



## DOSSIER N°84.

Phénomène ovni.

# AFFAIRE DE FORGES-LES-BAINS

(suite...)

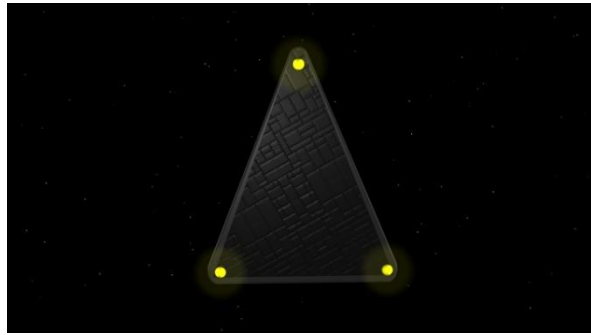
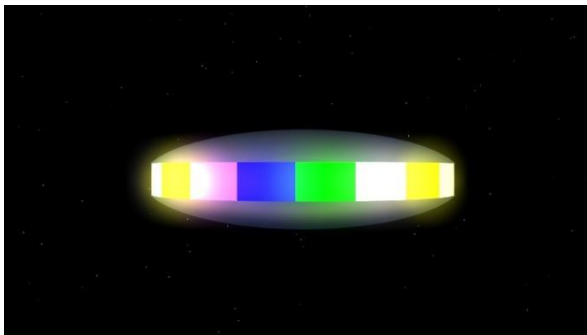
Première partie : <http://www.lesconfins.com/OVNISTHALES..pdf>

*Un article signé Daniel Robin,*

*Président de l'association Ovni Investigation.*

<http://www.lesconfins.com/>

[http://www.lesconfins.com/ovni\\_investigation.htm](http://www.lesconfins.com/ovni_investigation.htm)



### .1) Une affaire qui soulève de graves questions.

Depuis la publication de mon rapport sur les événements qui se sont déroulés à Forges-les-Bains dans la soirée du 15 décembre 2013, j'ai enregistré de nombreuses réactions de lecteurs qui m'ont fait part de leur intérêt pour cette affaire.

Il ne leur a pas échappé, en effet, que le témoignage de Monsieur F. (le témoin principal), allait bien au-delà d'une simple observation d'un objet volant non-identifié, et que les questions qu'il soulevait étaient de la plus haute importance.

La raison pour laquelle ce cas mérite toute notre attention est le fait que les engins observés par le témoin évoluaient près d'un site militaire de haute technologie abritant les installations de la branche radar de la société « Thales Air Systems\* ».

### .2) Quel degré d'« implication » ?

En raison de l'ampleur des faits qui se sont manifestés à proximité de la société « Thales Air Systems », nous envisageons sérieusement la possibilité qu'il pourrait exister, d'une façon ou d'une autre, ce que j'appelle une forme d'« implication » entre certaines grandes entreprises de hautes technologies (civiles et militaires) et les entités extraterrestres qui pilotent les engins volants d'origine inconnue.

De façon générale et théorique, il est possible de mesurer ou d'apprécier ce degré d'« implication » : il varierait entre le degré 0 (zéro) et le degré 2 (voir la note ci-dessous\*).

Je propose sur mon site Internet une sorte d'échelle graduée dont vous trouverez le détail à l'adresse suivante : [http://www.lesconfins.com/ils\\_savent.htm](http://www.lesconfins.com/ils_savent.htm)

En fonction des informations qui sont à notre disposition, nous pensons que, dans la réalité, le degré d'« implication » pourrait se situer « quelque part » entre le degré 1 et le degré 2.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'affaire de Forges-les-Bains, la première forme d'« implication » qui vient à l'esprit repose sur l'hypothèse qu'il pourrait exister un circuit de rétro-ingénierie, ou ingénierie inverse, à l'intérieur même du groupe Thales.

Cette technologie serait dérivée d'une technologie d'origine extraterrestre. La source première de la technologie exotique pourrait provenir d'une épave de vaisseau qui aurait eu une avarie ou encore d'un « don » volontaire de nos « visiteurs » dans le cadre d'accords strictement définis. Il n'est d'ailleurs pas certain que Thales soit un bénéficiaire direct, ou de « première mains » si je puis dire, de la rétro-ingénierie. Les « labos » R&D de cette entreprise ne pourraient avoir accès qu'à des retombées secondaires.

Bien que difficile à mettre en évidence, l'existence d'un tel circuit est cependant acceptée par diverses sources indépendantes (dont une connaît Thales de l'intérieur). Cette source de l'intérieur possède bien évidemment le niveau requis pour valider cette hypothèse. D'après elle : « les informations dont Thales dispose grâce à « ceux venus du ciel » (Elohim), viennent essentiellement du plateau d'Albion (à l'époque où Thales s'appelait Thomson CSF), et non pas de Forges-les-Bains » (Limours).

Sur le plateau d'Albion : <http://www.planete-revelations.com/t246-le-plateau-d-albion>

Il va sans dire que la règle qui impose le secret absolu de nos sources s'applique ici dans toute sa rigueur.

Notons aussi que Thales a collaboré avec le géant américain Lockheed Martin (leader mondial des technologies liées à la défense et à la sécurité) sur certains projets sensibles.

Exemples de collaboration :



L'affaire de Forges-les-Bains, suite...

