

UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : André Perrad & Mich De Weirtdt



Deel 3

De acties van de Luchtmacht en de reacties in de media

Wat voorafging

In onze twee vorige afleveringen hebben we vooral de nadruk gelegd op de veelvoudige observaties van eigenaardige vliegende toestellen die zonder enige toestemming evolueerden boven ons grondgebied, vooral tijdens de periode van eind november 1989 tot midden 1990. De aard en de afkomst van deze toestellen was ons onbekend maar ze demonstreerden ongekende technische mogelijkheden door statisch te blijven of zich quasi geluidloos aan zeer lage snelheid te verplaatsen.

In een land dat de twee voornaamste hoofdkwartieren van de NAVO huisvest en dit van de Europese Unie, is de beveiliging van het luchtruim uiterst belangrijk. De Luchtmacht zag zich verplicht die vermeende “indringers” te identificeren.

Maar dat was gemakkelijker gezegd dan gedaan.

De eerste vaststellingen

De eerste belangrijke observaties werden op 29 november 1989, voornamelijk door rijkswachters in de omgeving van Eupen gedaan. Het was de Brusselse UFO vereniging SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*) die ging aankloppen bij de Minister van Landsverdediging om inzage te krijgen van de geregistreerde radarbeelden van die avond. Die vraag werd gunstig beantwoord; de registraties werden geanalyseerd en er werden geen echo's¹ gevonden die betrekking hadden op de plaatsen en het tijdstip waar de rijkswachters hun waarnemingen hadden gemeld.

Technische aspecten van de detectiemiddelen

Vooreerst wat uitleg over de technische beperkingen van de toenmalige detectiemiddelen die ongetwijfeld een rol hebben gespeeld bij de pogingen tot identificatie van de “indringers”. Ik leg de nadruk op “toenmalig” omdat, dankzij de technologische evolutie, sindsdien bepaalde van die beperkingen kunnen omzeild worden.

De luchtmacht beschikt over twee krachtige zoekradars die respectievelijk in Glons (Tongeren) en Semmerzake (Gent) zijn opgesteld. Daarbij heeft de burgerluchtvaart twee evenwaardige radars, de eerste in Bertem (Leuven) en de tweede in St Hubert. Elke radar heeft een reikwijdte van minstens

Partie 3

Actions de la Force Aérienne et réactions médiatiques

Ce qui a précédé

Dans nos deux épisodes précédents, nous avons particulièrement insisté sur les multiples observations d'étranges engins aériens évoluant au-dessus de notre territoire sans aucune autorisation, en particulier pendant la période allant de la fin novembre 1989 jusqu'au milieu de l'année 1990. La nature et l'origine de ces engins nous étaient inconnues, mais ils démontraient des possibilités techniques sans précédent en restant statiques ou en se déplaçant presque silencieusement à très basse vitesse.

Dans un pays qui abrite les deux principaux sièges de l'OTAN et celui de l'Union Européenne, la sécurité de l'espace aérien est extrêmement importante. La Force Aérienne a été obligée d'identifier ces « intrus » présumés.

Mais c'était plus facile à dire qu'à faire.

Les premières constatations

Les premières observations importantes ont été faites le 29 novembre 1989, principalement par des gendarmes dans les environs d'Eupen. C'est la SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*) bruxelloise qui a frappé à la porte du ministre de la Défense nationale pour avoir accès aux images radar enregistrées lors de cette soirée. Il a été répondu favorablement à cette question ; les enregistrements ont été analysés et aucun écho¹ n'a été trouvé lié aux lieux et à l'heure où les gendarmes avaient signalé leurs observations.

Aspects techniques des dispositifs de détection

Tout d'abord, quelques explications sur les limites techniques des moyens de détection de l'époque, qui ont sans doute joué un rôle dans les tentatives d'identification des « intrus ». J'insiste sur « à l'époque » parce que, grâce à l'évolution technologique, certaines de ces limitations peuvent désormais être contournées.

La Force Aérienne dispose de deux puissants radars de recherche qui sont installés respectivement à Glons (Tongres) et à Semmerzake (Gand). De plus, l'aviation civile dispose de deux radars équivalents, le premier à Bertem (Louvain) et le second à Saint-Hubert. Chaque radar a une portée d'au

1. Een echo is een elektronisch signaal dat teruggekaatst is naar de radarantenne en informatie verschaft over de locatie en afstand van het terugkaatsende object.

1. Un écho est un signal électronique renvoyé vers l'antenne radar, qui fournit des informations sur l'emplacement et la distance de l'objet réflecteur.

300 km; de radarbeelden kunnen uitgewisseld worden, dus het Belgisch grondgebied wordt volledig bestreken. Daarenboven heeft elk vliegveld een naderingsradar om de vliegtuigen bij te staan bij de landing. Deze radars hebben een beperkte actieradius.

Hieraan moeten we nog de F-16 boordradars toevoegen die ontworpen zijn om doelen te intercepteren op kortere afstand. De piloot kan zijn radar vergrendelen op een doel, zodat hij/zij alle nodige vluchtgegevens van dit doel bekomt.

• Beperkingen van de militaire grondradars

Het is gekend dat een radar niet “achter de horizon” kan kijken. Dus een tuig dat op zeer lage hoogte vliegt kan verscholen zitten achter hindernissen (heuvels) van het terrein. Nochtans zouden toestellen die op lage hoogte evolueren in de omgeving van Eupen moeten detecteerbaar zijn met de radar van Glons.

Die radars zijn afgestemd om vliegtuigen of helikopters te volgen die aan een bepaalde snelheid vliegen. Om te beletten dat traag bewegende voorwerpen, zoals wagens, of permanente hindernissen op het scherm verschijnen wordt een MTI (*Moving Target Indicator*) ingeschakeld. Hierdoor konden de tuigen die in de regio van Eupen actief waren op 29 november 1989 en zich verplaatsten aan zeer lage snelheid, niet gezien worden door de radars van Glons of Semmerzake. Deze MTI kan uitgeschakeld worden, maar de controleur moet vooraf verwittigd worden en hij zal moeten werken op een radarscherm waarop heel wat “clutter” (rommel) zal verschijnen (*raw video*).

De toenmalige antennes van de “zoekradars” hadden een rotatiesnelheid van ongeveer 12 seconden. Wanneer een echo gedetecteerd wordt en 12 seconden later dezelfde echo in de omgeving opduikt, kan het systeem de richting en snelheid bepalen, afhankelijk van de verplaatsing tijdens de rotatie. Wanneer echter de verplaatsing te groot is voor een conventioneel vliegtuig zal de echo beschouwd worden als *clutter*. Dit kan wel degelijk het geval geweest zijn bij latere observaties, wanneer bepaalde getuigen het toestel hebben zien “wegflitsen” zodat de radars een eventuele echo niet geïnterpreteerd hebben als een conventioneel (vlieg)tuig.

Niet te vergeten, de toestellen die door de rijkswachters gezien werden hadden een “*stealth*” vorm. Het is best mogelijk dat dit een rol heeft gespeeld bij het niet-observeren van de “indringers”.

• Beperkingen van de burgerradars

De burgerradars werken vooral in de “*secondary radar mode*”.

In een gecontroleerd luchtruim, en ook in nachtvlucht, zijn alle vliegtuigen verplicht hun “*transponder*” in te schakelen. Bij “ondervraging” vanwege de grondradar bezorgt deze transponder alle vluchtgegevens aan het station. De contro-

moins 300 km ; les images radar peuvent être échangées, de sorte que le territoire belge est entièrement couvert. De plus, chaque aéroport dispose d'un radar d'approche pour assister les avions à l'atterrissage. Ces radars ont une portée limitée.

À cela, il faut ajouter le radar embarqué des F-16 qui est conçu pour intercepter des cibles à des distances plus courtes. Le pilote peut verrouiller son radar sur une cible, afin d'obtenir toutes les données de vol nécessaires concernant cette cible.

• Limites des radars militaires au sol

Il est bien connu qu'un radar ne peut pas voir « au-delà de l'horizon ». De même, un engin qui vole à très basse altitude peut être caché derrière des obstacles (collines) de terrain. Cependant, les avions évoluant à basse altitude dans les environs d'Eupen doivent être détectables par le radar Glons.

Ces radars sont réglés pour suivre les avions ou les hélicoptères volant à une certaine vitesse. Pour éviter que des objets lents, tels que voitures ou obstacles permanents, n'apparaissent à l'écran, un MTI (*Moving Target Indicator*) est activé. En conséquence, les engins qui étaient actifs dans la région d'Eupen le 29 novembre 1989 et qui se déplaçaient à très faible vitesse ne pouvaient pas être vus par les radars de Glons ou de Semmerzake. Ce MTI peut être désactivé, mais le contrôleur doit être averti et il devra travailler sur un écran radar sur lequel beaucoup de « *clutter* » (*fouillis*) apparaîtront (*raw video*).

Les antennes des « radars de recherche » de l'époque avaient un temps de rotation complète (360°) d'environ 12 secondes. Lorsqu'un écho est détecté et que le même écho apparaît dans l'environnement 12 secondes plus tard, le système peut déterminer la direction et la vitesse en fonction du mouvement pendant la rotation. Cependant, si le déplacement est trop important pour un avion conventionnel, l'écho sera considéré comme un *clutter*. C'est peut-être ce qui s'est passé lors d'observations ultérieures, lorsque certains témoins ont vu l'engin « s'éloigner », de sorte que les radars n'ont pas interprété un écho possible comme étant celui d'un engin conventionnel.

Sans compter que l'appareil vu par les gendarmes avait une forme « furtive ». Il est tout à fait possible que cela ait joué un rôle dans la non-observation des « intrus ».

• Limites des radars civils

Les radars civils fonctionnent principalement en « *secondary radar mode* ».

Dans l'espace aérien contrôlé, ainsi qu'en vol de nuit, tous les aéronefs sont tenus d'activer leur « *transponder* ». En cas d'« interrogation » par le radar au sol, ce transpondeur fournit toutes les données de vol à la station. Les contrôleurs de l'aviation civile reçoivent ainsi une image synthétique

leurs van de burgerluchtvaart krijgen aldus een synthetisch beeld op hun scherm met alle nodige gegevens (richting, snelheid, hoogte).

Vliegtuigen die zonder transponder opereren kunnen enkel gezien worden met “*primary radar*” en ontsnappen dus aan de aandacht van de burgercontrole.

Een eerste besluit is dat de tuigen die visueel opgemerkt werden boven de regio van Eupen op 29 november 1989 geen conventionele vliegtuigen of helikopters waren die normaal zouden moeten gedetecteerd worden door de grondradars.

