ces demandes ont été ignorées et toute coopération catégoriquement refusée.

Vers 21h00, le 26 août 74, l'équipe de récupération s'était constituée et entrain en scène à Fort Bliss. Plusieurs hélicoptères ont volé depuis une base inconnue et se sont rassemblés dans un secteur sécurisé. Ces hélicoptères étaient peints de couleur sable et ne portaient aucune inscription. Un témoin oculaire a indiqué qu'il y en avait trois petits, très probablement des "UHI Hueys" d'après la description. Il y en avait également un plus grand, probablement un "Sea Stallion". Le personnel de cette équipe est resté avec les appareils et n'a eu aucun contact avec le reste du personnel de Fort Bliss.

Les survols par les satellites et les avions de reconnaissance, ce jour, ont indiqué que le disque au sol et l'avion civil avaient été enlevés du site de l'accident et chargés sur des camions plateforme. Les survols suivants ont confirmé que le convoi avait quitté le secteur et était parti vers le Sud.

A ce moment la CIA devait faire un choix entre permettre à cet aéronef inconnu de rester dans les mains du gouvernement mexicain, ou lancer l'équipe de récupération, complétée par un appui adapté des militaires, afin de récupérer le vaisseau. Mais il s'est produit un événement qui leur a enlevé le choix de la décision. Les survols de haute altitude ont indiqué que le convoi s'était arrêté avant d'atteindre des secteurs habités ou des routes principales. Les reconnaissances sur le terrain ne témoignaient d'aucune activité, et les contacts radio entre l'équipe mexicaine de récupération et ses états-majors avaient cessé. Un survol à basse altitude et à grande vitesse a été commandé.

Les photos prises par cet avion ont montré que tous les camions et jeeps se sont arrêtés, certains avec les portes ouvertes, et deux corps humains se trouvaient au sol près de deux véhicules. La décision de lancer l'équipe de récupération a été immédiatement prise mais son lancement réel a été suspendu en attendant l'arrivée de matériel et de 2 personnes supplémentaires. Ce n'est pas avant 14h38 que les hélicoptères sont partis de Fort Bliss. Les quatre hélicoptères ont suivi la frontière en descendant vers Presidio puis ont tourné et sont entrés dans l'espace aérien mexicain au nord de Candelaria. Ils furent au-dessus de l'emplacement du convoi à 16h53. Tout le personnel du convoi était mort, la plupart dans les

camions. Quelques membres de l'équipe de récupération, habillés en combinaison de bio-protection, ont défait les courroies tenant l'objet sur le camion plateforme, puis l'ont attaché à un câble de transport de charge du gros hélicoptère "Sea Stallion". A 17h14 l'objet récupéré était en route vers le territoire des USA. Avant de partir de l'emplacement du convoi, les membres de l'équipe de récupération ont rassemblé les véhicules et les corps mexicains, puis ont détruit le tout avec de puissants explosifs, y compris les morceaux de l'avion léger civil qui avait été impliqué dans la collision entre ciel et terre. A 17h46 les petits hélicoptères "Hueys" sont aussi partis.

Le "Hueys" a été rattrapé par les "Sea Stallion" au moment de son entrée dans l'espace aérien des USA. L'équipe de récupération a continué jusque dans les Davis Mountains, à un point situé à environ 40 km (25 miles) au nord-est de Valentine. Là, ils ont débarqué et ont attendu jusqu'à 02h25 du matin suivant. A ce moment-là ils ont repris le vol pour un rendez-vous avec un petit convoi sur une route entre VanHorn et Kent. Le disque récupéré a été transféré sur un camion assez grand pour le contenir et le cacher totalement. Une partie du personnel de l'hélicoptère Huey a été transférée dans le convoi.

Tous les hélicoptères sont alors repartis à leurs bases de départ pour des procédures de décontamination. Le convoi a continué non-stop, suivant les routes de l'arrière pays, les petites routes de liaison, et restant loin des villes. La destination du convoi était Atlanta en Géorgie.

Ici l'évidence s'amincie. Un rapport non confirmé indique que le disque a été par la suite transféré à la base aérienne militaire de Wright-Patterson . Un autre indique que le disque a ensuite été soit transféré vers une autre base anonyme, soit pris directement à Atlanta à destination de cette base inconnue.