*Ci-dessus : un satellite Iridium NEXT. En 2011, Thales Alenia Space choisit Lockheed Martin IS & GS, à Gaithersburg (MD) pour le développement de l'application software du satellite.*

Le 20 avril 2011, Thales Alenia Space a signé un contrat avec Lockheed Martin pour développer, tester et prendre en charge l'intégration d'un logiciel applicatif de charge pour les satellites Iridium NEXT (illustration ci-dessus). « Lockheed Martin, sélectionné à la suite d'un processus concurrentiel, proposait la solution la plus complète et présentant le risque le plus faible pour le logiciel applicatif de charge requis pour répondre aux exigences rigoureuses d'Iridium NEXT », a déclaré Monsieur Reynald Sez nec, directeur général de Thales Alenia Space. « Lockheed Martin se réjouit de collaborer avec Thales Alenia Space dans le cadre de cet important programme », a déclaré de son côté Monsieur Robert Kramer, vice-président défense des systèmes et services opérationnels.

Rappelons qu'Iridium Next est la seconde génération de la constellation de satellites de télécommunications Iridium. Les satellites, d'un poids chacun de 800 kilos et d'une puissance électrique de 2 kW, seront placés à 780 km de la terre, sur les mêmes orbites que les satellites de première génération. Le logiciel applicatif relatif à la constellation est réalisé par Lockheed Martin. Il passe avec succès la Revue Critique de Définition (RCD) en septembre 2012, démontrant que sa conception se situe à un haut niveau de maturité, et tout à fait dans les délais prévus cette nouvelle génération de satellites de communications, avec un premier lancement prévu pour 2015 (source : Wikipédia).

La même année, Thales a conclu un contrat de cinq ans avec Lockheed Martin UK dans le cadre du programme (IMOS) soutien opérationnel intégré Merlin. L'accord débutait en Avril 2011 et devrait se terminer en Mars 2016. L'entreprise Thales fournira un soutien pour les sous-systèmes acoustiques sur le Merlin Mk1 et Mk2 exploités par la Royal Navy. Le 23 Juillet 2013, la marine britannique a reçu ses cinq premiers hélicoptères Merlin Mk2 dans le cadre d'un contrat de 750 millions livres (1,150 milliards d'euros) avec Lockheed Martin. Cette modernisation vise à améliorer l'avionique de l'appareil, avec notamment des écrans tactiles, un suivi et une meilleure détection de cibles potentielles et un partage d'informations plus efficace entre les navires et les appareils en vol. Avec ces nouveaux appareils, la Fleet Air Arm (branche armée qui utilise des aéronefs embarqués sur les bâtiments de la Royal Navy) pourra effectuer des missions de lutte contre la piraterie, mais également, des évacuations sanitaires. Trente Merlin Mk1 doivent être amenés au format Mk2. Les premiers éléments devraient être opérationnels à l'été 2014. Les tout premiers Merlin ont été utilisés en opération en 2000 (source : <http://www.defens-aero.com/%C3%A9ception-des-premiers-merlin-mk2-pour-la-royal-navy>).

Thales Alenia Space Italie et Lockheed Martin Space Systems forment un partenariat stratégique. L'étroite collaboration entre Thales et Lockheed Martin renforcerait l'hypothèse selon laquelle Thales bénéficierait (ou aurait bénéficié dans le passé) d'une rétro-ingénierie d'origine extraterrestre. Nous avons en effet montré dans un autre dossier que Lockheed Martin aurait largement bénéficié de cette rétro-ingénierie lors de la conception du SR71\* :

### **DOSSIER N°53**

#### **Phénomène ovni**

#### **LE SR71 ET LA RETRO-INGENIERIE**

Ou comment tirer profit d'une technologie exotique.

<http://www.lesconfins.com/SR71RETROINGENIERIE.pdf>

L'affaire de Forges-les-Bains, suite...

### **.3) D'autres faits depuis la publication de mon premier rapport.**

Pour revenir à l'affaire de Forges-les-Bains, que s'est-il passé depuis la publication de mon premier rapport ?

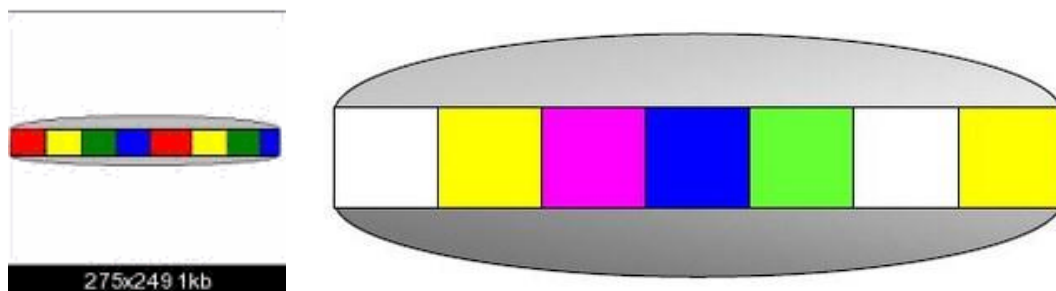
En premier lieu, signalons un fait étrange et significatif. J'ai eu, en effet, Monsieur F. au téléphone qui m'a dit que peu après la publication de mon rapport, un employé de chez Thales était venu le voir chez lui. Le prétexte de cette visite était en rapport avec l'activité du témoin. Cependant, Monsieur F. remarqua que le visiteur avait un comportement étrange. Il regardait avec insistance dans la direction de la colline où sont implantées les installations de la société Thales comme s'il cherchait à vérifier que de son domicile le témoin pouvait voir ce qui se passait au-dessus de ce site sensible.