• Beperkingen van de boordradars F-16

Zoals de grondradars zijn ook de pulse-doppler boordradars van de F-16's ontworpen om vliegtuigen, helikopters of UAV's (*Unmanned Aerial Vehicles*) te detecteren die zich verplaatsen aan een bepaalde snelheid. Om te beletten dat wagens gedetecteerd worden die het scherm zouden verza- digen, wordt een “*doppler notch*” ingesteld die zal beletten dat er statische of zeer traag bewegende objecten of tuigen op het scherm van de piloot zouden verschijnen.

De eerste acties

Na 29 november 1989 wilden we absoluut weten wat er gaande was en spraken af met de rijkswacht dat, in geval van bijkomende dergelijke observaties, die bevestigd werden door een rijkswachtpatrouille, deze laatste het radarstation van Glons kon bellen om te vragen de QRA (*Quick Reaction Alert*) vliegtuigen in de lucht te sturen (*scramble*).

QRA-vliegtuigen zijn bewapend met lucht-lucht missielen en een boordkanon; ze staan permanent ter beschikking om onmid-

sur leur écran avec toutes les données nécessaires (direction, vitesse, altitude).

Les aéronefs fonctionnant sans transpondeur ne peuvent être vus qu'avec un « *primary radar* » et échappent ainsi à l'attention du contrôle civil.

Une première conclusion est que les engins qui ont été repérés visuellement au-dessus de la région d'Eupen le 29 novembre 1989 n'étaient pas des avions ou des hélicoptères conventionnels qui auraient dû normalement être détectés par les radars au sol.

• Limites des radars embarqués F-16

Comme les radars au sol, les radars de bord de type *Pulse-Doppler* des F-16 sont conçus pour détecter les avions, les hélicoptères ou les drones (*véhicules aériens sans pilote*) se déplaçant à une certaine vitesse. Pour empêcher la détection de voitures qui satureraient l'écran, un « *doppler notch* » est intégré, qui empêchera les objets ou engins statiques ou très lents d'apparaître sur l'écran du pilote.

Les premières actions

Après le 29 novembre 1989, nous voulions absolument savoir ce qui se passait et nous nous sommes mis d'accord avec la gendarmerie pour qu'en cas d'observations supplémentaires de ce type, confirmées par une patrouille de gendarmerie, celle-ci puisse appeler la station radar de Glons pour demander l'envoi des avions QRA (*Quick Reaction Alert*) dans les airs (*scramble*).

Les avions QRA sont armés de missiles air-air et d'un canon embarqué ; ils sont disponibles en permanence pour un

A scramble is a delicate operation.

Pilots have to be airborne with a fully armed aircraft within 10 minutes, even in the middle of the night. Such scrambles are regularly exercised for training purposes, it is part of the yearly training programme of operational F-16 pilots.



dellijk op te stijgen in geval van inbreuk tegen de regels van de luchtvaart. Deze scramble is een delicate operatie – piloten moeten zich in de onmiddellijke omgeving van het vliegtuig bevinden en binnen de kortste keren in de lucht zijn, ook in het holst van de nacht. Om de piloten een bepaalde routine te geven met het uitvoeren van een scramble wordt deze regelmatig geoefend. Het identificeren van “vermoedelijke indringers” was een goede gelegenheid om dergelijke oefeningen uit te voeren.

Een eerste observatie werd bevestigd door de rijkswacht op 5 december 1989. Spijtig genoeg was het zicht zeer beperkt en de QRA-vliegtuigen konden pas opstijgen met enige vertraging. Ze waren slechts een uur na de grondobservatie ter plaatse en “de vogel was gaan vliegen”.

Zoals reeds beschreven in onze eerste aflevering, werden op 16 december, na talrijke meldingen van “vreemde lichten in de lucht”, twee F-16's in de lucht gestuurd. De piloten konden snel vaststellen dat het fenomeen werd veroorzaakt door laserstralen, geprojecteerd door een dancing en gereflecteerd door een wolkenlaag.

Vooraf deze laatste ervaring had ons geleerd dat we voorzichtig moesten zijn met het opsturen van F-16's bij het zien van lichtverschijnselen.

Na de SOBEPS-persconferentie van 18 december, en na overleg met de rijkswacht en het bestuur der luchtvaart zijn we tot de procedure gekomen dat getuigenissen eerst moesten bevestigd worden, niet enkel door de rijkswacht, maar ook door een radarstation dat het vermeend toestel moest opmerken op de radar. Dit was een ingewikkelde procedure, vooral omdat er destijds geen mobiele telefoons bestonden en de getuigenissen laat, of helemaal niet, de rijkswacht bereikten. Ook kan een statisch tuig niet altijd gezien worden door de grondradar, zelfs met de MTI-filter uitgeschakeld. Toch waren we verplicht een rem in te bouwen, zo niet kon gelijk welke grappenmaker een vliegtuig in de lucht doen sturen.

Hoewel er voortdurend observaties werden gemeld, kwam het gedurende een drietal maanden niet meer tot enige actie vanwege de F-16's.

Toch bleef het “spook” van de F-117 rondhangen. Heel wat “zelf gepromoveerde experten” bleven beweren dat we hier te maken hadden met USAF Stealth vliegtuigen die niet konden gedetecteerd worden door de grondradars. Deze F-117 assumptie werd vooral geproclameerd in Franse media, maar dan op een toon alsof “*les petits Belges*” niet op de hoogte waren van deze technologie.

Dit was natuurlijk totale onzin; een F-117 kan niet vliegen aan snelheden beneden 250 km/u, en is uitgerust met een straalmotor die zeer luidruchtig is. Bovendien zijn dergelijke vluchten niet toelaatbaar zonder formele toestemming.

décollage immédiat en cas d'infraction aux règles de l'aviation. Ce scramble est une opération délicate – les pilotes doivent être à proximité immédiate de l'avion et être dans les airs en un rien de temps, même en pleine nuit. Pour donner aux pilotes une certaine habitude de l'exécution d'un scramble, il est pratiqué régulièrement. L'identification des « intrus présumés » est une bonne occasion de pratiquer de tels exercices.

Une première observation a été confirmée par la gendarmerie le 5 décembre 1989. Malheureusement, la visibilité était très limitée et les avions QRA n'ont pu décoller qu'avec un certain retard. Ils étaient sur place une heure seulement après l'observation au sol et « l'oiseau s'était envolé ».

Comme déjà décrit dans notre premier épisode, le 16 décembre, après de nombreux rapports de « lumières étranges dans le ciel », deux F-16 ont été envoyés dans les airs. Les pilotes ont pu rapidement déterminer que le phénomène était causé par des faisceaux laser, projetés depuis un dancing et réfléchis par la couche nuageuse.

Cette dernière expérience nous avait surtout appris que nous devons être prudents lorsque nous envoyons des F-16 suite à l'observation de phénomènes lumineux.

Après la conférence de presse de la SOBEPS du 18 décembre, et après consultation de la gendarmerie et de l'administration de l'aéronautique, nous en sommes arrivés à une procédure selon laquelle les témoignages devaient d'abord être confirmés, non seulement par la gendarmerie, mais aussi par une station radar qui devait détecter sur écran l'avion présumé. Il s'agissait d'une procédure compliquée, d'autant plus que les téléphones portables n'existaient pas à l'époque et que les témoignages ne parvenaient que tardivement, voire pas du tout, à la gendarmerie. De plus, un engin statique peut ne pas toujours être vu par le radar au sol, même avec le filtre MTI désactivé. Pourtant, nous étions obligés d'installer un frein, sinon n'importe quel farceur pouvait envoyer un avion dans les airs.

Bien que des observations constantes aient été rapportées, il n'y eut aucune intervention des F-16 pendant environ trois mois.

Pourtant, le « fantôme » du F-117 persistait. Beaucoup d'« experts auto-promus » n'arrêtaient pas d'affirmer que nous avions affaire à des avions furtifs de l'USAF qui ne pouvaient pas être détectés par les radars au sol. Cette hypothèse du F-117 a été principalement publiée dans les médias français, mais sur un ton ironique comme si « *les petits Belges* » n'étaient pas au courant de cette technologie.

Ceci, bien sûr, était un non-sens total ; un F-117 ne peut pas voler à des vitesses inférieures à 250 km/h et est équipé d'un moteur à réaction très bruyant. De plus, de tels vols ne sont pas permis sans autorisation formelle.

Om de geesten wat te kalmeren heb ik toen formeel de vraag gesteld aan de Amerikaanse ambassade. Reeds de dag nadien ontving ik een Fax met de bevestiging dat er absoluut geen F-117 activiteiten waren geweest boven ons grondgebied.

Pour calmer un peu les esprits, j'ai alors formellement posé la question à l'ambassade américaine. Dès le lendemain, j'ai reçu un fax confirmant qu'il n'y avait eu absolument aucune activité de F-117 au-dessus de notre territoire.

The F-117, the culprit which deceived the Belgian Air Force and hundreds of witnesses??? Nonsense!!!



30-31 maart 1990, F-16 scramble

Tijdens een familiesamenkomst bij een rijkswachter in Ramillies, merken de aanwezigen eigenaardige lichtverschijnselen in de lucht. Deze lichten zijn aanzienlijk intenser dan de sterren en planeten, en zijn gerangschikt in een gelijkzijdige driehoek. Hun kleur is veranderlijk: rood, groen en geel. Hun waarnemingen worden bevestigd door een opgeroepen rijkswachtpatrouille die het radarstation van Glons verwittigt. De patrouille meldt nog drie nieuwe lichten die op hun beurt, na een reeks van ongelijkmatige verplaatsingen, in een gelijkaardige driehoekige formatie geschikt worden.

Het radarstation van Glons verwittigt het zusterstation van Semmerzake en beide schakelen de MTI uit, zodoende kunnen de controleurs traag bewegende tuigen detecteren. Beide radars zien een ongeïdentificeerde, traag bewegende echo op ongeveer 5 km ten noorden van het vliegveld van Beauvechain. De echo beweegt zich in westelijke richting met een snelheid van ongeveer 25 knopen².

Na voorafgaande coördinatie met de NAVO en aangezien aan alle voorwaarden voor het opstijgen van de QRA-vliegtuigen was voldaan, geeft Glons het *scramble*-bevel.

Tien minuten later, om 22.05 u UTC (ex GMT) (lokale tijd 00.05) zijn twee F-16's in de lucht en, gedurende een veer-

30-31 mars 1990, scramble de F-16

Lors d'une réunion de famille chez un gendarme à Ramillies, les personnes présentes remarquent d'étranges phénomènes lumineux dans le ciel. Ces lumières sont considérablement plus intenses que les étoiles et les planètes, et sont disposées dans un triangle équilatéral. Leur couleur est changeante : rouge, vert et jaune. Leurs observations sont confirmées par une patrouille de gendarmerie qui alerte la station radar de Glons. La patrouille signale trois nouveaux feux qui, à leur tour, après une série de déplacements irréguliers, sont disposés dans une formation triangulaire similaire.

