Les OVNIS du IIIeme REICH

© 2012 Culture Pour Tous

INTRODUCTION

Au départ, les croyances et la mythologie nazie…

Avant la fin de la première guerre mondiale, fût créé la société secrète, les "FRERES DE LA LUMIERE" qui prit, plus tard, le nom de "SOCIETE VRIL". Dans celle-ci se retrouvèrent aussi "LES MAITRES DE LA PIERRE NOIRE", une nouvelle fondation des templiers, issue de l'ordre Germanique du Moyen-Age, et les "CHEVALIERS NOIRS" du "SOLEIL NOIR", élite de la Société Thulé et des SS.

Dans ces différentes sociétés se trouvait quasiment tous les grands responsables nazis et beaucoup de scientifiques, des sommités dans tous les domaines. Cela donna une ligne directrice (un commandement hiérarchisé) et un but idéologique (la motivation de réussir), qui a donné un élan à cette entreprise démesurée (comme on le verra plus loin).

D'après certains, les nazis auraient eu connaissance d'un savoir secret, non seulement par des contacts télépathiques avec des extra-terrestres leur fournissant les plans de construction, mais aussi par l'étude d'une soucoupe non terrestre qui se serait abattue en Forêt Noire en 1936. Mais il n'y a aucune preuve de cet événement ni de témoins oculaires qui ont révélé quoi que ce soit à ce sujet.

La découverte de ces connaissances et en fait beaucoup plus concrète et "classique" que l'on pourrait le croire. Même si les nazis avaient en effet une très forte attirance pour tout ce qui a trait à "l'énergie du vril". Une énergie qui permettrait de faire vivre l'homme en harmonie avec la nature et qui serait détenue par les habitants d'un monde souterrain, "l'Agharta". C'est par cette "mythologie" germanique liée à l'idéologie nazie, que dans l'esprit des hauts dignitaires du Troisième Reich et surtout de Hitler, la recherche vers des technologies innovantes et des énergies inconnues fût entreprise.

Les débuts de la recherche sur les engins à Antigravitation.

La recherche pour le développement des technologies de propulsion à antigravitation était entièrement aux mains des SS. Le Schutzstaffel, "escadron de production", E-IV ou "Bureau SS-E-IV", était le responsable du projet dans son ensemble. Malgré la grandeur de la tâche et le nombre de personnes impliquées, qu'ils soient militaires, ingénieurs ou scientifiques, les noms des principaux responsables sont peu connus. La majorité des archives et documents furent perdus ou détruits à cause de l'avance Alliée en 1945. Mais la principale cause du manque d'informations entourant ces recherches, c'est le secret absolu dont les SS ont fait preuve. Car la SS disposait de moyens et d'une autonomie qui leur garantissaient un anonymat quasiment assuré, concernant les recherches cruciales et stratégiques, exercées par le Reich. Uniquement les participants directs au projet étaient au courant, personne d'autre.

Les différentes recherches menées au cours de la guerre.

Parmi les projets sur la propulsion à antigravitation, il y avait le projet "RWS-1", basé en Silésie (Pologne). Ce projet était dirigé par le professeur Walter GERLACH, directeur scientifique, qui était épaulé par les professeurs THIRRING et Pascual JORDAN. Les SS l'appelèrent "Glocken", la "cloche". Les expérimentations furent réalisées en Pologne sur le site minier de Wencelaus, situé non loin de la frontière tchèque. En Tchécoslovaquie, dans le protectorat de Bohème-Moravie, les SS étudiaient aussi un système de propulsion à énergie nucléaire, à Pilsen (1).
Le responsable de l'ensemble des projets était le SS-Gruppenführer KAMMLER. Son second était le SS-Gruppenführer Otto SCWAB, qui dirigeait l'Amtsgruppe VIII ou "Amt VIII-FEP", "Département de l'armement". D'autres officiers sont connus, comme le SS-Gruppenführer Emil MAZUW et le SS-Brigadeführer Heinrich GARTNER.

Des recherches qui portèrent leurs fruits.

La première soucoupe Allemande à voir le jour était la RFZ-1. Avec une propulsion à antigravitation "électromécanique". Son premier vol en 1934 fût aussi le dernier. Elle s'éleva jusqu'à environ 60m. Mais le système de guidage s'avéra inefficace. C'est avec peine que le pilote réussit à la poser au sol, puis à s'en échapper. L'appareil se mit à tourner comme une toupie

avant de capoter et d'être mis en pièces. C'était la fin du prototype RFZ-1, mais le début des engins volants à propulsion de type "Vril".

Son successeur, le RFZ-2, avait une propulsion Vril et un "pilotage à impulsion magnétique". Son diamètre était de 5m et ses caractéristiques étaient les suivantes: les contours de l'appareil s'estompaient quand il prenait de la vitesse, et il s'illuminait de différentes couleurs. Selon la force de propulsion, il devenait rouge, orange, jaune, vert, blanc, bleu ou violet. Intéressant, mais pas terrible comme camouflage. Il fallait remédier à cela.
Il ne pouvait effectuer des changements de direction que de 90°, 45° ou 22,5°. Cela demandait donc une certaine maîtrise. Pas évidente pour des combats aériens contre des chasseurs conventionnels. De plus, l'installation de l'armement pausait problème. Il fût donc délaissé l'idée de l'utiliser comme chasseur et les recherches se poursuivirent.

Après le RFZ-2, ce fût le VRIL 1, disque volant qui vola au cours de l'année 1941. Il avait 11,5m de diamètre, possédait une "propulsion à lévitation Schumann" et un "pilotage par impulsion à champ magnétique". Donc aussi maniable qu'un chasseur classique, mais avec les avantages des "virages en épingle à cheveux" et la possibilité de faire du "sur place", en plus. Il atteignait des vitesses de 2900 à 12000km/h, pouvait accomplir en pleine vitesse des changements de vol à angle droit sans préjudice pour le pilote (pas la sensation des G). Plus libre en figures de vols que le RFZ-2. On construisit plusieurs exemplaires du Vril 1. Surtout pour avoir des prototypes à disposition pour continuer les recherches.