Par ailleurs, Monsieur F. m'a précisé que l'engin discoïdale avait évolué très près d'une ligne à haute tension située au bas de la colline à quelques centaines de mètres juste en face de son domicile, et que l'engin serait même passé en dessous des câbles électriques. Selon lui, l'ovni cherchait peut-être à utiliser cette ligne haute tension comme source d'énergie.

Par ailleurs, en fréquentant les forums, j'ai obtenu des informations intéressantes qui semblent corroborer les affirmations de mon témoin. La première information concerne le dessin d'un témoin que nous appellerons « R », qui aurait observé un disque en tout point semblable à celui de Forges-les-Bains.

Ci-dessous : à gauche, le dessin de « R » qui a publié son récit sur un forum. A droite, le dessin que j'ai publié suite au témoignage de Monsieur F. La ressemblance est fort troublante quand on sait que les deux témoins ne se connaissaient absolument pas.

Voici les commentaires de « R » sur le forum : « Dans l'affaire de Forges-les-Bains le vaisseau représenté ressemble de façon frappante à celui de mon témoignage. Ce dessin je l'avais dessiné lors de la rédaction de celui-ci. Ce qui est troublant aussi, c'est l'allusion au vaisseau des deux abductés Betty et Barney Hill. A l'époque j'écrivais : sur le blog au-dessus de la photo de Betty et Barney il y a une soucoupe qui est très ressemblante à ma vision, sauf que, d'après mes souvenirs, les hublots étaient multicolores ».



*Ci-dessus à gauche : le dessin fait par « R » complétant son témoignage publié sur un forum.  
Ci-dessus à droite : mon dessin effectué lors de la rédaction de mon rapport sur l'affaire de Forges-les-Bains.*

Voici le récit de « R » relatant son observation qui a été faite dans le nord de la France :

« J'allais pour la première fois à pied, seule, chez ma grand mère. J'ai traversé la première rue près de chez moi et mon regard s'est porté au-dessus de l'immeuble qui se situait sur ma droite. Et là, à environ deux fois la hauteur de l'immeuble, une soucoupe était là. Elle faisait environ une dizaine de mètres de diamètre. A ce moment-là, je me suis frotté les yeux et lorsque je les ai ouverts, il n'y avait plus rien. Je me souviens d'une réflexion que je me suis faite lorsque j'ai quitté le quartier : c'était la rapidité avec laquelle la nuit était tombée. Pendant 2 à 3 années je ne savais plus si j'avais rêvé, ou si réellement j'avais vu quelque chose. Mais un jour, je fis la connaissance d'une personne dans un centre aéré. Le sujet de notre conversation porta sur les ovnis. Lorsque je me suis mise à raconter mon expérience, cette personne m'a dit qu'elle avait vu aussi un objet au même endroit que moi mais qu'elle était de l'autre côté de l'immeuble à ce moment-là. Alors, nous avons pris chacun une feuille de papier et nous avons dessiné ce que nous avons vu à l'époque. Les dessins étaient identiques. Je me suis dit que je n'avais pas rêvé. Sur le blog au-dessus de la photo de Betty et Barney Hill, il y a une soucoupe qui est très ressemblante à ma vision ».

Toujours en fréquentant les forums, je suis tombé sur un témoignage dans lequel nous trouvons l'observation d'un objet de forme triangulaire qui comporte des points communs avec celui de Forges-les-Bains. Nous appellerons les deux témoins de cette affaire : « D » et « P ».

Détails de l'observation :

Ville : Le Breuil.

Département : Saône-et-Loire (départ. 71).

Pays : France.

Date de l'observation : 15/02/2010.

Heure du début de l'observation : 21h30.

Durée de l'observation : 5 minutes.

Conditions météo : ciel dégagé.

Nombre de témoins : deux, « D » et « P ».

Type de phénomène : ovni en forme de triangle.

Récit complet de l'observation :

« Bonsoir. Un soir d'hiver de l'année 2010, nous étions en promenade mon voisin et moi dans notre petit village (ou il n'y a malheureusement pas grand chose à faire ...). Du coup, nous avons décidé d'aller nous asseoir sur les escaliers du parking du supermarché de notre village (désert étant donné l'heure tardive, environ 21h30).

Au bout de quelques minutes, nous nous sommes levés pour nous dégourdir les jambes et nous avons commencé à marcher vers la sortie du parking. C'est alors que nous avons entendu ce qui nous semblait être un hélicoptère, nous avons donc levé la tête pour essayer de le voir dans le ciel, et c'est alors, qu'au loin, nous avons aperçu une grosse forme noire. Sur le coup, nous n'en n'avons pas fait de cas et nous avons continué notre chemin tout en entendant toujours le bruit d'hélicoptère.

Tout d'un coup, le bruit est devenu assourdissant, nous avons encore une fois regardé en l'air en pensant que l'hélicoptère volait plus bas que la normale. Soudain, à environ 8 mètres au-dessus de nos têtes, nous avons vu un objet volant de forme triangulaire, noir, d'environ 5 ou

6 mètres de longueur qui faisait le même bruit qu'un hélicoptère, mais il est arrivé au-dessus de nos têtes en à peine quelques secondes. Peut-être entre 10 ou 15 secondes !

Il était si près de nous, que j'ai pu voir le dessous de cet objet volant. Il y avait comme un circuit électronique de couleur or sur toute la longueur et il y avait une lumière à chacune de ses extrémités : une blanche comme un flash d'appareil photo à son sommet, et 2 rouges sur les 2 extrémités inférieures (voir le croquis ci-dessous).