La station radar de Glons avertit la station sœur de Semmerzake et les deux éteignent le MTI, afin que les contrôleurs puissent détecter les engins lents. Les deux radars repèrent un écho non identifié se déplaçant lentement à environ 5 km au nord de l'aérodrome de Beauvechain. L'écho se déplace vers l'ouest à une vitesse d'environ 25 nœuds².

Après une coordination préalable avec l'OTAN et comme toutes les conditions pour le décollage des avions QRA sont remplies, Glons donne l'ordre de *scramble*.

Dix minutes plus tard, à 22h05 UTC (ex GMT) (heure locale 00h05), deux F-16 sont en l'air et, pendant une quarantaine de minutes, neuf tentatives d'interception sont effectuées.

² Een knoop is één zeemijl per uur = 1,852 km/u.

² Un nœud correspond à un mille marin par heure = 1,852 km/h.

At the time, F-16 flight and radar data were recorded with analogue cameras but, after landing, it was noticed that only one of the two cameras took decent images. This is an important handicap for detecting possible electromagnetic interferences. Such interferences are never identical on the radars of two different aircraft operating independently of each other. Comparing the video's allows the exclusion of false returns.

As a result, an in-depth and time-consuming analysis of the single recording was needed and we could not immediately communicate the results of the F-16 intervention.



tigitaal minuten, worden er negen onderscheppingspogingen ondernomen. De vliegtuigen hadden verschillende zeer korte radarcontacten op de door Glons aangewezen doelen. In drie gevallen slaagden de piloten erin om het doelwit een paar seconden te vergrendelen met de radar (*lock-on*) maar in geen enkel geval hadden ze visueel contact met enig toestel. Nochtans is er één volwaardige poging tot interceptie geweest, die we verder in de analyse bespreken.

Het Paasweekend van 14 april 1990

Gezien de complexiteit van de vereisten om jachtvliegtuigen in de lucht te sturen en de voortdurende veelvuldige observaties richt SOBEPS zich tot de Minister van Landsverdediging om gedurende een beperkte periode over een vliegtuig te kunnen beschikken dat uitgerust is met een infraroodcamera. Deze vraag wordt ingewilligd, een infraroodcamera wordt opgesteld aan de cargodeur van een Hawker Siddeley HS.748; deze deur kan in vlucht geopend worden.

SOBEPS organiseert een "observatie weekend" waarbij een aantal vrijwilligers op diverse plaatsen in Wallonië worden opgesteld. Deze zijn verondersteld de rijkswacht verwittigen in geval van observatie van enig vreemd tuig. Een "coördinatiecentrum" wordt ingericht op de vlieghaven van Bierset waar ook de HS.748 met infraroodcamera en een Islander voor visuele herkenning, gestationeerd worden. De campagne vindt plaats tijdens het paasweekend van 14/15/16 april 1990.

Ik moet toegeven dat ik tamelijk sceptisch stond tegenover deze aanpak.

- De communicatiemiddelen waren ontoereikend, de waarnemers hadden geen radiocontact met het vliegtuig; GSM was onbestaande.
- Na bevestiging door de rijkswacht vraagt het minimaal 10 minuten om het vliegtuig te laten opstijgen. De ervaring was dat eerdere gerapporteerde UFO's niet lang ter plaatse bleven.

Les avions ont plusieurs contacts radar très courts sur les cibles désignées par Glons. Dans trois cas, les pilotes réussissent à verrouiller la cible avec le radar pendant quelques secondes (*lock-on*), mais en aucun cas ils n'ont eu de contact visuel avec un appareil. Cependant, il y eut une tentative d'interception complète, dont nous parlerons plus tard dans l'analyse.

Le week-end de Pâques du 14 avril 1990

Compte tenu de la complexité des exigences en matière d'envoi d'avions de chasse dans les airs et de la fréquence continue des observations, la SOBEPS demande au ministre de la Défense nationale de mettre à sa disposition un aéronef équipé d'une caméra infrarouge pour une période limitée. Cette demande est acceptée, une caméra infrarouge est installée à la porte de soute d'un Hawker Siddeley HS.748 ; cette porte peut être ouverte en vol.

La SOBEPS organise un « week-end d'observation » au cours duquel de nombreux volontaires seront déployés dans différents lieux de Wallonie. Ceux-ci sont censés avertir la gendarmerie en cas d'observation d'un engin étrange. Un « centre de coordination » sera mis en place à l'aéroport de Bierset, où le HS.748 équipé d'une caméra infrarouge et un Islander pour la reconnaissance visuelle seront également stationnés. La campagne aura lieu pendant le week-end de Pâques des 14, 15 et 16 avril 1990.

Je dois avouer que j'étais plutôt sceptique quant à cette approche.

- Les moyens de communication étaient inadéquats, les observateurs n'avaient aucun contact radio avec l'avion ; le GSM était inexistant.
- Après confirmation par la gendarmerie, il faut compter au moins 10 minutes pour que l'avion décolle. D'après notre expérience, les OVNI précédemment signalés ne sont pas restés longtemps sur les lieux.

UFO (III)

- De HS.748 is geen Recce vliegtuig, de precisie-navigatiemiddelen zijn zeer beperkt. Iedereen weet hoe moeilijk het is om op zicht te navigeren in de Ardennen, vooral in nachtvlucht (GPS bestond toen nog niet).

De HS.748 werd een paar keer in de lucht gestuurd, na vermeende waarnemingen op de grond, maar kon niets speciaals registreren. Op een bepaald ogenblik zagen getuigen het vliegtuig manoeuvreren wanneer ze de mysterieuze driehoek met hun verrekijker zagen. Maar aangezien ze aan de bemanningen geen richtlijnen konden geven bleef ook deze poging zonder enig resultaat.

- Le HS.748 n'est pas un avion de reconnaissance, les moyens de navigation de précision sont très limités. Tout le monde sait à quel point il est difficile de naviguer à vue dans les Ardennes, surtout en vol de nuit (le GPS n'existait pas encore à l'époque).

Le HS.748 a été envoyé dans les airs à plusieurs reprises, après de prétendues observations au sol, mais n'a rien pu enregistrer de spécial. À un moment donné, des témoins ont vu l'avion manoeuvrer pendant qu'ils observaient le triangle mystérieux avec leurs jumelles. Mais comme ils ne pouvaient donner aucune instruction aux équipages, cette tentative fut également infructueuse.



© Col. Daniel Brackx

De operatie kreeg heel wat media-aandacht. De aanwezige journalisten waren ontgoocheld en dat bleek ook uit hun verslagen.

SOBEPS kon wel een paar lessen trekken uit deze ervaring.

- Te veel media-aandacht heeft een keerzijde: deze hebben te hoge verwachtingen en creëren daarenboven een regelrechte psychose bij het grote publiek. Op bepaalde ogenblikken zagen de telefoonlijnen van het coördinatiecentrum roodgloeiend maar de meeste waarnemingen waren lichtverschijnselen. Bovendien zijn er, zoals altijd, een aantal "jokers" die de ganse zaak in het belachelijke willen trekken en hoaxes lanceren. Zo waren er b.v. telefoontjes die de maan als UFO rapporteerden.
- Dergelijke hoaxes overschaduwden de betrouwbare observaties zodat een ernstig opgebouwd dossier in het belachelijke wordt getrokken.

L'opération a fait couler beaucoup d'encre dans les médias. Les journalistes présents ont été déçus et cela s'est reflété dans leurs reportages.

La SOBEPS a pu tirer quelques leçons de cette expérience.

- Trop d'attention médiatique a un revers : les attentes sont trop élevées et créent également une véritable psychose dans le grand public. À certains moments, les lignes téléphoniques du centre de coordination étaient rouges, mais la plupart des observations étaient des phénomènes lumineux. De plus, il y eut, comme toujours, un certain nombre de « farceurs » qui veulent ridiculiser le tout et lancer des canulars. Par exemple, il y eut des appels téléphoniques signalant la lune comme un OVNI.
- De tels canulars éclipsent les observations fiables, de sorte qu'un dossier sérieusement élaboré est tourné en ridicule.



Dure apparatuur merkte niets, maar...

De Walen zagen ze weer vliegen

Ironical language, especially in the Flemish media.

Persconferentie van 11 juli 1990, analyse van de F-16 scramble

Ondertussen zat de media ons op de huid om meer informatie te geven over de F-16 scramble van 30 maart 1990. De analyse van de videotape van één der F-16's werd gedaan door het EWC (*Electronic Warfare Centre*) dat op dat ogenblik echter nog andere katten te geselen had. Deze analyse had geen prioriteit omdat er, op het eerste gezicht, tijdens de interventie geen inbreuk tegen de vliegeregels werd vastgesteld. Elke registratie van de enige F-16 video opname moest beeld per beeld onderzocht worden om te bepalen of het hier al dan niet over interferenties ging.

In juni 1990 kreeg ik een artikel onder de ogen uit het gereputeerde Franse tijdschrift *Sciences & Vie* dat stelde "dat we hier duidelijk te maken hadden met de F-117. De stealth eigenschappen waren de oorzaak waarom de onderscheppingspogingen van de F-16's geen resultaat hadden opgeleverd".

Ik was gefrustreerd; al mijn pogingen om de F-117 als "schuldige" te ontkennen bleken vruchteloos.

Even later kreeg ik een aanvraag van Jean-Pierre Petit voor een persoonlijk onderhoud samen, met een journaliste van *Paris Match*. Jean-Pierre Petit was astrofysicus en directeur van het Frans wetenschappelijk opzoekingscentrum CNRS (*Centre National de la Recherche Scientifique*). Wegens zijn kwalificatie en reputatie, heb ik dit interview toegestaan. Dit was inderdaad een goede gelegenheid om de kwakkel van *Sciences & Vie* recht te zetten.

Tijdens ons onderhoud heb ik er met de nodige argumenten op gewezen dat er geen sprake kon zijn van de F-117 en dat we de video van de F-16 radarbeelden nog aan het onderzoeken waren. Ik heb toen de opnamen getoond van een uitzonderlijke acceleratie van een vermeend object van 150 tot 1.010 knopen, maar heb er ook aan toegevoegd dat dergelijke gegevens veroorzaakt kunnen worden door elektromagnetische interferenties.