Photo du VRIL 1 en vol

La déclinaison de la série "Vril" se poursuivit avec plusieurs autres prototypes. Ils gardaient en fait les mêmes caractéristiques au niveau de la propulsion, mais ils étaient beaucoup plus grands. L'objectif était "plus gros et mieux armé". Les deux les plus prometteurs furent le Vril 7 et le Vril 8 "Odin". Ces deux modèles subirent toutes sortes de modifications au cours des essais.

Représentation artistique du VRIL 7

Deux photos du VRIL 8 "ODIN" en vol

Après de nombreuses tentatives de formes de soucoupes envisagées, ils trouvèrent la solution. Et c'est de là que découlèrent par la suite, tous les autres projets.
Le projet RFZ-7 fût le bon compromit pour une soucoupe performante et l'embarquement d'armement plus "lourd", que les modèles précédents. Il était en effet équipé d'un canon sur tourelle dans sa partie inférieur. La maniabilité était accrue, de même que le confort du pilote. (Notez, qu'avec le canon du dessous en moins, cette soucoupe ressemblerait beaucoup à la celle de la série "Les Envahisseurs". Une preuve que les américains avaient connaissance de l'existence de cette soucoupe ?).

Le RFZ-7 en vol au-dessus d'une zone montagneuse

En 1944 décolla un nouveau prototype. C'était une soucoupe équipée d'armes moyennement lourdes qui porta le nom de "HAUNEBU I". Elle avait un équipage composé de quatre hommes, avait 25m de diamètre, sa vitesse au départ était de 4800km/h pour atteindre, plus tard, jusqu'à 17000km/h.

Photo d'un HAUNEBU I
escorté par un Messerschmitt 109

Malgré la technologie à antigravitation, les chercheurs ne délaissaient pas pour autant les nouveaux moteurs à réaction, inventés pour le nouveau Messerschmitt 262, le premier chasseur à réaction. Le 14 février 1944,

on testa à Peenemünde l'hélicoptère supersonique construit par Schriever et Habelmohl sous le nom de projet V-7, qui était équipé de douze turbopropulseurs BMW 028. Sa vitesse de montée à la verticale était de 800m à la minute, il atteignait une hauteur de 24200m et sa vitesse en vol horizontal était de 2200km/h. Il ne fût cependant, jamais utilisé car Peenemünde fut bombardé en 1944 et se vît transférer à Prague. Cette ville fût par la suite occupée par les Américains et les Soviétiques.

Dessin du V-7

Courant 1944, la "HAUNEBU II" était également fin prête. Son diamètre variait de 26 à 32m, sa hauteur était de 9 à 11m. Il pouvait transporter un équipage de 9 à 20 personnes, Propulsé par un tachyonateur Thulé, Elle atteignait dans la périphérie terrestre 6000km/h. Elle était apte à se déplacer dans l'espace et avait une autonomie de 55 heures de vol. Elle était équipée de deux "canons à rayons forts" (KSK) de 60mm, montés sur une tourelle rotative.

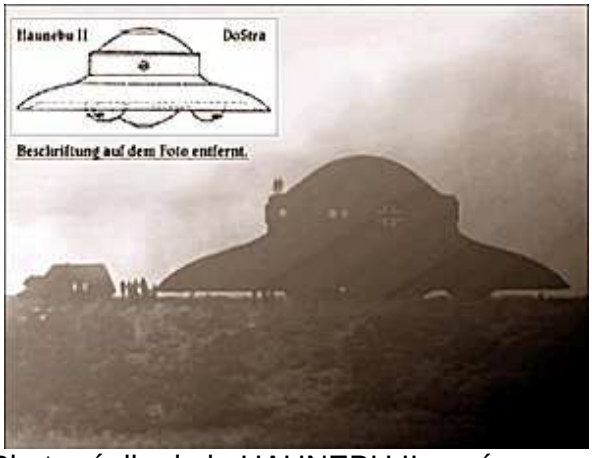


Photo réelle de la HAUNEBU II posée au sol

Deux représentations artistiques de la HAUNEBU II

Parallèlement à ces derniers, on lança même le projet d'un astronef en forme de cigare qui devait être construit dans les chantiers de Zeppelin, on l'appela "ANDROMEDA". D'une longueur de 139 mètres, Il devait transporter plusieurs soucoupes pour des vols de longue durée. Il n'exista que sur le papier.

On travailla aussi à la "HAUNEBU III", impressionnante entre toutes avec ses 71m de diamètre. Cet exemplaire aurait bien volé. On parle d'un décollage qui aurait été filmé. Il existait bien un prototype. Il pouvait transporter 32 personnes, son autonomie en vol était de plus de huit semaines et il pouvait atteindre une vitesse d'au moins 7000km/h.

Représentations artistiques de la HAUNEBU III, posée et en vol

Continuant sur leur lancée, les chercheurs imaginèrent une soucoupe gigantesque, la "HAUNEBU IV". Avec une longueur de 120 mètres et un équipage de 60 hommes pour la manoeuvrer, elle aurait pût en outre embarquer deux compagnies entières de combat. Mais la fin de la guerre arriva et cette soucoupe resta simplement à l'état de plans.

Récapitulatif des différents types de soucoupes inventées par l'Allemagne.

La RFZ-1, le prototype de base, il "essuya les plâtres".
La RFZ-2, plus performant, mais il y avait encore beaucoup de choses à améliorer.
Du RFZ-3 au RFZ-6, c'était un même unique prototype, subissant diverses modifications.

La RFZ-7, le modèle qui préfigurait les soucoupes "HAUNEBU", de par sa forme.