Nous avons observé cet appareil pendant environ 2 minutes, puis il s'est mis à nous flasher avec sa lumière blanche comme s'il nous prenait en photo. Il a fait cela plusieurs fois, et au bout d'un moment, nous nous sommes dit qu'il ne fallait pas stationner sous cet objet car au final nous ne savions pas ce que c'était. Nous nous sommes donc mis à courir et l'appareil s'est mis à nous suivre. Nous avons continué d'entendre ce bruit assourdissant qui nous suivait et la lumière blanche qui continuait de nous flasher.

Tout d'un coup, plus rien. C'était comme si il s'était volatilisé, plus de bruit, plus de lumière. Plus rien dans le ciel. Nous nous sommes arrêtés pour scruter le ciel mais il n'y avait plus rien. C'était comme si rien ne s'était passé.

Pour ma part, je n'ai jamais revu cet appareil volant. Et je suis formelle, ce n'était ni un avion de chasse, ni un hélicoptère. Malheureusement, je n'ai pas eu le réflexe de sortir mon téléphone portable pour le prendre en photo car sur le coup j'étais à la fois stupéfaite et terrorisée ».

Description précise de l'ovni : un appareil de forme triangulaire noir avec une lumière à chacune de ses extrémités (deux rouges et une blanche semblable à un flash d'appareil photo géant).

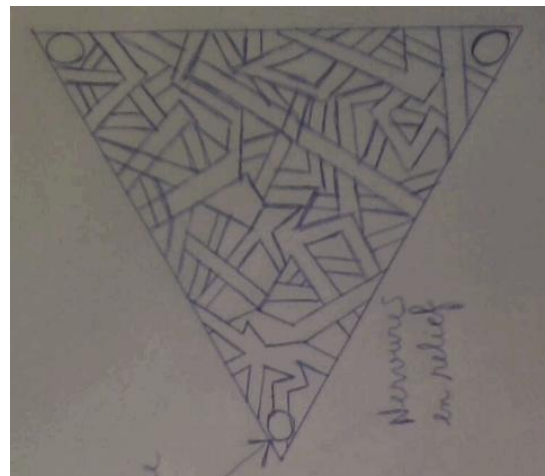
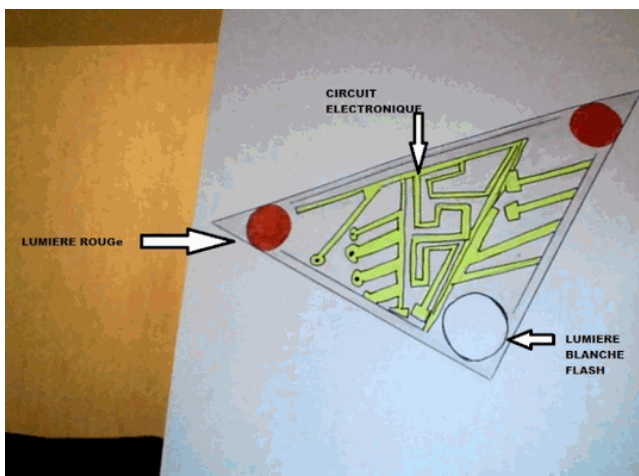
Taille du phénomène : environ 5 ou 6 mètres environ.

Comportement : il était tout d'abord à environ 500 mètres puis il est arrivé en à peine 15 secondes à environ 8 mètres au-dessus de nos têtes en faisant un mouvement stationnaire, puis il nous a suivit sur 100 mètres à la même vitesse que nous.

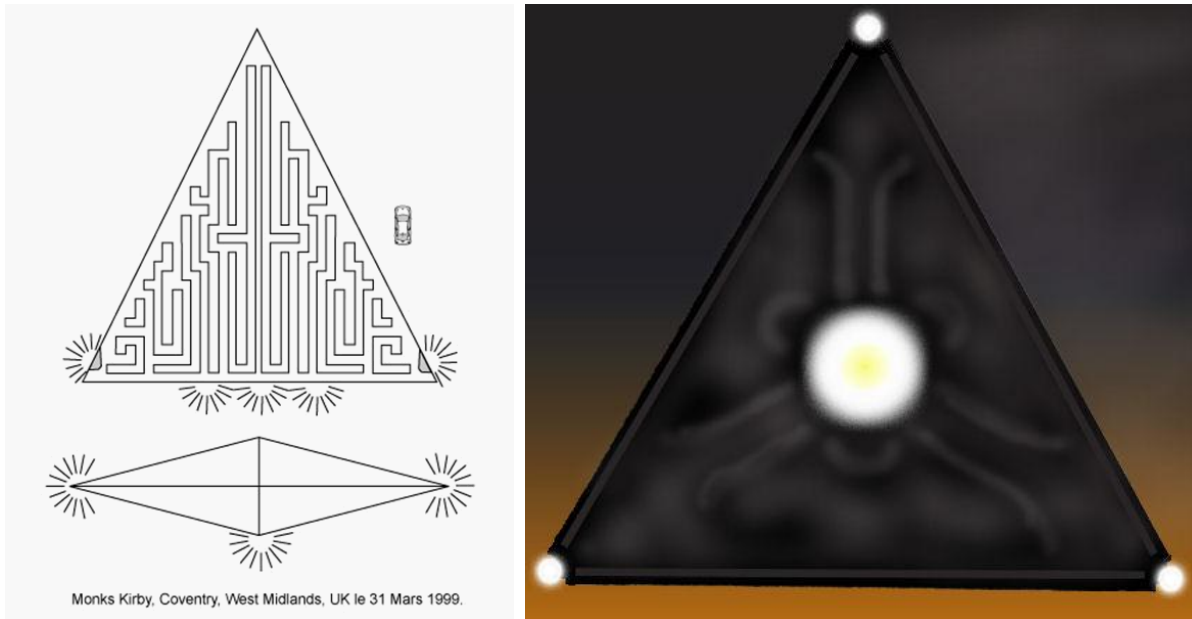
Bruit spécifique : Oui, comme le bruit d'un hélicoptère.