Conférence de presse du 11 juillet 1990, analyse du scramble des F-16

Pendant ce temps, les médias nous harcelaient pour avoir plus d'informations sur le scramble des F-16 du 30 mars 1990. L'analyse de la cassette vidéo d'un des F-16 fut faite par l'EWC (*Electronic Warfare Centre*) qui avait pourtant à l'époque d'autres chats à fouetter. Cette analyse n'était pas prioritaire car, à première vue, aucune infraction aux règles de vol n'avait été détectée au cours de l'intervention. Chaque enregistrement de l'unique vidéo du F-16 devait être examiné image par image pour déterminer s'il s'agissait ou non d'interférences.

En juin 1990, j'ai vu un article de la revue française *Sciences & Vie* qui déclarait « que dans ce cas nous avons clairement affaire au F-117. Les capacités furtives étaient la raison pour laquelle les tentatives d'interception des F-16 n'avaient donné aucun résultat ».

J'étais frustré ; toutes mes tentatives pour démentir « la culpabilité » du F-117 semblaient infructueuses.

Un peu plus tard, j'ai reçu une demande de Jean-Pierre Petit pour un rendez-vous personnel avec un journaliste de *Paris Match*. Jean-Pierre Petit était astrofysicien et directeur du CNRS (*Centre National de la Recherche Scientifique*). En raison de sa qualification et de sa réputation, j'ai accordé cette interview. C'était en effet une bonne occasion de corriger les affirmations de *Sciences & Vie*.

Au cours de notre rencontre, j'ai souligné avec les arguments nécessaires qu'il ne pouvait pas être question du F-117 et que nous étions toujours en train d'enquêter sur la vidéo des images radar du F-16. J'ai ensuite montré les images d'une accélération exceptionnelle d'un objet suspect de 150 à 1 010 nœuds, mais j'ai également ajouté que de telles données peuvent être causées par des interférences électromagnétiques.

Het daaropvolgend artikel in *Paris Match* was zeer degelijk opgesteld... maar sensatiegericht. Het blad publiceerde beelden van het radarscherm met een doelwit dat evolueerde aan zeer hoge snelheid maar de schrijfster "vergat" te vermelden dat de analyse van die beelden nog aan de gang was.

Dit artikel vond echter heel wat weerklank in de Belgische mediawereld, die verontwaardigd was dat dergelijke informatie was vrijgegeven aan een buitenlands tijdschrift en niet aan de Belgische media. Het gevolg was dat de informatiedienst van de krijgsmacht overstelpd werd met vragen en mij vroeg een persconferentie te geven om een einde te stellen aan deze hype.

• Persconferentie 11 juli 1990

De belangstelling voor die conferentie was enorm. De kleine perszaal van de informatiedienst zat bomvol.

We hebben een korte uitleg gegeven over de UFO-golf in België en over reden en omstandigheden van de *scramble*. Ik heb dezelfde radarbeelden getoond als deze die in *Paris Match* beschreven werden en heb nogmaals gewezen op het feit dat we hier konden te maken hebben met interferenties – *dit statement is vastgelegd op video!* Ook maakte ik duidelijk dat we de opnamen verder aan het onderzoeken waren.

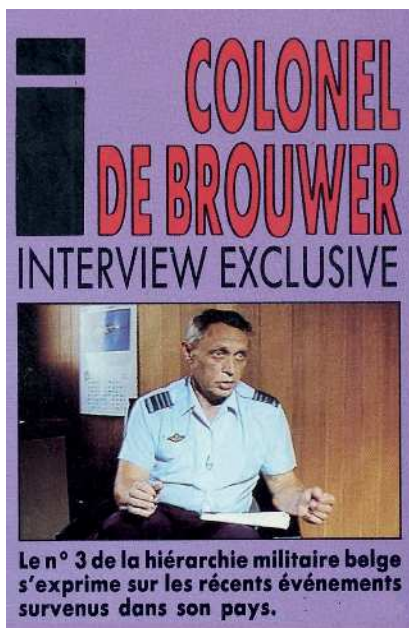
L'article subséquent dans *Paris Match* a été très bien rédigé... mais sensationnel. Le magazine a publié des images de l'écran radar avec une cible évoluant à très grande vitesse, mais l'auteur a « oublié » de mentionner que l'analyse de ces images était toujours en cours.

Cependant, cet article a trouvé un écho dans le monde des médias belges, qui s'est indigné qu'une telle information ait été divulguée à un magazine étranger et non aux médias belges. Du coup, le service d'information de l'armée a été submergé de questions et m'a demandé de donner une conférence de presse pour mettre fin à ce battage médiatique.

• Conférence de presse du 11 juillet 1990

L'intérêt suscité par cette conférence a été énorme. La petite salle de presse du service d'information était bondée.

Nous y avons donné une brève explication sur la vague d'OVNI en Belgique et sur la raison et les circonstances du *scramble*. J'ai montré les mêmes images radar que celles décrites dans *Paris Match* et j'ai souligné une fois de plus qu'il pourrait s'agir ici d'interférences – *cette déclaration a été enregistrée sur vidéo!* J'ai également précisé que nous enquêtons davantage sur les enregistrements.



Promoted by some media to No 3 of the Belgian military hierarchy...



The small press room was crammed.

Er werd mij nogmaals gevraagd wat de aard was van de voortdurende diverse visuele waarnemingen. Een vraag die ik enkel kon beantwoorden met: *we weten het niet!* Het was een frustrerende ervaring te moeten toegeven dat de Luchtmacht geen antwoord had op deze abnormale vliegactiviteiten.

On m'a demandé à nouveau quelle était la nature des observations visuelles diverses et continues. Une question à laquelle je ne pouvais que répondre : *on ne sait pas!* C'était une expérience frustrante d'avoir à admettre que la Force Aérienne n'avait pas de réponse à ces activités de vol anormales.

Het was duidelijk dat bepaalde media meer hadden verwacht en die avond werd die persconferentie op het BRT-journaal beoordeeld als “een mager beestje”.

• Analyse

Om tot een duidelijk resultaat te komen moest men een correlatie trachten te vinden tussen minstens twee van de drie elementen waarover we beschikten; de visuele observaties, de beelden van de grondradars en de beelden van de F-16 radar. Hiervoor hebben we de hulp gekregen van professor emeritus Auguste Meessen, fysicus van de UCL.

- De weersomstandigheden

30 maart 1990 was een mooie zonnige dag en in de avond waren er geen wolken in de lucht. De windsnelheid op 3.000 m was ongeveer 45 Km/u en de wind kwam vanuit het Oosten. Er was een kleine temperatuur inversie op 1.000 m hoogte.

Een inversie is een verhoging van de temperatuur op een bepaald niveau, veroorzaakt door warmere lucht die over een koude luchtlag schuift. Dergelijke inversie belet de stijgende luchtdeeltjes verder te stijgen en vormt aldus een onzichtbare laag die als reflectie (spiegel) kan fungeren zowel in het elektromagnetisch als in het visueel spectrum. Een voorbeeld van dergelijke reflectie is een luchtspiegeling in de woestijn wanneer men de indruk krijgt dat een oase dichtbij is, maar in werkelijkheid vele kilometers verder ligt (fata morgana). Dergelijke inversies kunnen wel degelijk een invloed hebben op zowel de visuele- als op de radarwaarnemingen.

- De visuele observaties

Een mogelijke optie voor de visuele waarnemingen vanwege de rijkswachters in Ramillies is dat dit weerkaatsingen waren van lichtbronnen op de grond.

Ik leg de nadruk op “mogelijke” omdat er geen uitleg is voor de verandering van kleuren en de positionering in de vorm van een driehoek.

Il était clair que certains médias s'attendaient à plus et ce soir-là, cette conférence de presse fut jugée comme « fort maigre » le journal télévisé de la BRT.

• Analyse

Afin d'arriver à un résultat clair, il fallait essayer de trouver une corrélation entre au moins deux des trois éléments dont nous disposions : les observations visuelles, les images des radars au sol et les images du radar F-16. Pour cela, nous avons eu l'aide du professeur émérite Auguste Meessen, physicien à l'UCL.

- Conditions météorologiques

Le 30 mars 1990 était une belle journée ensoleillée et le soir, pas un nuage dans le ciel. La vitesse du vent à 3.000 m était d'environ 45 km/h et le vent venait de l'est. Il y avait une petite inversion de température à 1.000 m d'altitude.

Une inversion est une augmentation de la température à un certain niveau, causée par le glissement d'air plus chaud sur une couche d'air froid. Une telle inversion empêche les particules d'air ascendantes de s'élever davantage et forme ainsi une couche invisible qui peut agir comme une surface réfléchissante (miroir) à la fois dans les spectres électromagnétique et visuel. Un exemple d'une telle réflexion est un mirage dans le désert lorsque l'on a l'impression qu'une oasis est à proximité, mais qu'elle se trouve en fait à plusieurs kilomètres (fata morgana). De telles inversions peuvent avoir un impact sur les observations aussi bien visuelles que radar.

- Les observations visuelles

Une hypothèse possible pour les observations visuelles faites par les gendarmes à Ramillies est qu'il s'agissait de réflexions de sources lumineuses au sol.

J'insiste sur « possible » car il n'y a pas d'explication pour le changement de couleurs et le positionnement en forme

The deviation pattern of an inversion layer depends on the angle of impact of the signal. This figure shows a typical deviation pattern caused by a solid inversion layer.

Case 1.

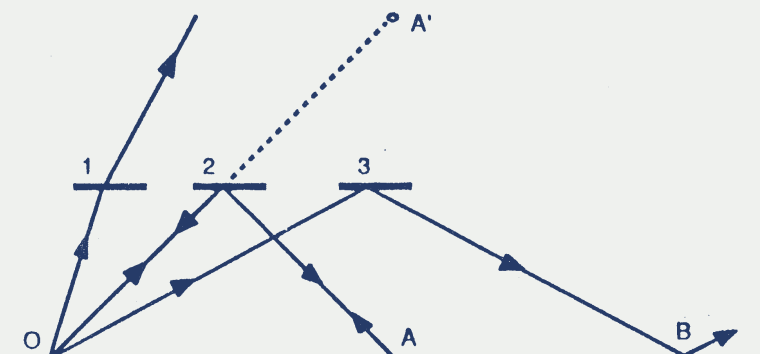
The wave is deflected (refraction) but not reflected.

Case 2.

The wave is deflected by the layer, reflected at point A and sent back to the source O via the inversion layer. The source calculates the time between transmission and reception and plots the echo at an erratic place (A').

Case 3.

The wave is deflected to the ground but the source receives no return.



- De waarnemingen van de grondradars

De radarbeelden van de twee grondradars toonden een "echo" ten noorden van Beauvechain die zich langzaam verplaatste in westelijke richting. Opmerkelijk, de echo verplaatste zich in de dezelfde richting en aan dezelfde snelheid als de wind.