Le VRIL 1, le premier modèle fiable, dirons-nous.
Du VRIL 2 au VRIL 6, c'était un même unique prototype, subissant diverses modifications.
Le VRIL 7 (à ne pas confondre avec le V-7),
Le VRIL 8 "Odin",
La HAUNEBU I, 25m de diamètre, existait en deux exemplaires (vitesse de croisière d'environ 4800km/h).
La HAUNEBU II, 32m de diamètre, existait en sept exemplaires (vitesse de croisière d'environ 6000km/h).
Il était en fait prévu de construire des Haunebu en série. Une offre aurait été lancée auprès des firmes d'avions Dornier et Junkers. Fin mars 1945, Dornier décrocha le contrat. L'appellation officielle de ces soucoupes volantes devait être DO-STRA (pour avions STRAtosphère DOrnier).
La HAUNEBU III, 71m de diamètre, construit en un seul exemplaire, effectua plusieurs vols d'essai.
La HAUNEBU IV, n'exista que sur le papier.

L'ANDROMEDA, astronef "porte-soucoupes" de 139m qui resta à l'état de projet.
Le V-7, malgré sa forme de soucoupe, n'utilisait pas la propulsion à anti-gravité, mais des turbo-réacteurs conventionnels. En fait, ce fût le premier hélicoptère à réaction de l'histoire.

La représentation des soucoupes d'après les plans et leurs caractéristiques.

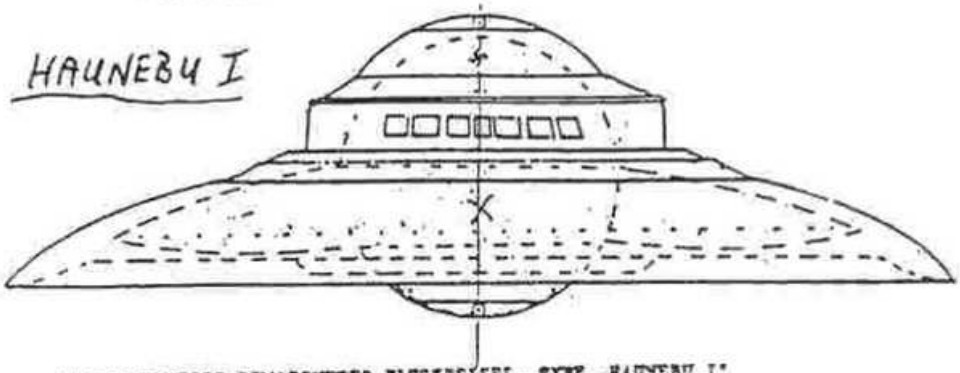
Geheime Kommandosache

Flugkreisel-Erprobung, Stand / Anzahl Erprobungsflüge:

HAUNEBU I	(vorhanden 2 Stück)	52	E-IV
HAUNEBU II	(vorhanden 7 Stück)	106	E-IV
HAUNEBU III	(vorhanden 1 Stück)	19	E-IV
(VRIL I)	(vorhanden 17 Stück)	84	(Schumann)

Empfehlung:
Beschleunigen von Abschlußerprobung
und Produktion „Haunebu II"
+ „VRIL I"

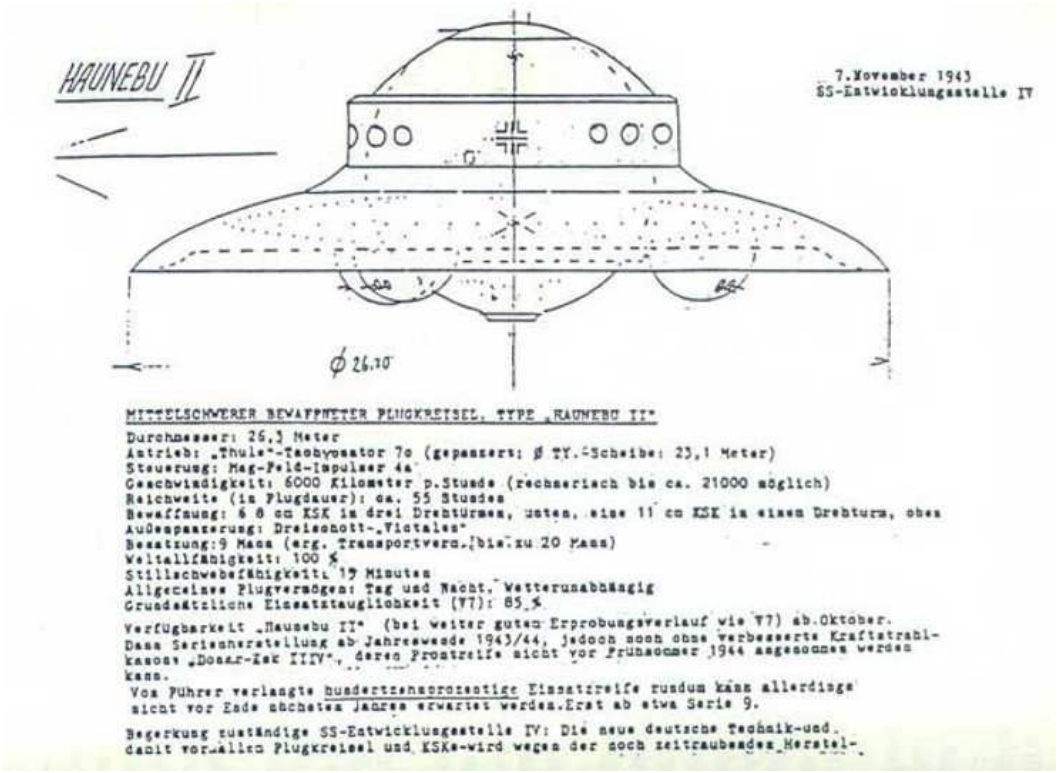
HAUNEBU I



MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU I"