Direction de l'objet en fonction du vent : déplacement contrôlé et indépendant.

Présence d'installations : zone commerciale et supermarché.







*Ci-dessus en haut à gauche : le dessin fait par les témoins, « D » et « P » dans l'affaire de Le Breuil en 2010. L'un des témoins raconte : « il était si près de nous, que j'ai pu voir le dessous de cet objet volant. Il y avait comme un circuit électronique de couleur or sur toute la longueur et il y avait une lumière à chacune de ses extrémités : une blanche comme un flash d'appareil photo à son sommet, et deux rouges sur les deux extrémités inférieures ». Ci-dessus en haut à droite : le triangle de Forges-les-Bains. Ci-dessus en bas : deux reconstitutions de triangles montrant des surfaces inférieures très irrégulières (source NUFORC pour le triangle de droite, <http://www.nuforc.org/CBIndex.html> ).*

#### **.4) Analyses et commentaires sur la présence des hélicoptères à proximité de l'ovni.**

Je reproduis ci-dessous l'intégralité d'un texte que m'a adressé un Internaute (que j'appelle « B » car il souhaite garder l'anonymat) très intéressé par l'affaire de Forges-les-Bains. Lors de ses recherches, cet Internaute a essayé d'expliquer la présence de plusieurs hélicoptères ressemblant à ceux de la Gendarmerie à proximité de l'ovni de forme discoïdale. Je remercie « B » pour ce travail très complet qui permet de mieux comprendre la série d'évènements exceptionnels qui se sont déroulés dans la soirée du 15 décembre 2013.

« Bonjour Monsieur Robin. Après avoir lu de nombreuses fois l'enquête relative à l'observation de Forges-Les-Bains qui me passionne, j'ai souhaité « creuser » la partie du témoignage consacrée à l'évolution des hélicoptères et vous soumettre le résultat de mes cogitations et de mes modestes recherches sur le net.

Premièrement, situons la Base aérienne 107 (située à environ 17 km, direction Nord Est de Limours). Sources :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Base\\_a%C3%A9rienne\\_107\\_Villacoublay](http://fr.wikipedia.org/wiki/Base_a%C3%A9rienne_107_Villacoublay)

<http://www.ba107.air.defense.gouv.fr/>

Remarque : il n'est sans doute pas anodin que le centre Thales de Limours soit si près de la base aérienne militaire 107 (protection aérienne rapprochée).

Mission « MASA » ou Mesures Actives de Sécurité Aérienne, source :

<http://www.defense.gouv.fr/air/missions/missions-permanentes/missions-permanentes-en-metropole/missions-permanentes-en-metropole>

« Des interventions sont possibles sur l'ensemble des aéronefs utilisant l'espace aérien français. Toutes les mesures actives de sûreté aérienne (MASA) leur sont applicables. Faisant appel à des moyens actifs (intercepteurs ou armement sol-air), ces mesures permettent de rechercher l'identité d'un aéronef, d'observer son comportement, de lui faire appliquer une obligation, une restriction ou une interdiction, de l'avertir (tir de semonce), voire de le détruire. La phase de vol est soumise à un suivi systématique comparant en permanence le trajet décrit dans le plan de vol et la trajectoire réelle de l'avion ».

Je suis parti de l'hypothèse que le témoignage de Monsieur F. n'était pas un canular ni une méprise.

Mon objectif est d'essayer de répondre aux questions suivantes :

D'où venaient les hélicoptères observés ? Quelles unités de l'armée étaient impliquées dans cette opération ? Quel modèle d'hélicoptère a été utilisé ?

Les réponses à ces questions peuvent recouper d'autres informations provenant d'une enquête directe sur le terrain ou de la recherche de témoignages complémentaires.

Notons aussi que le site de Limours est situé dans une région exposée aux nuisances aériennes (survol d'hélicoptères) :

<http://www.limours.fr/Nuisances-aeriennes-Des-avancees> :

« Parmi les sujets sensibles, les nuisances aériennes figurent malheureusement en bonne place à Limours. Retour sur les dernières évolutions intervenues récemment sur un dossier complexe. Les survols d'hélicoptères : Comme si tout cela ne suffisait pas, depuis un bon nombre d'années, nous sommes en proie à des survols intempestifs d'hélicoptères. Les plus nuisant d'entre eux sont des gros porteurs de l'armée de type « Frelon » et « super Frelon » qui opèrent sur le quart Nord/Ouest de notre commune. Après un rendez-vous avec le Cabinet du Ministre de la Défense le 15 juillet 2008, une visite de la base de Villacoublay et nos demandes réitérées, Monsieur Barnier, Sous-Préfet de Palaiseau, entreprend actuellement de faire le nécessaire afin qu'une réelle concertation puisse avoir lieu prochainement en vue de faire évoluer la situation favorablement ».