Na het opstijgen worden de F-16's gestuurd naar deze echo's en één van hen bekomt een *lock-on* van een paar seconden op het vermeende doel. De snelheid van het doel na de *lock-on* varieert zeer sterk en gaat vliegensvlug van 150 tot 1.010 knopen, ver buiten het normaal prestatievermogen van enig gekend vliegtuig. De vergrendeling wordt afgebroken na een paar seconden (*break-lock*).

Daarenboven verdwijnt, ongeveer 15 minuten na het opstijgen van de F-16's, de traag bewegende echo van het scherm van de twee radarstations.

Bij de analyse is professor Meessen tot de bevinding gekomen dat de echo, die initieel werd waargenomen, wellicht een warme en vochtige luchtbel was, afkomstig van de kerncentrale van Tihange. Door de inversielaag kon die niet verder stijgen en de vochtigheid was voldoende om, op *raw video*, de radargolven te weerkaatsen. Ziehier dus een aanvaardbare uitleg voor deze observatie.

Hier en daar werden nog wat vluchtige *echo's* opgemerkt, maar deze waren ongetwijfeld te wijten aan interferenties. Nochtans was er duidelijk één ongewone track die we bespreken in de volgende paragraaf.

- Analyse van de F-16 video opname

Behalve de opname die ik hierboven vermeld en aan de pers getoond heb konden de piloten in eerste instantie hun radar niet vast vergrendelen (*lock-on*) op enig aangewezen doel.

Na diepgaande analyse zal blijken dat de *lock-on* met een vliegensvlugge acceleratie van 150 tot 1.010 knopen wellicht te wijten was aan elektromagnetische interferentie. Dit was ook het geval bij nog andere vluchtige *lock-on's* van de F-16.

Nochtans hebben we een fase genoteerd waar we wel degelijk een correlatie hebben gevonden tussen de twee grondradars en de twee F-16 radars. Mede dankzij de audiotape hebben we deze fase opnieuw kunnen samenstellen.

Het schema hieronder toont het chronologisch verloop.

Om 22.29 u (UTC) bevestigt de controleur van Glons een echo, die ook reeds opgemerkt werd door de radar van Semmerzake en aan hoge snelheid richting 115° koerst. Hij stuurt de F-16's richting 040° om het doel (*target*) te interceperen.

Om 22.30 u bevestigt de leider dat hij een *lock-on* heeft op het vermeende doel zodat de controleur geen verdere informatie moet geven.

de triangle.

- Observations par les radars au sol

Les images radar des deux stations au sol ont montré un « écho » au nord de Beauvechain se déplaçant lentement en direction de l'ouest. Fait remarquable, l'écho se déplaçait dans la même direction et à la même vitesse que le vent.

Après le décollage, les F-16 sont envoyés vers ces échos et l'un d'entre eux obtient un *lock-on* de quelques secondes sur la cible supposée. La vitesse de la cible après le *lock-on* varie considérablement et va de 150 à 1.010 nœuds de manière extrêmement rapide, bien au-delà des performances normales de tout avion connu. Le *lock-on* est perdu au bout de quelques secondes (*break-lock*).

De plus, environ 15 minutes après le décollage des F-16, l'écho lent disparaît de l'écran des deux stations radar.

Au cours de l'analyse, le professeur Meessen est arrivé à la conclusion que l'écho, qui a été initialement observé, était probablement dû à une bulle d'air chaud et humide provenant de la centrale nucléaire de Tihange. En raison de la couche d'inversion, elle n'a pas pu monter plus haut et l'humidité était suffisante pour réfléchir les ondes radar sur la *raw video*. Voici donc une explication acceptable de cette observation.

Quelques échos fugaces ont encore été observés ici et là, mais ils étaient sans doute dus à des interférences. Cependant, il y avait clairement une piste inhabituelle dont nous parlons dans le paragraphe suivant.

- Analyse de l'enregistrement vidéo du F-16

À l'exception de la photo que j'ai mentionnée ci-dessus et montrée à la presse, les pilotes ont d'abord été incapables de verrouiller (*lock-on*) leur radar sur une cible désignée.

Après une analyse approfondie, il apparaîtra que le *lock-on* avec une accélération fulgurante de 150 à 1.010 nœuds peut avoir été dû à des interférences électromagnétiques. C'était également le cas avec d'autres *lock-on* fugaces du F-16.

Cependant, nous avons noté une phase où nous avons trouvé une corrélation entre les deux radars au sol et les deux radars F-16. C'est en partie grâce à la cassette audio que nous avons pu recomposer cette phase.

Le schéma ci-dessous montre la progression chronologique.

À 22 h 29 UTC, le contrôleur de Glons confirme un écho, qui a déjà été remarqué par le radar de Semmerzake et évolue à grande vitesse sur un cap de 115°. Il oriente les F-16 sur un cap de 040° pour interceper la cible (*target*).

À 22 h 30, le leader confirme qu'il a un *lock-on* sur l'objectif désigné afin que le contrôleur n'ait pas à donner d'autres informations.

Unidentified track
recorded by 2 radar stations
Semmerzake, white spots
Glons, black spots

Audio Tape: 22.29 Hr (Z)

C Possible contact bearing 020 /12

P1 12 miles looking out

C High speed. Roll out 040

P1 040

C Heading is 115 Starboard 060

Audio Tape: 22.30 Hr

P1 One contact on nose 10 miles

C That's the target. No altitude on him for the moment

Audio Tape: 22.31 Hr

P2 Contact in C 12, MEL (P1) at 5000 Ft. 740 Kts

P1 Good contact again. Investigating
One contact on the nose 7 miles

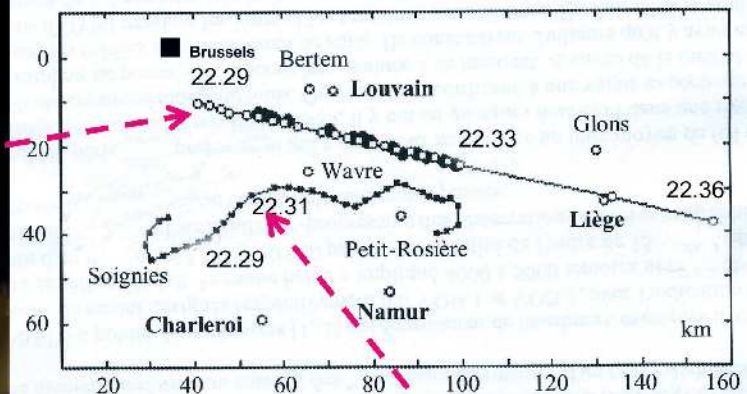
C Clear to investigate, check armament safe.

P1 Sweet and safe

P1 Lost contact now, he's moving very fast

C That's affirmative

High speed for the moment



Track 2 x F-16

Target Speed
Fluctuating between
445 and 740 Kts

Target Altitude
3000 (22.29)-13000 feet (22.36)

Om 22.31 u bevestigt de wingman dat hij op zijn beurt een *lock-on* heeft. Het doel verplaatst zich aan 740 knopen (supersonisch) en vliegt op een hoogte van 5.000 voet. De leider bevestigt eenzelfde contact op een afstand van 7 NM. De controleur geeft de toelating om het doel te intercepteren en vraagt om de schakelaars van de bewapening op veilig te zetten.

Even later verliest de leider het contact met het doel (*lost contact*) nadat hij vastgesteld heeft dat dit zich zeer snel verplaatst. Dit wordt bevestigd door de controleur.

Vanaf 22.33 u verdwijnt de echo geleidelijk van beide grondradars, maar de radar van Semmerzake ziet hem af en toe nog opduiken, richting 115°, tot hij definitief van het scherm verdwijnt om 22.36 u (Z).

- Conclusies van de F-16 interventie

Het kan niet weggecijferd worden dat de visuele waarnemingen van de rijkswachters wellicht beïnvloed werden door de weersomstandigheden. Ze hebben enkel lichtpunten gezien, geen toestellen. De mogelijkheid dat ze misleid werden door luchtspiegelingen is reëel. Ook zouden de F-16 piloten de statische lichten nooit op hun radar hebben kunnen waarnemen. Bovendien is voor de piloten het visueel waarnemen van dergelijke lichten in een hemel vol sterren met een onnoemelijk aantal lichtpunten op de grond gewoon ondoenbaar.

À 22 h 31, l'ailier confirme qu'il a un *lock-on*. La cible se déplace à 740 nœuds (supersonique) et vole à une altitude de 5.000 pieds. Le leader confirme le même contact à une distance de 7 NM. Le contrôleur donne l'autorisation d'intercepter la cible et demande que les interrupteurs d'armement soient placés sur sécurité.

Quelques instants plus tard, le leader perd le contact avec la cible (*lost contact*) après avoir remarqué qu'elle se déplace très rapidement. Ceci est confirmé par le contrôleur.

À partir de 22 h 33, l'écho disparaît progressivement des deux radars au sol, mais le radar de Semmerzake le voit encore apparaître de temps en temps, cap 115°, jusqu'à ce qu'il disparaisse finalement de l'écran à 22 h 36.

- Conclusions de l'intervention F-16

On ne peut ignorer que les observations visuelles des gendarmes aient pu être influencées par les conditions météorologiques. Ils n'ont vu que des points de lumière, pas d'appareils. La possibilité qu'ils aient été trompés par des mirages est réelle. Aussi, les pilotes des F-16 n'auraient jamais été en mesure de détecter les lumières statiques sur leur radar. De plus, pour les pilotes, il est tout simplement impossible d'observer visuellement de telles lumières dans un ciel rempli d'étoiles avec un nombre incalculable de points lumineux au sol.

Hetzelfde geldt voor de waarnemingen van de radarecho ten noorden van Beauvechain die zich aan zeer lage snelheid westwaarts verplaatsten, te traag om door de F-16 radar opgemerkt te worden. Er kon dus geen correlatie gevonden worden tussen de visuele waarnemingen vanaf de grond, de initiële echo's van de grondradars en de vaststellingen van de F-16 piloten.

De hierboven beschreven track van een (zeer) snel vliegend tuig richting 115° heeft weinig te maken met de initiële vaststellingen, maar mag zeker niet genegeerd worden. Er was een duidelijk verband tussen de bevindingen van de twee radarstations en de F-16 radars. Het vermeend doel was geen conventioneel vliegtuig; het verplaatste zich op bepaald ogenblik aan supersonische snelheid op lage hoogte. Op de grond werd geen schokgolf waargenomen.

Was dit voldoende om formeel te bevestigen dat er een ongeïdentificeerd tuig in de lucht was? Als officiële instantie moet men voorzichtig zijn met dergelijke statements, men moet geen 90% maar wel degelijk 100% zeker zijn; dat waren we niet. We waren wel overtuigd geweest indien één van de piloten visueel contact had gehad, maar het dichtste dat ze genaderd zijn was ongeveer 12 km. Op die afstand ziet men geen onverlicht toestel in een hemel vol sterren en dui-zenden lichtpunten op de grond.