Durchmesser: 25 Meter
Antrieb: Thule-Tachyonator 7b
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4
Geschwindigkeit: 4800 Kilom.p.Std. (rechn., bis 17000)
Reichweite in Flugzeit: 18 Stunden
Bewaffnung: 2 x 8cm KSK in Drehtürmen und 4 x MK 108, starr nach vorn
Außenpanzerung: Doppel-Vitalex
Besatzung: 8 Mann
Weltallfähigkeit: 60 %
Stillschwebefähigkeit: 8 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Tag wie Nacht
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 60 %
Frontverfügbarkeit: Nicht vor Jahresende 44

Bemerkung: Die SS-E-IV hält Konzentrationslauf bereits im Versuch stehende „Haunebu II" für sinnvoller als an beiden Typen parallel weiterzuarbeiten. „Haunebu II" verspricht entscheidende Verbesserungen in nahezu allen Punkten. Höhere Herstellungskosten scheinen gerechtfertigt – besonders mit Blick auf Führer-Sonderbefehl, Flugkreisel betreffend.



Témoignages

Voilà deux témoignages qui ont été fait à Jean-Marc ROEDER, Docteur en physique et spécialiste de l'antigravitation, suite à une conférence sur les soucoupes volantes nazies:

"Il y a environ deux ans, à la fin d'une petite conférence que je donnais au Lion's club de Strasbourg sur les soucoupes nazies, deux messieurs très âgés vinrent me trouver. Le premier m'expliqua que, alsacien enrôlé de force dans la wermacht, il avait observé une soucoupe de couleur rougeâtre survolant sa position à basse altitude (environ 60 mètres) lors de la bataille de Koursk sur le front russe. Il estimait la taille de l'engin à environ 20 à 30 mètres de diamètre. Il m'affirma aussi que la soucoupe qu'il avait vue ressemblait à s'y méprendre à un des modèles de Vril dont j'avais montré les photos durant la conférence. De plus, l'officier commandant leur position d'artillerie leur dit de ne pas s'inquiéter car il s'agissait d'une nouvelle arme de vengeance ultra-secrète testée sur le front. L'autre monsieur, alsacien engagé volontaire dans les Waffen SS, me donna un témoignage encore plus impressionnant. Il m'expliqua que, alors qu'il était

basé à Augsbourg en 1944, il fut convoqué avec une vingtaine de ses camarades par son commandant SS. Le commandant leur annonça qu'ils se rendraient le jour même à l'aéroport militaire d'Augsbourg pour sécuriser celui-ci durant un test ultra secret. Il leur précisa aussi que la moindre révélation sur ce qu'ils verraient serait sanctionnée par une exécution immédiate. Le témoin m'expliqua qu'il vit sortir d'un hangar, à 100m de sa position, une soucoupe d'environ trente mètres de diamètre et quinze mètre de hauteur, en forme de cloche et surmontée d'un petit dôme. Elle émettait un faible sifflement ainsi qu'un bourdonnement d'abeilles. L'engin semblait flotter à deux mètres du sol en oscillant lentement. Il se dirigea lentement vers la piste de décollage puis s'éleva doucement verticalement jusqu'à cent mètres d'altitude en oscillant comme une feuille morte. Détail intéressant, l'engin de couleur noire devint lumineux en s'élevant, passant d'une luminosité bleue électrique à une couleur rouge grenat sur le côté et orange vif sous le dessous. Il accéléra ensuite à une vitesse foudroyante et disparu à l'horizon en deux seconde en émettant un "son d'orgue". L'engin réapparu dix minutes plus tard au dessus du hangar et chuta en feuille morte devant celui-ci avant de se plaquer au sol avec un bruit métallique sourd. Dès l'atterrissage, le témoin et ses camarades furent immédiatement rembarqués en camion vers leur caserne et ne purent approcher le prototype. Bien sûr, il ne s'agit que d'un témoignage qui n'a pas valeur de preuve mais il m'a parut sincère, d'autant plus que cet ancien combattant avait les larmes aux yeux en me racontant son aventure. Il me remercia même en m'affirmant qu'il attendait depuis cette époque de comprendre ce qu'il avait vu. Je pense que ces témoins ont vu le prototype antigravitationnel Vril 8 "Odin"."

Que sont devenues les soucoupes après la guerre ?

On ne peut exclure une production en série d'un nombre limité de modèle Haunebu I et II. Certains disent qu'une partie des engins ont été coulés dans le lac "Mondsee" en Haute-Autriche. D'autres pensent qu'ils auraient été emmenés en Amérique du sud, ou dans des bases de l'Antarctique. Ou bien qu'ils furent transportés en pièces détachées et entreposées dans différents endroits secrets de par le monde.
En tous cas, une chose est sûre, si les alliés ont récupéré des soucoupes volantes nazies, ce sont les Soviétiques qui les ont découvertes et eu en leur possession. En effet, ce sont eux qui ont occupé les territoires où se passaient toute la recherche et la fabrication. Donc, les Soviétiques ont

certainement mit la main sur des plans, des éléments de soucoupes, voire des soucoupes entières, prototypes ou constructions de série.
Les Américains, de leur côté, ont nécessairement eu vent de ces recherches, puisqu'ils rapatrièrent vers les Etats-Unis la majorité des savants allemands. Et pas seulement dans le domaine de l'aéronautique ou militaire, mais aussi des médecins, des chirurgiens, des neurologues...etc.

Pourquoi les Allemands n'ont pas utilisé les soucoupes pendant la guerre ?

Tout le monde se pose la question. Et bien la réponse est simple, pour mettre fin à la guerre, comme ce qu'on fait les Américains, il fallait pouvoir frapper fort avec une arme terrible et choquer les esprits. Et les Allemands, étaient "à deux doigts" d'avoir la bombe atomique, mais ils ne l'avaient pas encore. Et ce n'était pas le tout d'avoir la bombe, il fallait la transporter au-delà de l'atlantique. S'ils avaient frappé Londres, les Américains auraient sûrement lancé la bombe sur Berlin, Munich ou Hambourg en représailles. Il leur aurait fallut avoir les moyens de frapper partout en même temps. Et les Allemands n'avez pas de bombardiers à long rayon d'action (Comme les B-29 américains par exemple).