On trouve d'ailleurs une question sur le sujet à soumise à l'assemblée Nationale en 2008 :

<http://questions.assemblee-nationale.fr/q13/13-362QOSD.htm>

« NUISANCES SONORES DES HÉLIPTÈRES MILITAIRES À LIMOURS ».

La population locale est donc habituée au survol d'hélicoptères dans cette zone.

Le témoignage de Monsieur F. centré sur l'activité des hélicoptères observés fait ressortir les points suivants :

- les faits se sont déroulés le dimanche 15 décembre 2013 à 19h00.
- 5 hélicoptères minimum (ressemblant à ceux de la gendarmerie) étaient positionnés à environ 300 mètres de l'ovni.
- les hélicoptères tentaient d'éclairer la zone avec des spots mais sans succès car ils étaient trop éloignés de l'engin.
- le témoin a eu l'impression que quelque chose tirait depuis le sol sur l'engin, mais celui-ci a esquivé tous les tirs avec une grande facilité en se mettant en position verticale.
- départ de l'ovni.
- dispersion des hélicoptères.



Ces manoeuvres ressemblent à une tentative d'interception d'un objet volant avec des moyens assez conséquents.

Le nombre d'hélicoptères engagés peut aussi fait penser à un exercice militaire. Cependant, j'ai un peu de mal à imaginer un exercice nocturne du GIGN par exemple, ou des Forces Spéciales au-dessus du centre de « Thales Air System » un dimanche soir à 19h00 et sur le territoire français.

En cas de détection d'un engin volant non identifié, il est fait appel à un dispositif sous l'autorité du C.N.O.A (Centre National des Opérations Aériennes) basé au Mont Verdun (région lyonnaise) qui va déclencher une intervention aérienne d'interception. Dans le cas qui nous concerne, il est fort probable que c'est l'escadron d'hélicoptères 3/67 Parisis qui a été sollicité. Cet escadron dépend de l'armée de l'air et se trouve sur la base aérienne 107 à Villacoublay. Il fait partie des moyens engagés lors de missions de sureté aérienne :

<http://www.defense.gouv.fr/air/activites/unites-aeriennes/escadrons-d-helicopteres/escadron-d-helicopteres-eh-03.067-parisis>

Caractéristiques de l'hélicoptère utilisé :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9rospatiale\\_AS550/555\\_Fennec](http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9rospatiale_AS550/555_Fennec)



*Ci-dessus : l'Eurocopter AS-555 Fennec dont la mise en service date de 1992. C'est sans doute ce type d'hélicoptère qu'aurait observé Monsieur F. dans la soirée du 15 décembre 2013. Source : <http://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/eurocopter-as-555-fennec/>*

A noter : Au cours des missions « MASA », le Fennec peut emporter un canon mitrailleur de calibre 20 mm monté sur un de ses patins. Toutefois, il emporte généralement un armement plus discret, composé de d'un ou deux tireurs d'élite avec des armes précises et fiables, type fusils et fusils d'assaut. Les commandos de l'air embarquent à bord de ces hélicoptères : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Commandos\\_parachutistes\\_de\\_l%27airLes](http://fr.wikipedia.org/wiki/Commandos_parachutistes_de_l%27airLes)

Les mesures « MASA » (Mesures Actives de Sûreté Aérienne) :

Cette mission est assurée par des hélicoptères de type Fennec à bord desquels sont embarqués des tireurs d'élite. Elle a pour objectif d'intercepter un éventuel aéronef à basse vitesse (avion d'aéroclub, U.L.M., hélicoptères, ovni ?) dont la trajectoire peut le conduire dans une zone

interdite, de l'arraisonner sur ordre de la Haute Autorité de la Défense Aérienne, et éventuellement de le détruire sur ordre du gouvernement.

Les équipages « MASA » participent à la sécurité lors des sommets des chefs d'Etats, des grandes manifestations publiques, ou lors des défilés parisiens du 14 juillet.

**Conclusion** : ce ballet aérien et cette mission aérienne n'a sans doute pas échappé à d'autres témoins : les employés du site Thales, les habitants de la zone de Limours et les militaires de la base aérienne 107. D'autre part, si mon hypothèse est exacte, une opération « MASA » a forcément eu lieu le dimanche 15 décembre 2013 vers 19h00 sur Limours. Ces opérations sont-elles couvertes par le Secret Défense ? Peut-on obtenir ces informations via le GEIPAN ou par Monsieur Luc Dini ? Quel a été le facteur déclencheur de cette interception : le signalement d'un engin depuis le site de Thales, une détection radar via le C.N.O.A, ou peut-être les deux ».

Notes\* :

### **Quel degré d'implication ?**

#### .1) Degré 0 (zéro) d'implication.

Caractéristiques du degré zéro : observation et détection à distance du phénomène ovni. Collecte de rapports d'observations et de témoignages. Enregistrements radar, films et photos d'ovnis. Récupération de divers matériaux dont l'origine n'est pas humaine. Analyses approfondies de traces au sol, d'échantillons de végétation, voire même d'implants. Le phénomène ne représente pas une menace pour la sécurité des états. Les autorités assistent impuissantes aux évolutions du phénomène ovni dans leur espace aérien. Pas de contact direct avec le phénomène, mais simple constat que le phénomène est bien réel.