De media

Eén van mijn eerste indrukken was dat de media over zeer weinig medewerkers beschikken die iets afweten, niet enkel van de UFO-problematiek, maar ook van luchtvaart in het algemeen. Hun verslaggeving volgde meestal de algemene trend bij de bevolking en die is geneigd om alles wat betrekking heeft op het observeren van vreemde fenomenen in ons luchtruim, met een dikke korrel zout te nemen.

Het is inderdaad moeilijk om “cool” te blijven wanneer men verhalen hoort over vreemde toestellen die ons luchtruim doorkruisen. Ik leg de nadruk op “toestellen”, tuigen die een merkbare vorm hebben, die actief zijn en blijk geven van een bepaalde intelligentie. De neiging is om dit te wijten aan gekende apparaten zoals helikopters, blimps, vliegtuigen; ULM's, enz. en te veronderstellen dat de waarnemers zich vergist hebben. Dit zou wel degelijk het geval kunnen zijn indien er slechts enkele individuen een dergelijke ervaring hadden opgedaan. Maar er zijn honderden, zelfs duizenden getuigen van diverse aard die, onafhankelijk van elkaar, volhouden dat ze iets buitengewoon hebben meegemaakt.

We kunnen dus verwachten van de media dat ze dit op een objectieve manier aan de man brengen. En dat was, spijtig genoeg, niet altijd het geval.

Omdat de meest merkwaardige observaties op 29 november 1989 in Wallonië gebeurden werd dit evenement inten-

Il en va de même pour les observations de l'écho radar au nord de Beauvechain qui s'est déplacé vers l'ouest à très faible vitesse, trop lent pour être détecté par le radar F-16. Ainsi, aucune corrélation n'a pu être trouvée entre les observations visuelles depuis le sol, les échos initiaux des radars au sol et les observations des pilotes de F-16.

La trajectoire décrite ci-avant d'un engin volant (très) vite sur un cap de 115° n'a pas grand-chose à voir avec les observations initiales, mais ne doit certainement pas être ignorée. Il y avait un lien clair entre les observations des deux stations radar au sol et les radars F-16. La cible présumée n'était pas un aéronef conventionnel ; à un moment donné, il se déplaçait à une vitesse supersonique à basse altitude. Aucune onde de choc n'a été détectée au sol.

Cela a-t-il été suffisant pour confirmer formellement qu'il y avait un engin non identifié dans les airs ? En tant qu'organisme officiel, il faut être prudent avec de telles déclarations, il ne faut pas être sûr à 90 % mais certainement à 100 % ; nous ne l'étions pas. Nous aurions été convaincus si l'un des pilotes avait eu un contact visuel, mais ils se sont approchés au plus près à environ 12 km. À cette distance, vous ne pouvez pas voir un engin non éclairé dans un ciel plein d'étoiles et des milliers de points lumineux au sol.

Les médias

L'une de mes premières impressions a été que les médias ont très peu de contributeurs qui savent quoi que ce soit, non seulement sur le problème des OVNI, mais aussi sur l'aviation en général. Leurs reportages s'alignent sur la tendance générale de la population, qui prend plutôt avec des pincettes tout ce qui a trait à l'observation de phénomènes étranges dans notre ciel.

En effet, il est difficile de rester « cool » quand on entend des histoires d'engins étranges qui traversent notre ciel. Je mets l'accent sur les « engins », c'est-à-dire les véhicules qui ont une forme visible, qui sont actifs et qui font preuve d'une certaine intelligence. La tendance est de mettre cela sur le compte d'appareils bien connus tels que les hélicoptères, les dirigeables, les avions, ULM, etc., et de présumer que les observateurs se sont trompés. Cela pourrait bien être le cas si quelques personnes seulement avaient vécu une telle expérience. Mais il y a des centaines, voire des milliers de témoins de toutes sortes qui, indépendamment les uns des autres, insistent sur le fait qu'ils ont vécu quelque chose d'extraordinaire.

Nous pouvons donc espérer que les médias traitent cela de manière objective. Et cela n'a malheureusement pas toujours été le cas.

Parce que les observations les plus remarquables ont eu lieu le 29 novembre 1989 en Wallonie, cet événement a fait l'objet

sief besproken in de Waalse media. Die verslaggeving was vrij objectief, maar toch waagden een paar journalisten het om een "uitleg" te geven voor deze hetze. Het meest populaire argument was de AWACS, een groot toestel waarop een enorme radarantenne gemonteerd is. We willen er nochtans op wijzen dat:

- heel wat getuigen bekend waren met de AWACS die regelmatig rondjes draaide rond Gosselies en Bierset.
- de Belgische Luchtmacht op de hoogte is van alle AWACS vluchten boven ons land; ze moeten een vluchtplan indienen en kunnen niet ontsnappen aan onze radars. De radar van Glons "ziet" reeds de AWACS toestellen vanaf hun opstijgen in Geilenkirchen
- de AWACS niet stationair kan blijven, en zeker niet geluidloos. De minimumsnelheid is ruim boven de 200 km/u.

De Vlaamse media waren zeer terughoudend, zelfs cynisch. Uitzondering was het weekblad "Humo" dat regelmatig een objectief artikel publiceerde.

Wat mij echt gestoord heeft was de houding van de Vlaamse televisie, de toenmalige BRT. Een paar journalisten hadden het zich in hun hoofd gehaald om deze zaak zo belachelijk mogelijk voor te stellen. Ze werden gesterkt door hun weersvoorspellers die beweerden dat het hier om meteorologische verschijnselen ging. Het was duidelijk, die zogenaamde "experten" wisten niets af van het dossier en hadden ook de moeite niet gedaan om zich degelijk te informeren.

Waren in Vlaanderen geen UFO-observaties? Toch wel.

Hieronder een paar voorbeelden.

Het eerste kwam van een goede vriend die in Sterrebeek woonde. Hij belde mij op een morgen om me te melden dat de avond tevoren een groot aantal mensen een tuig hadden zien evolueren boven de E40 in Sterrebeek en vroeg mij of we nog geen telefoontjes hadden ontvangen. Ik heb hem gemeld dat wij niet fungeerden als meldpunt en dat die mensen moesten bellen naar SOBEPS. Een half uur later kreeg ik een telefoon van een RTB-journalist die getuige was geweest van dit gebeuren. Hij vroeg mij uitdrukkelijk om zijn naam niet te vermelden.

Later heb ik naar SOBEPS gebeld; die hadden geen enkele melding ontvangen.

Het tweede kwam van een kennis, een NAVO-ambtenaar, die op een vijftal km van mijn deur woont en mij op een avond belde om mij persoonlijk te spreken. Een half uur later was hij bij mij thuis maar, vooraleer hij zijn verhaal begon, moest ik hem beloven dat ik zijn naam aan niemand

d'intenses discussions dans les médias wallons. Le reportage réalisé était tout à fait objectif, mais pourtant, quelques journalistes se sont risqués à donner une « explication » à cette campagne de dénigrement. L'argument le plus populaire était l'AWACS, un gros avion sur lequel est montée une énorme antenne radar. Cependant, nous tenons à souligner que :

- de nombreux témoins connaissaient les AWACS qui volaient régulièrement autour de Gosselies et Bierset.
- la Force Aérienne est au courant de tous les vols AWACS au-dessus de notre pays ; ils doivent soumettre un plan de vol et ne peuvent pas échapper à nos radars. Le radar de Glons « repère » déjà les avions AWACS depuis leur décollage de Geilenkirchen.
- les AWACS ne peuvent pas effectuer de vol stationnaire, et certainement pas silencieusement. La vitesse minimale est bien supérieure à 200 km/h.

Les médias flamands se sont montrés très réticents, voire cyniques. L'exception était l'hebdomadaire « Humo » qui publiait régulièrement un article objectif.

Ce qui m'a vraiment dérangé, c'est l'attitude de la télévision flamande, la BRT à l'époque. Quelques journalistes s'étaient mis en tête de présenter cette affaire de la manière la plus risible possible. Ils ont été encouragés par leurs prévisionnistes météo qui ont affirmé qu'il s'agissait de phénomènes météorologiques. Il était clair que ces soi-disant « experts » ne connaissaient rien au dossier et n'avaient même pas pris la peine de s'informer correctement.

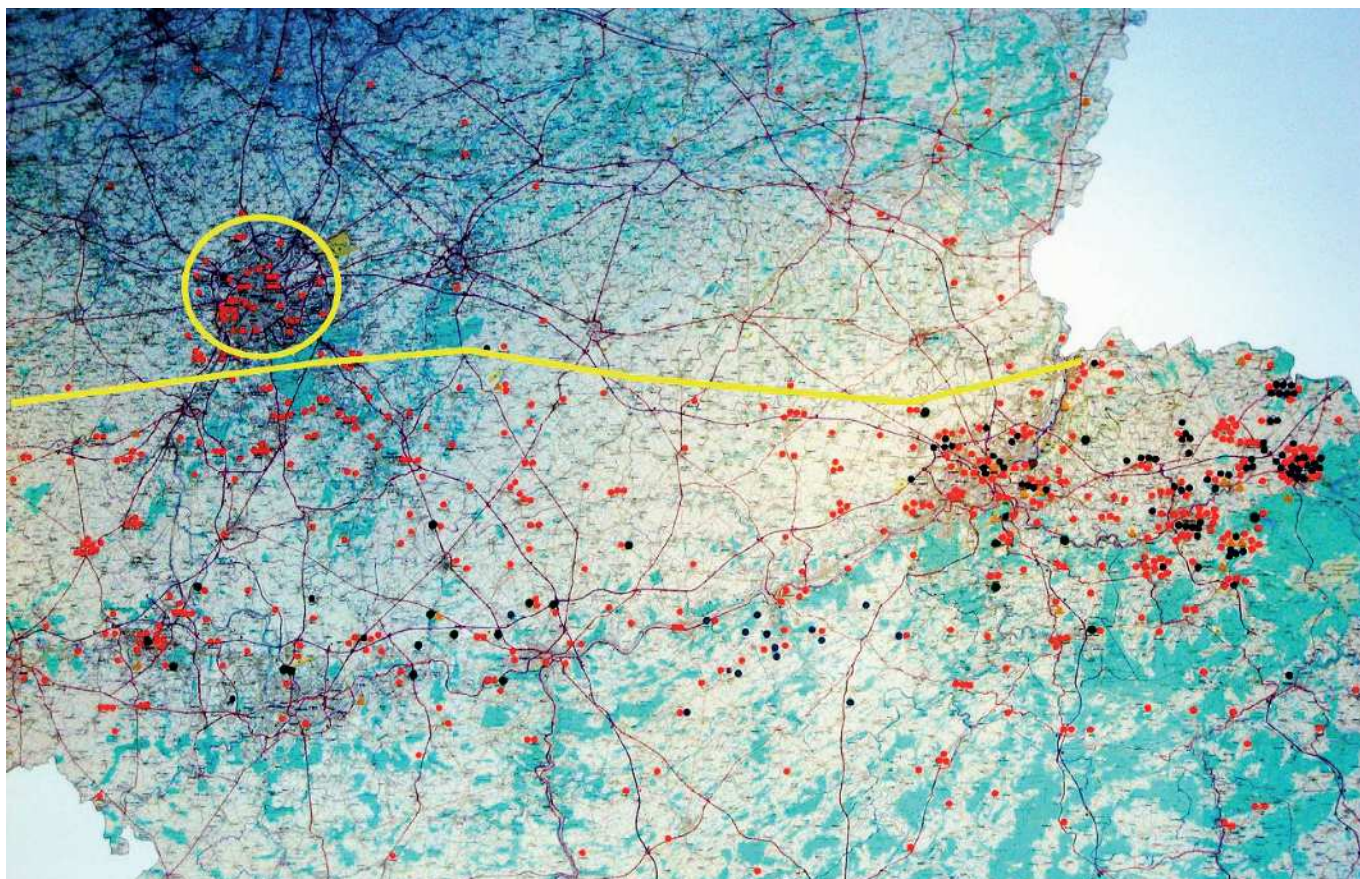
N'y a-t-il pas eu d'observations d'OVNI en Flandre ? Eh bien si.