Pour aller bombarder New-York ou Washington, il leur fallait un bombardier puissant, fiable et rapide. Les Allemands avaient aussi des projets "d'ailes volantes", qui auraient pût être converties en bombardier. Mais ce sont les soucoupes HAUNEBU qui furent choisies, mais elles furent opérationnelles trop tard. Avec tous les prototypes, commencer petit, puis faire des modèles plus grands, et ensuite inventer un modèle de soucoupe "bombardier" (Surtout quand on voit la taille de la bombe atomique Américaine, imaginez la taille qu'aurait eu la soucoupe!), tout ça prit trop de temps. Et la bombe atomique Allemande, même s'ils avançaient bien dans leur recherche, n'était pas encore prête non plus.

De plus, pour avoir des soucoupes en grand nombre pour faire des attaques aériennes massives, il fallait disposer d'une capacité de construction en série énorme. Et suite à l'avancée allié, qui occupée de plus en plus de terrains, ils ne l'avaient plus (tout au moins pour assurer une reconversion des chaînes de montage, pour fabriquer des HAUNEBU). Sans parler des matières premières, dont certaines commençaient à faire cruellement défaut à la fin de la guerre. Pour fabriquer quelques modèles ou des prototypes, c'était faisable, mais pas pour une fabrication en série.

Sans parler que ce n'est pas le tout d'avoir des soucoupes, encore faut-il des équipages. Parce que, alors qu'un pilote suffisait pour les chasseurs classiques, il fallait un équipage entier de plusieurs hommes par soucoupe. Et les équipages, ils auraient fallut pouvoir les former. Créer de nouvelles écoles de pilotage avec des instructeurs. (Pour les chasseurs, ils avaient déjà du mal à trouver des pilotes à cause des pertes, alors de former des équipages entiers pour leur apprendre à piloter des soucoupes... Vous pensez bien, qu'avec la situation dans l'Allemagne de 1945, ce n'était plus possible).

Comparons par exemple avec le Messerschmitt 262, qui arriva sur le théâtre d'opération européen en 1944, et qui lui, prit bien part aux combats. Et bien, il n'y eu qu'un seul groupe de chasse équipé de ces appareils ! Un seul ! Ils prirent comme pilotes pour ce groupe les plus grands as de la Luftwaffe.

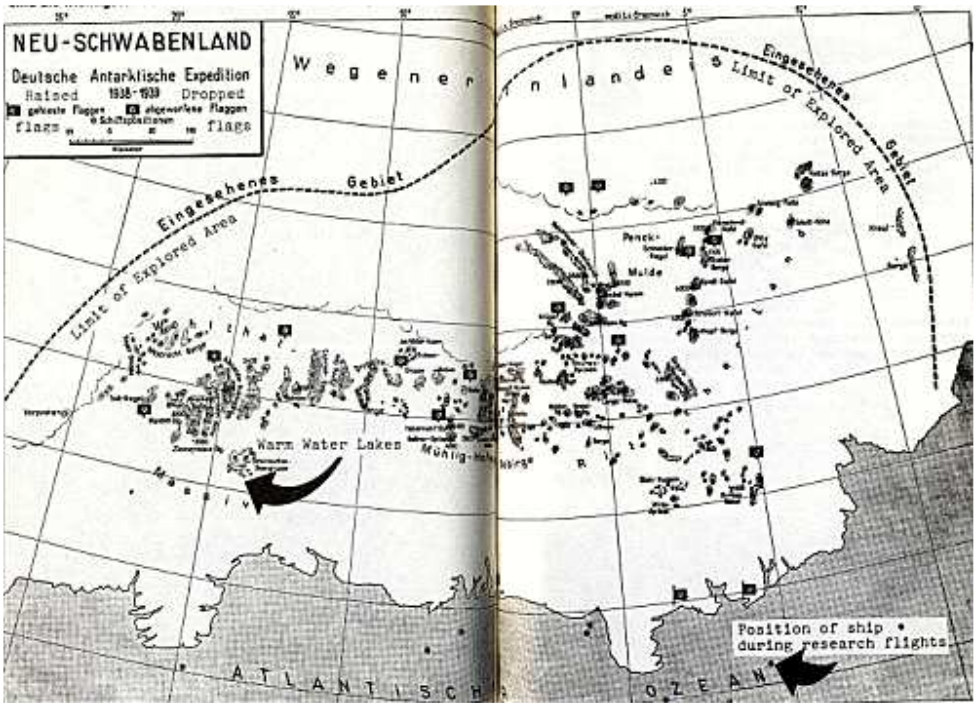
Les scientifiques et ingénieurs furent récupérés en majorité par les américains.
En mars 1946, le président TRUMAN fit en sorte de rassembler les savants allemands pour que les Etats-Unis puissent expérimenter leurs avancés technologiques pour leur compte. Des chercheurs allemands furent emmenés dans le cadre de l'opération "Paperclip" (opération trombone). Il s'y trouvait, entre autres: SCHAUBERGER, WERNER VON BRAUN, MENGELE,...etc (2).

Un refuge dans les bases de l'antarctique?

En 1938, le porte-avion "NEU SCHWABENLAND" embarqua une expédition vers l'Antarctique. Arrivé à l'endroit prévu, les Allemands s'attribuèrent 600.000 km carrés qu'ils baptisèrent "NEU SCHWABENLAND". Appellation géographique figurant toujours sur les atlas sous le nom anglicisé de NEW SCHWABENLAND. Donc, avant même le début de la seconde guerre, les Allemand disposaient d'une implantation permanente au pôle sud.