#### .2) Degré 1 d'implication.

Caractéristiques du degré 1 : observation du phénomène ovni avec contacts sporadiques et limités, sans influence directe sur les affaires humaines. Rencontres secrètes que l'on peut qualifier de « courtoises » entre des représentants de la civilisation (ou des civilisations) qui produit le phénomène ovni et des représentants terriens rigoureusement sélectionnés. Echanges d'informations, voir transfert limité de technologies. Démonstration des prouesses des ovnis pour montrer aux terriens leur supériorité technologique. Contacts avec le phénomène ovni, mais pas d'interférence notable avec les affaires humaines. Tout se passe à un niveau très confidentiel.

#### .3) Degré 2 d'implication.

Caractéristiques du degré 2 : Il y a des contacts importants et fréquents au plus haut niveau. Collaboration active avec la civilisation extraterrestre. Il existe des échanges importants d'informations et des transferts massifs de technologies. Nous pouvons imaginer que dans le pire des scénarios, la civilisation extraterrestre exercerait un contrôle presque total sur notre planète. Les extraterrestres dicteraient les grandes lignes de l'organisation économique, politique et scientifique des états. Ils pourraient programmer notre avenir. Une infiltration des

extraterrestres dans toutes les sphères dirigeantes de la planète est aussi envisageable. Ils pourraient même prendre une apparence humaine pour passer inaperçus. Dans ce scénario de l'extrême, les politiques seraient soumis aux extraterrestres. A ce niveau d'implication, tout est possible. Le phénomène peut alors représenter une grave menace pour notre planète et l'avenir de notre civilisation. C'est le pire des scénarios, digne des théories conspirationnistes les plus sombres.

#### .4) Alternative.

Cependant, nous pouvons aussi imaginer l'hypothèse inverse, c'est-à-dire que les extraterrestres exerceraient un contrôle bénéfique et positif sur notre civilisation, avec l'intention de nous guider et peut-être même de nous « éduquer », pour nous permettre d'accéder à un niveau supérieur de civilisation. Le degré 2 implique des contacts étroits avec les extraterrestres, avec intervention et ingérence maximales dans les affaires humaines. Tout se passe à un niveau confidentiel mais les militaires et les scientifiques sont soumis au phénomène. Le phénomène dicte sa « loi », mais cette « loi » est destinée à nous faire progresser. Les extraterrestres auraient un « plan » destiné à orienter l'évolution de l'espèce humaine dans un sens positif pour nous.

#### **Le SR71 a-t-il bénéficié de la rétro-ingénierie ?**

Le fossé technologique entre la firme Lockheed (et par voie de conséquence tout le complexe militaro industriel Américain), et le reste du monde, nous pousse à nous interroger sur la possibilité de l'utilisation de la rétro-ingénierie dans le cadre de la conception du SR71. Cet avion a tellement bénéficié de « premières industrielles », et d'innovations exceptionnelles, que nous devons remettre en question la logique d'un progrès aéronautique normal qui veut qu'à chaque construction d'un nouveau type d'avion, l'industrie aéronautique réalise un petit bond technologique. Cependant, force est de constater que le SR71 n'est pas un avion qui s'inscrit dans le cheminement normal des progrès de l'industrie aéronautique. Il existe bien un avant, et un après « Blackbird ». Lors de la conférence du « Disclosure Project » qui s'était tenue le 9 mai 2001 au National Press Club à Washington DC, Mr Don Phillips a révélé l'existence d'un SR71 spécial utilisé secrètement par la C.I.A. En plus des missions d'espionnage conventionnel, ce SR71 était programmé pour effectuer des missions plus confidentielles qui consistaient dans la surveillance du trafic « venant sur terre et inversement (sic) ». Cette révélation venant de Mr Don Philips qui rappelons-le avait été un proche collaborateur de Kelly Johnson lors de la conception du SR71, aurait dû interpeller les ufologues et les journalistes qui s'intéressent de près au phénomène ovni. Curieusement, cette information est passée totalement inaperçu, ou a été mal comprise. Pourtant, Don Philips expliqua le plus simplement du monde devant la presse Américaine que « la C.I.A avait un SR71 spécial qui, en plus de ses missions classiques de renseignement, avait une utilisation méconnue dans le cadre de missions commanditées par la C.I.A, (cette version du SR71 devait avoir des performances sans doute supérieures à mach 4), qui consistaient en des vols à très haute altitude pour surveiller la présence éventuelle d'ovnis qui se dirigeraient vers la Terre, ou s'en éloigneraient ». Nous ne bénéficions pas tous les jours de révélations de cette importance qui ont été délivrées par un homme qui avait eu des responsabilités dans le programme aéronautique le plus avant-gardiste de la planète. Don Philips révéla à Steven