Vous trouverez ci-dessous quelques exemples.

La première est venue d'un excellent ami qui vivait à Sterrebeek. Il m'a appelé un matin pour m'informer que la nuit précédente un grand nombre de personnes avaient vu une plate-forme évoluer au-dessus de l'E40 à Sterrebeek et m'a demandé si nous n'avions pas encore reçu d'appels téléphoniques. Je lui ai dit que nous ne faisons pas office de *hotline* et que ces personnes devaient appeler la SOBEPS. Une demi-heure plus tard, j'ai reçu un appel téléphonique d'un journaliste de la RTB qui avait été témoin de cet événement. Il m'a expressément demandé de ne pas mentionner son nom.

Plus tard, j'ai appelé la SOBEPS ; ils n'avaient reçu aucune notification.

La seconde est venue d'une connaissance, un fonctionnaire de l'OTAN, qui habite à environ cinq kilomètres de chez moi et qui m'a appelé un soir pour me parler personnellement. Une demi-heure plus tard, il était chez moi, mais, avant qu'il ne commençât son récit, je dus lui promettre que je ne dirais



The consequences of the negative press campaign in the Flanders. The spots are the UFO reported sightings. The map clearly shows the dividing line between the Walloon and Flemish communities. With a few exceptions, Flemish people didn't dare to report their experience for fear of being ridiculed. What undoubtedly played a role as well, was the lack of a known reporting point in the Flanders.

zou verklappen; ook niet aan zijn echtgenote, die ik persoonlijk kende. "Ze gaat denken dat ik gek geworden ben."

Zijn ervaring was inderdaad sensationeel.

Ik kwam onlangs op een morgen buiten om naar Brussel te rijden – het was nog niet volledig klaar- en zag een enorm toestel geluidloos en zeer laag boven mijn huis hangen. Ik dacht dat ik nog niet goed wakker was en stapte in mijn wagen die voor de deur stond. Ik opende het schuifdak en... inderdaad, dat ding was daar. Het had de vorm en de omvang van de volledige vleugel van een jumbojet, de onderkant was grijsachtig en niet egaal, ik zag geen lichten en het maakte geen geluid; ik kon mijn ogen niet geloven. Plots begon het tuig te bewegen, heel langzaam gleed het weg, op slechts een 30-tal meter boven de grond, tot het een paar honderd meter verder achter een berm verdween...

De man was sterk onder de indruk van het gebeuren.

Verder hebben we onlangs vernomen dat Marcel De Petter een eigenaardige waarneming heeft gedaan in vlucht met een Mirage 5 BD. Marcel is ons goed bekend wegens zijn Mirage 5 BD 09 project in St Truiden waarmee men met een "virtual reality" bril "sensation flights" kan uitvoeren.

Zijn ervaring.

"Op 05 juni 1990 om 22.08 u stijg ik op in Bierset in de Mirage BD 01, de eenheidsdokter zit in de achterste stuurhut. Het

son nom à personne ; pas même à sa femme, que je connaissais personnellement. « Elle va penser que j'ai perdu la tête ».

Son expérience a été effectivement sensationnelle.

« Récemment, je suis sorti un matin pour me rendre à Bruxelles – Il ne faisait pas encore tout à fait clair – et j'ai vu un énorme avion suspendu silencieusement et très bas au-dessus de ma maison. J'ai pensé que je n'étais pas encore réveillé et je suis monté dans ma voiture qui était garée devant la porte. J'ai ouvert le toit ouvrant et... En effet, cette chose était là. C'était la forme et la taille de l'aile complète d'un gros porteur, le dessous était grisâtre et pas uniforme, je n'ai vu aucune lumière et cela n'a pas fait de bruit ; je n'en croyais pas mes yeux. Soudain, la plateforme s'est mise à bouger, très lentement elle a glissé, à seulement 30 mètres au-dessus du sol, jusqu'à ce qu'elle disparaisse derrière une berm quelques centaines de mètres plus loin... »

L'homme a été très impressionné par l'événement.

Ensuite, nous avons appris récemment que Marcel De Petter a fait une observation particulière en vol avec un Mirage 5 BD. Marcel nous est bien connu pour son projet de Mirage 5 BD 09 à Saint-Trond, qui permet d'effectuer des « Sensation flights » avec des lunettes de réalité virtuelle.

Son expérience.

« Le 05 juin 1990 à 22 h 08, je décolle de Bierset dans le Mirage

is nachtvlucht; we doen een navigatie op grote hoogte en een paar naderingsprocedures in Florennes. Op de terugweg vraagt de naderingscontroleur van Bierset mij om een kijkje te nemen in de omgeving van Verviers omdat hij 'iets vreemd' ziet op zijn radarscherm. Op zijn aanwijzing vliegen we op ongeveer 1.500 voet AGL richting Verviers en inderdaad, we zien een fel lichtgevend fenomeen in de omgeving van de stad. Het zijn drie "schijnwerpers" in driehoeks-vorm die merklijk meer lichtgevend zijn dan de lichten op de grond. Wanneer we het fenomeen naderden hoor ik een aankondiging van de controleur: "lost contact". En, inderdaad, de felle lichten zijn plotseling verdwenen.

Tien minuten later zijn we geland. Ik heb deze waarneming genoteerd in mijn logboek.

Mijn passagier van destijds is intussen omgekomen bij een auto-ongeval, spijtig genoeg kan hij deze observatie niet meer getuigen."

BD 01, le médecin de l'unité se trouve sur le siège arrière. C'est un vol de nuit ; nous effectuons une navigation à haute altitude et quelques procédures d'approche à Florennes. Sur le chemin du retour, le contrôleur d'approche de Bierset me demande de jeter un coup d'œil dans les environs de Verviers car il voit « quelque chose d'étrange » sur son écran radar. Sous sa direction, nous volons à environ 1.500 pieds AGL (Above Ground Level) en direction de Verviers et en effet, nous voyons un phénomène lumineux brillant dans les environs de la ville. Il s'agit de trois « projecteurs » en forme de triangle qui sont nettement plus lumineux que les lumières au sol. Alors que nous approchons du phénomène, j'entends un message du contrôleur : « perte de contact ». Et, en effet, les lumières brillantes disparaissent soudainement.

Dix minutes plus tard, nous atterrissons. J'ai noté cette observation dans mon carnet de vol.

Mon passager de l'époque est décédé depuis, dans un accident de voiture, il ne peut malheureusement plus être témoin de cette observation ».

Eenmotorige				Meermotorige					
Dag		Nacht		Dag			Nacht		
D.B.O.	Piloot	D.B.O.	Piloot	D.B.O.	1 ^e Piloot	2 ^e Piloot	D.B.O.	1 ^e Piloot	2 ^e Piloot
3358 ⁰⁵	1.25	86 ⁰⁰	1.50	"UFO" MISSION					
0.55				STATIE BESEMB. DOWN					
0.15				BEZOEK DE PEEL MOKE V					
1.40									
0.25									
0.15									
1.30									

After landing, Marcel wrote in his logbook:
"UFO" MISSION.



N.V.D.R.

- De luchtmacht heeft geen procedure om dergelijke voorvallen te rapporteren; dit gebeurt enkel als er gevaar is geweest voor de vliegveiligheid. Aangezien dit niet het geval was, heeft dit incident geen aanleiding gegeven tot enig onderzoek.
- Er zijn nog observaties vanwege piloten gesignaleerd waarbij het object plotseling verdween. We bespreken het rapport van een boordcommandant A320 in ons volgend magazine

Ik ben nog benaderd geweest door andere getuigen; ik kon dit niet bijhouden. Maar de hierboven vermelde observaties kwamen van zeer geloofwaardige kennissen. Ik kan enkel besluiten dat ook in Vlaanderen heel wat waarnemingen geweest zijn maar dat de meeste getuigen zich niet durfden te

N.D.L.R.

- La Force aérienne n'a pas de procédure pour signaler de tels événements ; cela n'est fait que s'il y a eu un danger pour la sécurité des vols. Comme ce n'était pas le cas, cet incident n'a pas donné lieu à une enquête.
- D'autres observations de pilotes ont été signalées dans lesquelles l'objet a soudainement disparu. Nous discuterons du rapport d'un commandant de bord d'A320 dans notre prochain magazine.

D'autres témoins m'ont approché ; je n'arrivais pas à suivre le rythme. Mais les observations mentionnées ci-dessus proviennent de connaissances très crédibles. Je ne peux que conclure qu'il y a eu aussi beaucoup d'observations en Flandre, mais que la plupart des témoins n'a pas osé s'exprimer, de peur d'être ridiculisés.

uiten, uit schrik om belachelijk gemaakt te worden.

Dit onevenwicht in de berichtgeving tussen de Vlaamse en Waalse gemeenschap sijpelde ook door tot in het parlement. De minister van defensie, die Franstalig was, werd aangevallen door de Vlaamse oppositie. De minister werd belaagd omdat hij defensiemiddelen gebruikte om "spoken" na te jagen. De belagers gebruikten de uitdrukking "ge ziet ze vliegen"; wat zoveel betekende als "u bent niet goed bij uw verstand". Deze uitdrukking werd dankbaar overgenomen door bepaalde Vlaamse media.