Badge de l'expédition de 1938-1939

Des sous-marins firent route vers ce territoire et sûrement tout au long de la guerre. Les marines Alliés ont estimé, après avoir dressé un inventaire des effectifs de la Kriegsmarine depuis le début de la guerre, et comptabilisé les pertes réelles, ont estimé que plusieurs dizaines d'unités, avaient mystérieusement disparues. Elles n'avaient était ni coulées en opérations, ni sabordées par leurs équipages, ni arraisonnées par les forces Alliées. Personne ne sait où sont passés tous ces sous-marins !



Carte du "NEU-SCHWABENLAND"

On peut penser que ces sous-marins ne partaient pas à vide, mais avec un équipage et des passagers constitués de techniciens spécialisés, fuyant sur

ordres l'occupation alliée en Europe après ou très peu de temps avant la défaite. Du matériel sophistiqué fût débarqué à la base du Neu-Schwabenland, et aussi certainement des éléments de disques volants en pièces détachées ou tout au moins tous les plans et documents techniques permettant de les construire y furent certainement mis à l'abri.
On a repéré en Mer du Nord un sous-marin Allemand (le U864) qui, (cela a était vérifié) contient plusieurs centaines de kilos de mercure (c'est d'ailleurs à cause d'une fuite et du problème de pollution, qu'on en a entendu parler). Il devait atteindre le Japon. Et nous le savons, le mercure entre dans la fabrication du moteur des soucoupes de type Haunebu. Cela veut-il dire que certaines technologies ont étaient envoyées aussi vers le Japon, pour aider ces derniers à gagner la guerre ou simplement pour les y cacher? L'Antarctique n'était peut-être pas le seul refuge du savoir avancé des nazis.

Outre le territoire antarctique du Neu Swchabenland, il existerait d'autres territoires à travers le monde où des colonies perpétueraient la survie du régime nazi, avec d'anciens SS à leur tête, dans des camps parfaitement organisés dont le plus important serait situé en Argentine sur un territoire de 16000 km carrés, sur les bords du fleuve Limay à 2500 km au sud de l'équateur.

Survivance sous la forme d'organisations nazies réparties dans quelques bases secrètes, installées dans certaines contrées. Il était facile, sous une forme extrêmement réduite (microfilms), de transporter les plans, données et autres protocoles de fabrication de ces engins volants, sans oublier les projets non encore mis en chantier. Ces hommes embarqués à bord de sous-marins, bénéficiant également de techniques très en avance sur celle de l'époque et équipés d'un système de récupération d'oxygène pouvant naviguer sous la surface durant plusieurs mois sans se faire repérer. Personne ne sait ce qui a pût être stocké et emmagasiné auparavant comme matériel, machines-outils et de l'étendue des constructions.

Dans les années cinquante, un membre de l'ambassade de France à Buenos Aire, se promenant un jour sur le port, eu la surprise de voir un bateau battre pavillon nazi! Oui, vous avez bien lu, c'était le drapeau à croix gammée. Il s'approcha, et discuta un peu avec des marins du navire qui prenaient l'air sur la jetée. Ces derniers parlaient allemand. Ayant était officier pendant la guerre, il connaissait la langue et pût leur parler. Ils lui dirent qu'ils étaient venus pour se ravitailler. Et quand il leur demanda d'où

ils venaient, ils répondirent le plus sérieusement du monde, qu'ils étaient basé au Pôle Sud! Le lendemain, lorsqu'il revint au même endroit, le bateau était repartit.
Le conflit terminé, l'attention des Alliés se porta vers d'autres préoccupations. Plutôt que de chercher à investir des bases fantômes, pour la plupart très mal localisées. Alors, pourquoi avoir soudain, tout juste un an après la fin de la guerre, décidé d'une expédition en Antarctique?
Les Américains connaissaient bien-sûr l'existence de la base allemande, mais s'ils décidèrent d'intervenir, "militairement", avec une action de grande envergure, on peut penser qu'ils détenaient d'autres renseignements.
Peut-être pensaient-ils avoir à faire à de simples constructions et de petites installations classiques. Et quand ils se rendirent compte qu'il s'agissait en fait d'une base de grande envergure, avec un armement perfectionné, ont-ils voulut mettre hors d'état de nuire d'éventuels survivants de l'idéologie nazie?

De plus, n'oublions pas qu'Hitler n'est pas mort dans son bunker en 1945, et ils le savaient, tout comme les Soviétiques. Pensaient-ils y trouver le dirigeant nazi, et du même coup mettre la main sur des secrets technologiques et scientifiques qu'ils n'avaient pas trouvé lors de l'occupation de l'Allemagne, mais dont ils connaissaient l'existence par tous les savants évacués d'Europe grâce à l'opération "Paperclip"?
A défaut d'être la vérité sûre et certaine, c'est une hypothèse tout-à-fait plausible, expliquant l'objectif réel possible, de l'intervention Alliée au Pôle-Sud.

La campagne oubliée de l'Antarctique.

En 1946, le commandement de la Navy confia la responsabilité d'une opération aéronavale à l'amiral Richard BYRD. Ce dernier avait déjà effectué plusieurs vols de reconnaissance au pôle nord et au pôle sud, organisant et participant à plusieurs expéditions dans les zones polaires en 1929, 1934 et 1939-41.
L'opération "Highjump" était une opération strictement militaire, mais qui était couverte par l'argument "scientifique".
Une partie de l'armada quitta la base de Norfolk en Virginie le 2 décembre 1946, pour être rejointe par deux autres groupes d'unités vers des bases de l'Antarctique prévues à l’avance, mais ayant en fait pour objectif, la base de

Neu Swchabenland. Après avoir installé un camp de base à Little America, les zones Est et Ouest furent couvertes par des patrouilles maritimes et aériennes. Le 22 février 1947, ordre fut donné à toute l'armada d'évacuer et de regagner Norfolk.
De retour aux Etats-Unis, Richard BYRD dira dans une conférence de presse le 5 mars 1947 que "la menace la plus grande vient maintenant du pôle sud car ils ont observé des engins volants pouvant atteindre des vitesses impressionnantes !"
Le 5 mars 1947, le journaliste Lee van Atta, qui avait couvert l'expédition, publia dans le plus grand quotidien sud-américain "El MERCURIO", une interview de l'amiral BYRD au cours de laquelle ce dernier déclara: "C'est dur à entendre, mais dans le cas d'une nouvelle guerre, il faudra s'attendre à rencontrer des avions pouvant voler d'un pôle à un autre". Il laissa aussi entendre: "Qu'il y avait là-bas une civilisation avancée qui se servait d'une technologie supérieure." Rappelons que ces événements se sont passés en 1947 (3).