Greer lors d'un entretien avec lui pour la rédaction des ouvrages « Révélations » (tomes 1 et 2, « Les témoignages de militaires et de fonctionnaires américains sur les secrets les mieux gardés de notre histoire »), que lors de ses activités chez Lockheed il y avait des rumeurs persistantes concernant des projets cloisonnés appelés « Ateliers-Interdits ». Ces projets consistaient dans des études sur l'anti-gravité, les crashes d'ovnis, et la rétro-ingénierie. Si nous tenons compte de ces étonnantes révélations, tout porte à croire que le bond technologique que représente le SR71 à la fin des années cinquante est la conséquence de la rétro-ingénierie issue des ovnis. Pour ne pas éveiller les soupçons, les innovations dérivées de cette rétro-ingénierie étaient distillées à « dose homéopathique » dans les éléments clefs du projet. Voici quelques informations supplémentaires concernant M. Don Phillips qui proviennent de la version française du site Internet « Projet Révélation » : « Entrepreneur chez Lockheed Skunkworks, à l'USAF et la CIA, décembre 2000. Don Phillips travaillait à la base de l'Air Force de Las Vegas pendant l'évènement durant lequel des ovnis ont été observés à des vitesses fabuleuses à proximité du mont Charleston, au nord ouest de Las Vegas. Il travailla aussi à la Lockheed Skunkworks avec Kelly Johnson sur la conception et la fabrication des Blackbird U-2 et SR-71. Il atteste que nous ne possédons non seulement des dispositifs extraterrestres, mais aussi le résultat de projets technologiques énormes depuis leur étude. Il témoigne qu'en 1950 et 1960, l'OTAN a effectué des recherches sur les origines des races E.T et distribué des rapports aux leaders de différents pays. Mr Phillips atteste aussi qu'il existe des enregistrements audio et vidéo de rencontres en Californie en 1954 entre des extraterrestres et des dirigeants des USA. Il donna une courte liste des technologies que nous avons développé grâce aux extraterrestres : microprocesseurs, lasers, visions de nuit, gilets pare-balles. Ces E.T sont-ils hostiles ? S'ils le sont effectivement, avec leur armement, ils auraient pu nous détruire depuis déjà bien longtemps ou nous causer de sérieux dommages. Mr Phillips développe aujourd'hui des technologies visant à supprimer les polluants et à réduire notre besoin d'énergie fossile, comme des systèmes de génération d'énergie utilisant les énergies naturelles de notre planète ».

### **En bref : la société Thales :**

**THALÈS, 56 ANS.**

Un marché à 360°.

Premier en Europe pour les radars militaires de surveillance aérienne, **qu'il crée à Limours**, ce groupe mondial se développe naturellement à l'international sur ce marché en pleine expansion, où la puissance de la R&D fait la différence.

Société créée en 1957. Implantée à Brétigny-sur-Orge, 900 salariés, CA total du groupe en 2012 : 14 158 M€.

Thalès a acquis en 1957 l'ancien centre d'essais d'antennes radars et d'acceptation clients de Radio Industrie de Limours. Ce groupe international d'électronique spécialisé dans l'aérospatial, la défense et les technologies de l'information est arrivé à Limours, en 1957 – il s'appelait alors Thomson CSF – **en acquérant l'ancien centre d'essais d'antennes radars et d'acceptation clients de Radio Industrie**. Aujourd'hui Thalès Limours conçoit, développe, teste et livre des radars de surveillance aérienne principalement dédiés à la défense. **En outre, l'établissement accueille la direction française des activités radars**, qui supervise, en sus de Limours, les sites de Rouen-Ymare (vocation civile) et de Fleury-les-Aubrais (soutien

clients). Celle-ci travaille aussi en synergie étroite avec les sites de Thalès à Hengelo et Delft aux Pays-Bas ainsi qu'à Pforzheim en Allemagne. « Notre activité se développe de plus en plus, en particulier à l'international », précise Éric Van Rie, directeur de Thalès Limours. Sur le marché du radar de surveillance aérienne, où le groupe occupe la première place en Europe tout en étant un acteur de référence sur la planète, Limours jouit de la meilleure réputation. « **Nous avons une activité de R&D importante**, en collaboration avec Hengelo, et nos experts sont reconnus mondialement », explique le dirigeant. **Le point fort du site : ses avantages topologiques. « Nous pouvons tester les radars en vraie grandeur. Nous disposons en effet de champs libres devant nous et nous pouvons placer des balises de l'autre côté de la vallée de l'Yvette. En outre, le trafic aérien est d'une grande richesse car les avions approchant d'Orly passent dans notre axe. L'autre atout est la proximité de Paris, à la fois pour nos clients, qui viennent notamment tester nos radars et se former, et pour notre personnel. »**

Un bémol toutefois, la desserte du site par des petites routes. « Cela peut être un frein pour les collaborateurs qui n'ont pas de moyen de transport personnel. Mais nous avons mis en place notre propre système de navettes vers les gares RER. Et nous espérons que le développement du plateau de Saclay débordera sur Limours !

#### **THALÈS DANS LE MONDE :**

- 67 000 salariés dans 56 pays.
- 14,2 milliards d'euros de revenus en 2012.  
dont 20 % consacrés à la R&D.
- Capital détenu par l'État français (27,1 %).  
Dassault Aviation (26%), flottant (46,9 %).
- Clientèle : 52 % défense, 48 % civil.

#### **THALÈS EN ESSONNE :**

- Limours : 900 salariés, dont 76 % d'ingénieurs et de cadres.
- Brétigny-sur-Orge (depuis 1973) : centre de compétence mondial dans le domaine de la billettique, 500 salariés.
- Palaiseau, campus de Polytechnique (depuis 2006) : centre d'excellence dédié à l'innovation, 350 salariés, 80 doctorants et 100 scientifiques d'instituts de recherche.



**DOSSIER N°84.**

Phénomène ovni.

**AFFAIRE DE FORGES-LES-BAINS**

(suite...)

*Un article signé Daniel Robin,  
Président de l'association Ovni Investigation.*

<http://www.lesconfins.com/>

[http://www.lesconfins.com/ovni\\_investigation.htm](http://www.lesconfins.com/ovni_investigation.htm)