The Japanese media were more interested in the Belgian UFO wave than the Flemish ones.

De storm gaat liggen

Het effect van de persconferentie van 11 juli was niet wat we ervan verwacht hadden. De druk van de media nam niet af, hij nam toe en spreidde zich meer en meer uit op internationaal niveau. Mijn secretaris kon heel wat telefoons opvangen, maar ik werd ook thuis systematisch gebeld. Het gebeurde dat ik de telefoon opnam en dat ik me midden in een radio-uitzending in Quebec bevond.

De situatie was onhoudbaar, de dagelijkse routineoperaties hadden voorrang en ik had slechts één officier die zich deeltijds met het probleem kon bezighouden.

Toen besliste de minister om een informatiestop af te kondigen. Voor mij was dit een opluchting, we konden weer ons normaal werk doen maar... het probleem bleef onopgelost.

Deze informatiestop werd afgekondigd nog voor de resultaten van de analyse van de F-16 interventie gekend waren. Deze werden dus nooit officieel verspreid aan het grote publiek.

Alhoewel er nog heel wat observaties gemeld werden bleef alles kalm in de staf van de Luchtmacht. Ik werd benoemd tot adjunct-stafchef en kon mij concentreren op mijn dagelijkse, sowieso zeer drukke, professionele bezigheden. Toch werd ik nog benaderd door de Amerikaanse autoriteiten die interesse betoonden voor de Belgische UFO-golf. We komen hierop terug in onze vijfde aflevering.

Ik werd ook benaderd door professor emeritus John van Waterschoot, ex-senator en voorzitter van het Koninklijk Instituut der Elites van de Arbeid van België. Hij was zeer geïnteresseerd in het onderwerp en was een boek aan het schrijven dat niet enkel de UFO-golf in België besprak, maar ook de wereldwijde UFO-problematiek. Ik heb hem hierbij geholpen en ook het voorwoord van zijn boek geschreven.

La tempête s'apaise

L'effet de la conférence de presse du 11 juillet n'a pas été celui que nous attendions. La pression des médias ne s'est pas calmée, elle s'est accrue et s'est propagée de plus en plus au niveau international. Mon secrétaire a pu gérer beaucoup d'appels téléphoniques, mais j'ai aussi été systématiquement appelé à la maison. Il m'est arrivé de décrocher le téléphone et de me retrouver dans une émission de radio au Québec.

La situation était intenable, les opérations de routine quotidiennes avaient priorité et je n'avais qu'un seul officier pour s'occuper du problème à temps partiel.

C'est alors que le ministre a décidé d'annoncer un arrêt de l'information. Pour moi, c'était un soulagement, nous pouvions à nouveau faire notre travail normal mais... le problème n'était toujours pas résolu.

Cet arrêt de l'information a été annoncé avant même que les résultats de l'analyse de l'intervention des F-16 ne soient connus. Ceux-ci n'ont jamais été officiellement diffusés au grand public.

Bien que de nombreuses observations aient encore été rapportées, tout est resté calme au sein de l'état-major de la Force Aérienne. J'ai été nommé chef d'état-major adjoint et j'ai pu me concentrer sur mes activités professionnelles quotidiennes, toujours très chargées. Néanmoins, j'ai été approché par les autorités américaines qui se sont montrées intéressées par la vague d'OVNI belges. Nous y reviendrons dans notre cinquième épisode.

J'ai également été approché par le professeur émérite John van Waterschoot, ancien sénateur et président de l'Institut Royal des Élités Ouvrières de Belgique. Il était très intéressé par le sujet et était en train d'écrire un livre qui trait

Maar toen hij mij vroeg wat de officiële bevindingen waren van de F-16 interventie, voelde ik mij verplicht de opgelegde *information stop* te respecteren. Toen kwam hij op het idee om, via een kennis, een formele parlementaire vraag te stellen.

Dit gebeurde in 1997 en het antwoord was, zoals verwacht, ontwijkend. Defensie ontkende dat er ooit een onderzoekscel werd opgericht in de krijgsmacht en dat de luchtmacht ooit UFO's had waargenomen. Om verdere vervelende vragen te vermijden werd eraan toegevoegd dat het UFO-dossier "afgesloten" was.

Bepaalde journalisten trokken toen hun conclusies; de LoFLYTE³ was de schuldige!!! Opnieuw een serieuze kwakkel. Dit experimenteel onbemand vliegtuig deed de eerste testvlucht in de Verenigde Staten in december 1996, dus zeven jaar na het begin van de Belgische UFO-golf!

Opvallend waren ook de eindconclusies van de media; de luchtmacht heeft niets "gezien" dus... er is niets gebeurd.

Toch hebben we, zij het pas in 1997, een positieve noot gezien in de Vlaamstalige media. Bij de publicatie van het

tait non seulement de la vague d'OVNI en Belgique, mais aussi du problème mondial des OVNI. Je l'ai aidé dans cette démarche et j'ai également écrit la préface de son livre.

Mais lorsqu'il m'a demandé quelles étaient les conclusions officielles de l'intervention du F-16, je me suis senti obligé de respecter le stop d'information imposé. C'est alors qu'il a eu l'idée, par l'intermédiaire d'une connaissance, de poser une question parlementaire formelle.

Cela s'est produit en 1997 et la réponse, comme on pouvait s'y attendre, a été évasive. Le ministère de la Défense a nié qu'une cellule d'enquête ait jamais été mise en place dans les forces armées et que la Force aérienne ait jamais observé d'OVNI. Pour éviter d'autres questions ennuyeuses, il fut ajouté que le dossier OVNI était « clôturé ».

Certains journalistes ont alors tiré leurs conclusions ; le LoFLYTE³ était à blâmer !! Encore un sérieux bobard. Cet avion expérimental sans pilote a effectué son premier vol d'essai aux États-Unis en décembre 1996, sept ans après le début de la vague OVNI belge !

Les conclusions finales des médias étaient également frap-



Again a journalist who proves his incompetence. The LoFLYTE is designed for very high speed. No vectored thrust, no hovering capability. First flight in the USA in 1996. Flew only at Edwards AFB."



boek van John van Waterschoot zagen we onderstaande titel in "Het Laatste Nieuws".

John was erin geslaagd om de Vlaamse media te overtuigen dat dit ernstig moest genomen worden; maar zijn oproep werd enkel verspreid in een paar bladen en op lokale televisiestations.

pantes ; La Force Aérienne n'a rien « vu » donc... il ne s'est rien passé.

Néanmoins, nous avons constaté une note positive dans les médias néerlandophones, même si ce n'est qu'en 1997. Lors de la publication du livre de John van Waterschoot, nous avons vu le titre ci-après dans « Het Laatste Nieuws ».

John avait réussi à convaincre les médias flamands qu'il fallait prendre cela au sérieux ; mais son appel n'a été diffusé que dans quelques journaux et sur les chaînes de télévision locales

3. Low Observable Fly Test Equipment.

Ovnis au-dessus de la Belgique :
la science ne peut plus l'ignorer.

« Il s'agit du dossier le plus solide
de tous les temps ».

The author of the article mentions
the LoFLYTE option in the box.
"Amerikaans spionagetoestel?",
but adds that the experts of the
Air Force fully deny this option.



Besluiten

- We moeten er ons bij neerleggen dat de Luchtmacht er niet in geslaagd is om de "indringers" te identificeren. Maar we zijn niet de enige; ook de Franse, Britse en Amerikaanse luchtmachten hebben de tanden stuk gebeten op dit fenomeen. We komen hierop terug in deel 5. Betekent dit dat er geen ongewone activiteiten in ons luchtruim geweest zijn? Allerm minst! De honderden, zelfs duizenden getuigen die toestellen hebben gespot die een voor ons onbekende technologie demonstreerden kunnen niet genegeerd worden. Bepaalde van die getuigenissen kunnen misschien weerlegd worden, maar het is onmogelijk dat ze zich allen vergist hebben. Trouwens, daarvoor is een diepgaand onderzoek nodig en we hadden niet het mandaat om dit te doen.
- De media spelen een voorname rol in de reactie van het publiek wanneer het gaat over UFO- observaties. Bepaalde journalisten en "experten" nemen niet eens de tijd om zich deftig te informeren over hetgeen er gaande is vooraleer zich uit te spreken. Het is inderdaad een ongelooflijk verhaal en men moet met mensen spreken die dit zelf beleefd hebben om het schijnbaar ongelooflijke te geloven.
- Het schaamteloos bespotten van getuigen is verachtelijk. Zeer vaak zijn het diegenen die anderen trachten te ridiculiseren die, door hun gebrek aan dossierkennis, zichzelf belachelijk maken.

Op 10 november 2007 word ik naar Washington uitgenodigd om deel te nemen aan een samenkomst van gekwalificeerde en geloofwaardige personen, die hun UFO-ervaringen openlijk kwamen verkondigen in het National Press Center. Bepaalde van die getuigenissen doen denken aan science fiction. Ik heb het geluk gehad om met elk van hen persoonlijk te spreken.

Meer hierover in ons volgend magazine.

Conclusions

- Nous devons nous résigner au fait que la Force Aérienne n'a pas réussi à identifier les « envahisseurs ». Mais nous ne sommes pas les seuls ; les forces aériennes française, britannique et américaine se sont également mordu les doigts sur ce phénomène. Nous y reviendrons dans la partie 5. Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas eu d'activités inhabituelles dans notre espace aérien ? Pas du tout! Les centaines, voire les milliers de témoins qui ont repéré des appareils faisant la démonstration d'une technologie qui nous est inconnue ne peuvent être ignorés. Certains de ces témoignages peuvent être réfutés, mais il est impossible qu'ils aient tous été erronés. De plus, cela nécessite une enquête approfondie, et nous n'avions pas le mandat de le faire.
- Les médias jouent un rôle majeur dans la réaction du public aux observations d'OVNI. Certains journalistes et « experts » ne prennent même pas le temps de s'informer correctement sur ce qui se passe avant de s'exprimer. C'est en effet une histoire incroyable et il faut parler à des gens qui ont eux-mêmes vécu l'expérience pour croire à ce qui semble incroyable.
- Les moqueries flagrantes à l'égard des témoins sont méprisables. Très souvent, ce sont ceux qui essaient de ridiculiser les autres qui, par manque de connaissance du dossier, se ridiculisent eux-mêmes.

Le 10 novembre 2007, j'ai été invité à Washington pour participer à une réunion d'individus qualifiés et crédibles qui sont venus proclamer ouvertement leurs expériences d'OVNI au Centre National de Presse. Certains de ces témoignages rappellent la science-fiction. J'ai eu la chance de m'entretenir personnellement avec chacun d'entre eux.

Plus d'informations à ce sujet dans notre prochain magazine.