Ce à quoi cette expédition fut confrontée reste encore un mystère. A t-elle eu à affronter des survivants nazis et leurs soucoupes volantes? Ou ont-ils découvert la capacité de combats des habitants de la "Terre creuse", appelés "hyperboréens" ?
Officiellement, bien sûr, il n'y a pas eu de combats en Antarctique. Aux Etats-Unis il aurait été difficile de justifier auprès de l'opinion publique et du Congrès des morts supplémentaire en Antarctique, avec de nouvelles opérations. Surtout depuis que la guerre était finie. Aussi le sujet resta clos. Cette opération est connue sous le nom de "guerre des pingouins", après que le gouvernement indiqua que sur ce territoire il n'y avait que des pingouins et qu'il n'y avait aucun nazi.
Mais le 8 janvier 1956, plusieurs scientifiques Chiliens revenant d'une expédition sur le continent observèrent pendant plusieurs heures des objets volants en forme de cigare et de disque dans le ciel de la zone de la mer de Weeddell. La même année 1956, une nouvelle opération militaire sera mise en place par les Américains: l'Opération "Deep Freeze". Plus limitée et toujours sous couvert de l'argument "scientifique". Les Américains se contenteront ensuite de missions géographiques, météorologique et de cartographie au Pôle-Sud.
Plus tard, il y aura plusieurs explosions nucléaires dans la zone de l'Antarctique, des explosions en haute altitude et une autre qui, d'après les relevés sismiques, semblait souterraine (pour neutraliser les appareils par l'effet de la puissance du champ électromagnétique des explosions) (4).

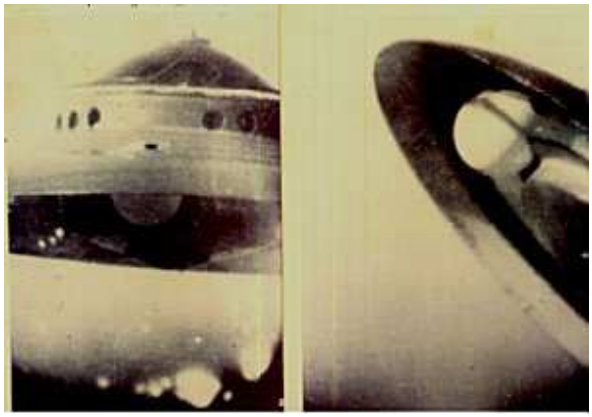
Les étranges "lumières" de Scandinavie.

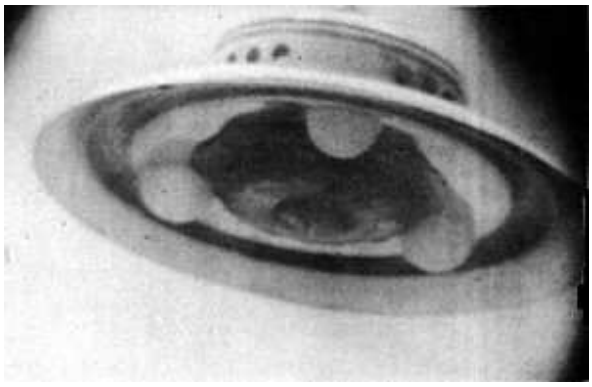
En 1946, d'innombrables objets lumineux d'origine inconnue mais fabriqués indéniablement par des intelligences furent observées au-dessus de la Scandinavie et provoquèrent un grand émoi chez les Alliés à l'est comme à l'ouest. N'oublions pas que les deux grandes puissances connaissaient la base de l'Antarctique, et la technologie avancée des nazis. Pour étudier un de ces objets volants qui s'était écrasé en suède, les Etats-Unis envoyèrent le général DOOLITTLE. Comme spécialiste de l'aéronautique, pour examiner les débris.

Ce dernier découvrit-il que les engins étaient en fait des soucoupes volantes nazies ? Est-ce pour prévenir une pareille chose au pôle sud que les Etats-Unis décidèrent d'une intervention en Antarctique ?
Les Soviétiques ont bien récupéré des soucoupes Allemandes, mais ils ne les auraient jamais testées au dessus de la Suède. Avec leur étendue sibérienne de plusieurs milliers de kilomètres carrés, ils ne manquaient pas de place pour réaliser des essais en secret. La thèse de l'époque qui prétendait que les Soviétiques auraient lancé des fusées V2 pour les tester, ne tient pas. La V2, une fois lancée, elle monte très haut, à la limite de l'atmosphère, puis elle retombe au sol à plus de 2000 km/h. On aurait bien vu ce qui restait au sol. Une fusée "inerte" (sans charge explosive) aurait été tout de suite identifiée par ses débris. (D'autant plus que de lancer des missiles vers un pays étranger est bien un acte de guerre. Et la V2 est bien un missile intercontinental. Je vois mal les Soviétiques risquer un nouveau conflit, tout juste sorti de la seconde guerre mondiale.)
D'autant plus qu'un rapport à l'attention du président TRUMAN, indiquait que l'enquête confirmait des observations de vols "contrôlés". Ainsi qu'un témoignage sur la descente d'un parachute, juste avant de voir s'écraser, l'un de ses engins (la V2 n'avait pas de pilote).
A partir de la fin des années quarante, des objets volants lumineux furent signalés un peu partout dans le monde, mais surtout au-dessus de l'Amérique du Nord en un nombre sans cesse croissant. Ils étaient pilotés, c'est certain, par des êtres intelligents, ils étaient le plus souvent, ronds, en forme de disque ou de cloche.