La meilleure description du disque c'est qu'il avait 5 mètres de diamètre, convexe à la fois sur le haut et sur le bas, symétrique, ne possédant aucune porte ou fenêtre évidente. Son épaisseur était légèrement inférieure à 1,50 mètre. Sa couleur était argentée, tout comme l'acier poli. Il n'y avait aucune lumière visible, aucun moyen de propulsion identifiable. Il n'y avait aucune inscription. Deux secteurs de la bordure circulaire présentaient des dommages, l'un était un trou irrégulier d'environ 30 centimètres de diamètre, sa périphérie était dentelée. L'autre dommage a été décrit comme une "bosse" d'environ 65 centimètres de large. Le poids de l'objet a été estimé à approximativement 700 kilogrammes, sur la base de l'effet du poids sur l'hélicoptère porteur et d'après ceux qui l'ont transféré sur le camion.

Il n'y avait aucune indication dans les documents disponibles concernant quelque chose en évidence dans le "trou". Il semble probable que les dommages ayant créé le trou aient été provoqués par la collision avec l'avion civil. Cette collision s'est produite tandis que l'objet voyageait à environ 3 000 km/h (1700 nœuds). Même si nous ignorons la vitesse de l'avion civil, l'impact aurait été considérable à cette vitesse. Ceci est en accord avec la description de l'avion civil comme "étant presque totalement détruit". Ce qui avait été ramassé à l'endroit de l'accident était des morceaux de l'avion civil.

Le deuxième dommage a pu avoir résulté de l'impact de l'objet avec la terre. La vitesse dans ce cas a du être considérablement moins grande que lors du premier impact.

Aucune mention n'est faite des occupants de l'avion civil. On ne sait pas si des corps ont été récupérés. Considérant que l'avion léger civil a été détruit entre le ciel et la terre, les corps ont pu être éjectés et ne pas être tombés près des autres grands morceaux.

Malheureusement ce qui a causé le décès de l'équipe de récupération mexicaine n'est pas connu. Les hypothèses vont d'un produit chimique libéré par le disque suite aux dommages, à un agent microbiologique. Il n'y a aucune indication de mort ou de maladie par l'une ou l'autre des équipes de récupération. Il aurait été logique que l'équipe de récupération US rapporte un des corps avec eux pour analyse. Mais il n'y a aucune indication que cela ait été fait. Peut-être n'avaient-ils pas de moyens adaptés pour le transport de ce qui pourrait avoir été un corps biologiquement contaminé.

Une enquête à la FAA (USA) indique qu'il n'y a aucun document concernant l'accident de l'avion civil, probablement parce qu'il n'a pas impliqué un avion des USA.

Il convient de noter que les faits ci-dessus ne rapportent pas l'histoire complète. Rien n'est connu de l'analyse du vaisseau ni de son contenu. Rien non plus au sujet des décès dans l'équipe de récupération mexicaine. Nous ne savons même pas si ce vaisseau était piloté. D'autres questions se posent, comme: pourquoi un disque récupéré est-il parti pour Atlanta ? Et d'où le disque est-il venu ? Il a été la première fois détecté à plus de 300 km (200 miles) du territoire des USA, pourtant les moyens de défense aérienne des USA se prolongent à une distance beaucoup plus grande que cela. Si l'objet descendait dans l'atmosphère, peut-être que le système de surveillance de l'espace du NORAD a des enregistrements de l'objet. Une autre possibilité est qu'il est entré dans le Golfe du Mexique en dessous des limites radar puis a "bondi" jusqu'à 75.000 pieds. Vu les comportements antérieurs des disques de cette taille, il est probable que l'entrée dans l'atmosphère ait été faite depuis une altitude orbitale.

Les faits qui sont connus ont été recueillis dans les récits de deux témoins visuels, dans de la documentation copiée illégalement, et d'un document partiellement détruit. Ceci a été fait en 1978 par une personne qui est maintenant décédée. Seulement en février de cette année [1992] les notes et les documents sont arrivés entre les mains de notre groupe.

*FIN DU DOCUMENT*