La ressemblance incroyable entre les soucoupes "Adamski" et les "Haunebu". Une connexion existe-elle entre les deux ?

Certains auteurs disent que ces ovnis ne ressemblaient pas, en règle générale, aux soucoupes fabriquées par l'Allemagne. Des documents photos prouvent le contraire, et la version Haunebu a été vue, très souvent et dans différents endroits du monde, depuis 1945. De plus, on a pu constater que parmi les cas de contacts avec les occupants d'ovnis, il y a un grand nombre de rencontre avec des êtres conformes à l'idée de la race "aryenne". Des blonds aux yeux bleus et qui de plus, parlaient couramment l'allemand, ou bien une autre langue mais avec un accent allemand très prononcé (comme, par exemple, dans le cas d'Adamski en 1952, le cas de Cedric Allingham en 1954, et celui de Howard Menger en 1956).

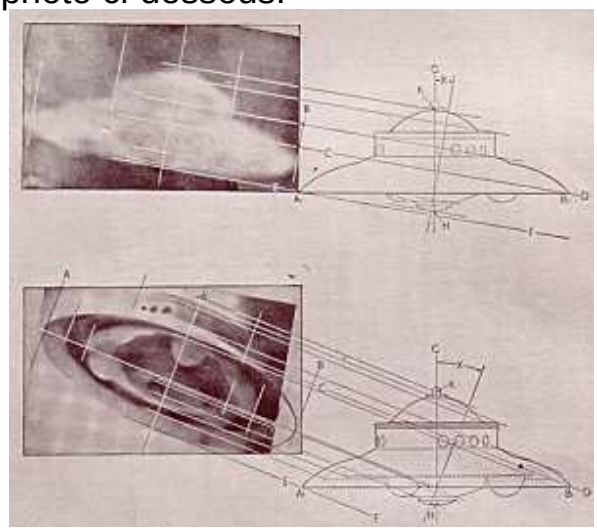




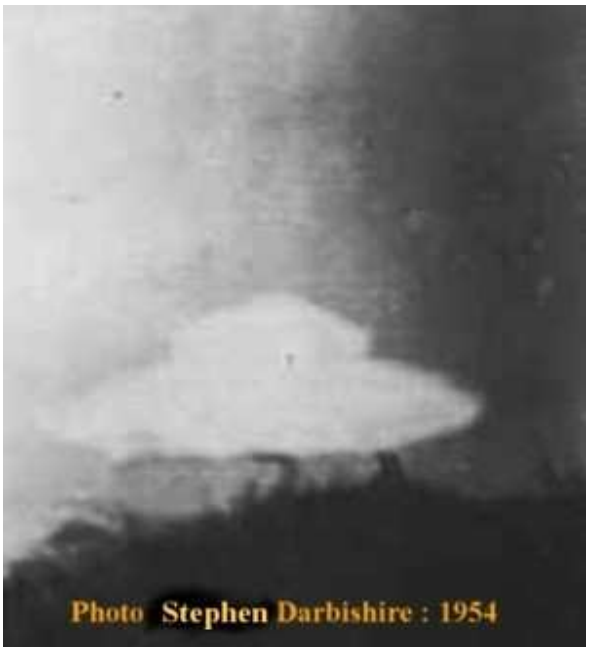
Photos de la soucoupe prise par Georges ADAMSKI

Georges ADAMSKI ne fût pas le seul à voir ce genre de soucoupe. Il y eu d'autres témoins, partout sur la planète. Et une preuve de la véracité de la rencontre d'ADAMSKI, mis à part ces photos, c'est le fait que les photos prises par d'autres témoins, montrent un objet identique, mais de plus, exactement de la même taille!

Par la technique de la projection orthographique, c'est-à-dire de projeter par des lignes la structure et le relief de l'engin, en rétablissant son inclinaison. On s'aperçoit que les soucoupes ont une taille absolument identique. Voyez la projection sur la photo ci-dessous:



La projection orthographique



La photo d'origine prise en 1954 en Angleterre
pour comparer avec la photo d'ADAMSKI

Alors, est-ce que ce sont des anciens nazis qui se mettaient à apparaître dans leur soucoupe Haunebu, histoire de narguer les armées de l'air du monde entier. Ou alors, les membres de l'expédition de 1938 ont-ils

découvert une entrée vers le monde souterrain de l'Agartha où, d'après la théorie de la "Terre creuse", vivrait une civilisation supérieure à la notre? Cette dernière qui aurait transmise une technologie aux sociétés Vril et Thulé. Ce "transfert de technologie", aurait donc donné des soucoupes Allemandes "Haunebu", sensiblement identiques aux soucoupes "extraterrestres", vues entre autre, par ADAMSKI. C'est cet échange de savoir, qui aurait permis l'aboutissement de la recherche du Troisième Reich sur les engins à antigravitation?

Comme on le voit, balayer comme beaucoup le font, la "théorie des soucoupes nazies", d'un revers de la main, en disant que "tout ça ne tient pas debout", serait une erreur. Il y a tellement de ramifications liées à ce sujet, que si on prenait la peine d'étudier toutes les pistes à fond, on découvrirait sûrement encore beaucoup de choses.
La majorité des archives secrètes de la SS sont gardées aux Etats-Unis et en Russie. Sans parler des matériaux, de pièces détachées et d'exemplaires de soucoupes, récupérées après la guerre.

FIN

(1) Voir "Les recherches sur "Die Glocke", "la Cloche";
(2) Voir "Le Black Program: Le projet Paperclip";
(3) Voir "L'histoire cachée des pôles";
(4) Voir "Le Black Program: Le Projet Argus".